

STATE RAILWAY OF THAILAND

ANNUAL REPORT 2018

SRT

FOCUSED

SUSTAINABILITY

GROWTH



Contents

สารบัญ

GENERAL INFORMATION

- 24 Financial Highlights
จุดเด่นทางการเงิน
- 26 SRT Overview
ภาพรวมขององค์กร
- 29 SRT Information
ข้อมูลทั่วไปขององค์กร
- 30 Message from the Board of Directors
สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 32 Internal Audit Report 2017
รายงานฝ่ายตรวจสอบภายใน 2560
- 37 Internal Audit Report 2018
รายงานฝ่ายตรวจสอบภายใน 2561

BUSINESS OPERATION

- 45 Economic Review
สถานการณ์เศรษฐกิจ
- 48 Nature of Business & Performance Summary
ลักษณะการประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน
- 100 SRT Milestones
เหตุการณ์สำคัญในรอบปี
- 232 Collaboration for Shared Sustainability
สานพลังสู่ความยั่งยืนร่วมกัน
- 236 Innovation for a Sustainable Future
สร้างอนาคตที่ยั่งยืนและมั่นคง



CORPORATE GOVERNANCE

243

Risk Factors
ปัจจัยความเสี่ยง

244

Management Structure
โครงสร้างการจัดการ

246

Corporate Governance
การกำกับดูแลกิจการ

258

Internal Control and Risk Management
การควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

BOARD OF DIRECTORS & EXECUTIVES

262

SRT Board of Directors
คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

287

SRT Management
คณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

OUR PRIDES

329

Our Prides
รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ

FINANCIAL STATEMENTS

333

Independent Auditor's Report and Financial Statements
รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน



THE FUTURE VISION AND MISSION

Vision

The goal is to evolve organization into leading state enterprises of the country for its good corporate governance.

Mission

1. SRT is focused on providing services that meet the needs of users. To generate revenue and profit for the organization. Continuing to develop service efficiency as a viable transportation option.
2. SRT provide transportation services for the benefit of the people and the country. We meet the policy of providing low-cost and efficient government transportation services.
3. SRT meet the state's development policy. Expansion and interconnection of passenger and cargo transport.



วิสัยทัศน์

ยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งทางรางที่ทันสมัยและการบริหารจัดการที่ดี ส่งเสริมการแข่งขันของประเทศ

พันธกิจ

1. การรถไฟฯ มุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่องค์กร รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
2. การรถไฟฯ ดำเนินการให้บริการขนส่งในเชิงสังคมเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ ตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำและมีประสิทธิภาพของภาครัฐ
3. ตอบสนองนโยบายของรัฐในการพัฒนา ขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า



รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 1

INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT



Infrastructure Development

SRT link to modernity in the future. Through the development of many infrastructure. To elevate the organization to the new vision. We hope to be part of helping the economy to flourish.

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่เป็นตัวแทนเชื่อมโยงไปสู่ความทันสมัยต่อไปในภายภาคหน้า ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลายด้าน เพื่อยกระดับองค์กรให้เป็นที่ไปตามวิสัยทัศน์ใหม่ เพื่อหวังเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าต่อไป

Infrastructure Development

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน



รถไฟฟ้าชานเมือง
Commuter Trains



รถไฟทางคู่/
ทางสายใหม่
Double - track
Railways/
New Lines



รถไฟความเร็วสูง
High - speed
Railways



รถไฟเชื่อมโยง
การพัฒนาระเบียง
เศรษฐกิจภาคตะวันออก
(EEC)
Railways in the Eastern
Economic Corridor
(EEC)



รถไฟฟ้าชานเมือง Commuter Trains

- เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางระหว่างพื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ กับพื้นที่ปริมณฑล ได้อย่างรวดเร็ว
- สร้างความสะดวกสบายในการเดินทาง เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน
- ลดการใช้รถยนต์ ลดการสิ้นเปลืองน้ำมัน และลดการจราจรติดขัด
- ขยายความเจริญของกรุงเทพฯ ไปยังย่านชานเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

สถานีกลางบางซื่อ

ศูนย์กลางของระบบรางแห่งใหม่ของประเทศไทย

ที่รองรับการเดินทางทุกประเภท
ทั้งรถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟทางไกล
และรถไฟความเร็วสูง

จะมีผู้โดยสารใช้บริการ

410,000 คน - เทียบ/วัน

ในปี 2564

และจะเพิ่มขึ้นเป็น

1,080,000 คน - เทียบ/วัน

ในปี 2574



ปัจจุบัน รถไฟฟ้าชานเมืองที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ ได้แก่

1. รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน ช่วงพญาไท - มกษสสัน - สุวรรณภูมิ เปิดให้บริการเมื่อปี 2553
2. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จะเปิดให้บริการในปี 2563
3. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน อยู่ระหว่างการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ จะเปิดให้บริการในปี 2563

โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองส่วนต่อขยายที่จะดำเนินการในระยะต่อไป

1. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
2. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และ ตลิ่งชัน - ศิริราช
3. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง
4. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - หัวหมาก
5. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย



รถไฟทางคู่ / ทางสายใหม่

Double – track Railways / New Lines

ปัจจุบัน รถไฟที่ให้บริการในประเทศ เป็นทางรถไฟขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter Gauge) ระยะทางรวม 4,507.884 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดียวถึง 91% ของทางรถไฟทั้งหมด อีกประมาณ 9% จึงเป็นทางคู่หรือทางสาม การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้เร่งดำเนินการโครงการพัฒนารูปทางคู่ ระยะเร่งด่วน และระยะที่ 2 บนเส้นทางรถไฟเดิม รวมถึงทางรถไฟสายใหม่ เพื่อยกระดับการให้บริการทางรถไฟให้เป็นแกนหลักในการพัฒนาการเดินทาง การขนส่ง และโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ประโยชน์ของรถไฟทางคู่

- ทำให้มีทางคู่เพิ่มขึ้น **3,157 กิโลเมตร** หรือร้อยละ **65.33** ของเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ
- ความจุทางเพิ่มขึ้น **4 เท่า** ของโครงข่ายรถไฟเดิม
- ลดระยะเวลาการเดินทางได้ 30% เนื่องจากไม่ต้องรอหลีกขบวนรถ
- **เพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง** ด้วยการแก้ไขปัญหาจุดตัดถนนกับทางรถไฟโดยใช้สะพานข้ามทางรถไฟ หรือทางลอดใต้ทางรถไฟ และกั้นรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ
- **เชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมพื้นฐานอื่น ๆ** เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก

แผนพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ระยะถัดไป

- เพิ่มเส้นทางรถไฟสายใหม่อีก **12 เส้นทาง**
- มีระยะทางให้บริการรถไฟเพิ่มขึ้นอีก **2,419 กม.** จากเดิมมีระยะทาง 4,507.884 กม. รวมเป็นระยะทาง **6,463 กม.**
- เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟผ่านจากเดิม **47 จังหวัดเป็น 61 จังหวัด**
- เป็นทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและปลอดภัย **ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน** ด้านการเดินทางและขนส่งพร้อมกับสร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟพาดผ่านมาก่อน



รถไฟความเร็วสูง

High – speed Railways

เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศไทยในการยกระดับคุณภาพการเดินทางด้วยรถไฟและมีศักยภาพในการเชื่อมต่อกับระบบรางของประเทศเพื่อนบ้าน

- ทางรถไฟมีขนาดกว้าง **1.435 เมตร** ใช้ความเร็วสูงสุด **250 กม./ชม.**
- สามารถรองรับผู้โดยสารได้ครั้งละจำนวนมาก และมีจุดหมายปลายทางที่รองรับผู้โดยสารได้มาก
- เป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชนที่**รวดเร็ว สะดวกปลอดภัย**
- มีความเร็วและคุณภาพการให้บริการ**ทัดเทียมกับเครื่องบิน**
- เชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน **กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น** ส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว



รถไฟเชื่อมโยงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

Railways in the Eastern Economic Corridor (EEC)

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินโครงการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจแห่งใหม่ของประเทศ ด้วยการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยุคใหม่ ดึงดูดการลงทุนจากนานาชาติ สร้างโอกาส สร้างรายได้ ให้กับประชาชนในพื้นที่และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ โดยมีโครงการสำคัญ คือ

1

โครงการรถไฟความเร็วสูง
เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ
(ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อุตะกา)

3

โครงการรถไฟสายใหม่
(ศรีราชา – ระยอง)

2

โครงการรถไฟทางคู่
เชื่อมต่อ 3 ท่าเรือ
(แหลมฉบัง – สัตหีบ – มาบตาพุด)

4

โครงการรถไฟสายใหม่
(ระยอง – จันทบุรี – ตราด)



SERVICE DEVELOPMENT



Service Development

SRT has been improving all aspects of the Thai railway service to upgrade quality of life, especially in terms of transportation. With swift, convenient, inexpensive and safe services, railways have become a primary choice for goods' and passenger transportation in the country and a key factor in boosting the national economy. Opportunities for trade, businesses, investment and tourism proliferate wherever railway routes are established.

การพัฒนาการบริการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการพัฒนาคุณภาพการให้บริการในทุกมิติ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตในด้านการเดินทางให้แก่ประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางและการขนส่งสินค้าของประเทศ อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ขยายความเจริญไปสู่ทุกภูมิภาค สร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สร้างอนาคตประเทศไทยอย่างยั่งยืน

Service Development

การพัฒนาการบริการ



การพัฒนา
ระบบจำหน่าย
ตั๋ว D - Ticket
D - ticket
System



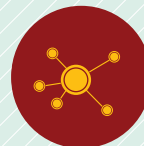
การปรับปรุง
ขานชาน
ให้เป็นขานสูง
Red Line
Commuter
Train



การจัดการ
รถไฟดีเซลราง
186 คัน
186 Diesel
Railcars



แผนการ
จัดการจักร
และรถพ่วง
Procurement
of Locomotives
and Cars



การพัฒนา
ศูนย์ขนส่งสินค้า
ทางรางทั่วประเทศ
Development of
Rail Transport
Centers
Natuion - wide



การพัฒนา^{*}ระบบจำหน่ายตั๋ว D - ticket D - ticket System

เพื่อให้การบริการจำหน่ายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่งแก่ประชาชน เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพตอบสนอง ความต้องการของผู้ใช้บริการ เป็นไปตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาล ให้ประชาชนสามารถเข้าถึง บริการรถไฟได้สะดวก ทุกที่ ทุกเวลา

ช่องทางในการจำหน่ายตั๋ว^{*}

1. ณ สถานีต่าง ๆ ทั่วประเทศ
2. ระบบอินเทอร์เน็ต
3. แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ
4. เครื่องจำหน่ายตั๋วบนขบวนรถ



การปรับปรุงขานชาลาให้เป็นขานสูง Red Line Commuter Train

เดิมสถานีรถไฟของไทยมีขานชาลาแบบต่ำ (Low - Height Platform) ทำให้ใช้เวลามากในการขึ้นรถไฟและต้องระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น ในการพัฒนาสถานีรถไฟใหม่ในโครงการรถไฟฟ้าทางคู่และรถไฟฟ้ามหานคร จะปรับเปลี่ยนเป็นขานชาลาแบบสูง (High - Height Platform) ซึ่งสูงจากระดับสัณฐานประมาณ 1.10 เมตร ทำให้ระดับของพื้นขาน

ชาลามีความสูงเท่ากับระดับพื้นของตู้โดยสารรถไฟ การเข้า - ออกของผู้โดยสารจึงสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ลดเวลาในการจอดที่สถานีลง ทั้งยังเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารจากการพลัดตกจากตู้โดยสาร ช่วยให้ผู้พิการและผู้ใช้เก้าอี้รถเข็นเข้า - ออก ตู้โดยสารได้สะดวกมากขึ้น



การจัดการ รถไฟดีเซลราง 186 คัน 186 Diesel Railcars

- เปิดเดินขบวนใหม่ในเส้นทางระยะไกล **14 ขบวน/วัน (72 คัน)**
- เปิดเดินขบวนใหม่ในเส้นทางระยะกลาง **34 ขบวน/วัน (72 คัน)**
- เพิ่มคุณภาพขบวนรถในเส้นทางเดิม **10 ขบวน/วัน (42 คัน)**
- **เพิ่มความปลอดภัย เพิ่มความถี่** ในการให้บริการ
- มีความ **ตรงต่อเวลา** และใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าขบวนรถด่วนพิเศษดีเซลรางปรับอากาศในปัจจุบัน
- **เก้าอี้โดยสารมีความกว้าง** และมีระยะห่างที่เหมาะสม ปรับเอนได้
- เพิ่มความสะดวกสบายในระหว่างการเดินทาง **พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก** ครบครัน



แผนการจัดการรถจักรและรถพ่วง

Procurement of Locomotives and Cars

เมื่อโครงการรถไฟทางคู่ระยะต่าง ๆ แล้วเสร็จ จะมีความต้องการรถจักรและรถพ่วงเพื่อให้บริการประชาชนอย่างเต็มรูปแบบ คือ

รถจักร
จำนวน 132 คัน

รถโดยสาร
จำนวน 788 คัน

รถพ่วง
จำนวน 528 คัน

(ปีงบประมาณ 2560)



การพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ

Development of Rail Transport Centers Natuion – wide

เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางราง

ได้แก่ ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY)

และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD)

โดยมีแผนพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศระยะต่าง ๆ เป็นขั้นตอน



ผลจากการพัฒนาด้านบริการ



ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก **34.95** ล้านคน/ปี
เป็น **79.90** ล้านคน/ปี ในปี 2570 (เพิ่มขึ้น 128.60%)



การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจาก **12.17** ล้านตัน/ปี
เป็น **46.89** ล้านตัน/ปี ในปี 2570 (เพิ่มขึ้น 285.25%)



ยกระดับ คุณภาพการเดินทาง ประชาชนมีความสะดวกสบาย
และปลอดภัยในการโดยสารรถไฟฟ้ายิ่งขึ้น



เพิ่มความรวดเร็วและการ **ตรงต่อเวลา** ในการเดินขบวนรถไฟ



เชื่อมโยง **ประชาชน สินค้า และบริการ**
ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน

The background of the top half of the page is a blue, textured surface, possibly a book cover or a piece of paper with a grainy texture. A thin, solid red horizontal line runs across the width of the page, separating the blue textured area from the white area below. The text is centered horizontally and positioned in the lower half of the blue area.

COMMERCIAL AREA DEVELOPMENT



Commercial Area Development

The SRT's commercial area development scheme is based on a balance between economic cost - effectiveness and the conditions of the area and environment as well as a positive relationship with surrounding communities and societies. The transit - oriented development (TOD) concept is being adopted with a plan to establish railway stations as centers for urban development. This includes the mixed - use development of commercial zones.

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

การพัฒนาที่ดินในเชิงพาณิชย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งอยู่บนหลักการของความสมดุลระหว่างความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสิ่งแวดล้อม มีความเหมาะสม และมีปฏิสัมพันธ์อันดีกับชุมชนและสังคมโดยรอบ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit - Oriented Development : TOD) ให้สถานีรถไฟเป็นศูนย์กลาง พร้อมด้วยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์แบบผสมผสาน (Mix Use) ทั้งที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชย์กรรม และพื้นที่สาธารณะ

Commercial Area Development

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์



การพัฒนา
ที่ดินแปลงใหญ่
Large Plot
Development



การพัฒนาย่านสถานี
รถไฟทางคู่
Area Development
in the Vicinity of
Double - track
Railway Stations



การพัฒนาย่านสถานี
รถไฟฟ้ามหานคร
Area Development
in the Vicinity
of Commuter
Train Stations



การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ Large Plot Development

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีที่ดินที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง ซึ่งสามารถพัฒนาในรูปแบบชุมชนใหม่ (New Community) เป็นที่พักอาศัย ศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน โรงแรม โรงพยาบาล และสวนสาธารณะ ซึ่งมีความสะดวกด้านการคมนาคม เพราะอยู่ในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ จึงสามารถดึงดูดผู้โดยสารให้มาเลือกใช้บริการรถไฟได้เป็นอย่างดี โดยที่ดินสำคัญที่มีศักยภาพสูงในระดับที่เป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศและดึงดูดการพัฒนาจากนักลงทุนขนาดใหญ่ ได้แก่

- 1 ย่านสถานีกลางบางซื่อ พื้นที่การพัฒนา 1,100 ไร่
- 2 ย่านสถานีมีกกะสัน พื้นที่การพัฒนา 497 ไร่
- 3 ย่านสถานีแม่น้ำ พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่
- 4 โรงแรมรถไฟหัวหิน พื้นที่การพัฒนา 72 ไร่



การพัฒนาย่านสถานีรถไฟทางคู่

Area Development in the Vicinity of Double – track Railway Stations



การพัฒนาย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

Area Development in the Vicinity of Commuter Train Stations

ในย่านสถานีรถไฟที่สำคัญ สามารถพัฒนาเป็นที่พักอาศัย โรงแรม ศูนย์การค้า ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้า อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ ตลาด คลังสินค้า ตลอดจนพื้นที่สาธารณะอย่างโรงพยาบาล

โรงเรียน ศูนย์สุขภาพ สวนสาธารณะ และสวนสัตว์ ตามแต่ศักยภาพและทำเลที่ตั้งของแต่ละสถานี โดยมีแผนการพัฒนา ย่านสถานีรถไฟทั่วประเทศตามลำดับของแผนการพัฒนา

การพัฒนาพื้นที่

ย่านสถานีรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1

จำนวน

13 ย่านสถานี

พื้นที่การพัฒนา

รวม 657 ไร่

Area Development

in the Vicinity of Double – track

Railway Stations, Phase 1 :

13 areas

with a combined

span of 657 rai

การพัฒนาพื้นที่

ย่านสถานีรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

จำนวน

12 ย่านสถานี

พื้นที่การพัฒนา

รวม 1,685 ไร่

Area Development

in the Vicinity of Double – track

Railway Stations, Phase 2 :

12 areas

with a combined

span of 1,685 rai

การพัฒนาพื้นที่

ย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง

จำนวน

7 ย่านสถานี

พื้นที่การพัฒนา

รวม 97 ไร่

Area Development

in the Vicinity of the Rad Line

Commuter Train stations :

7 areas

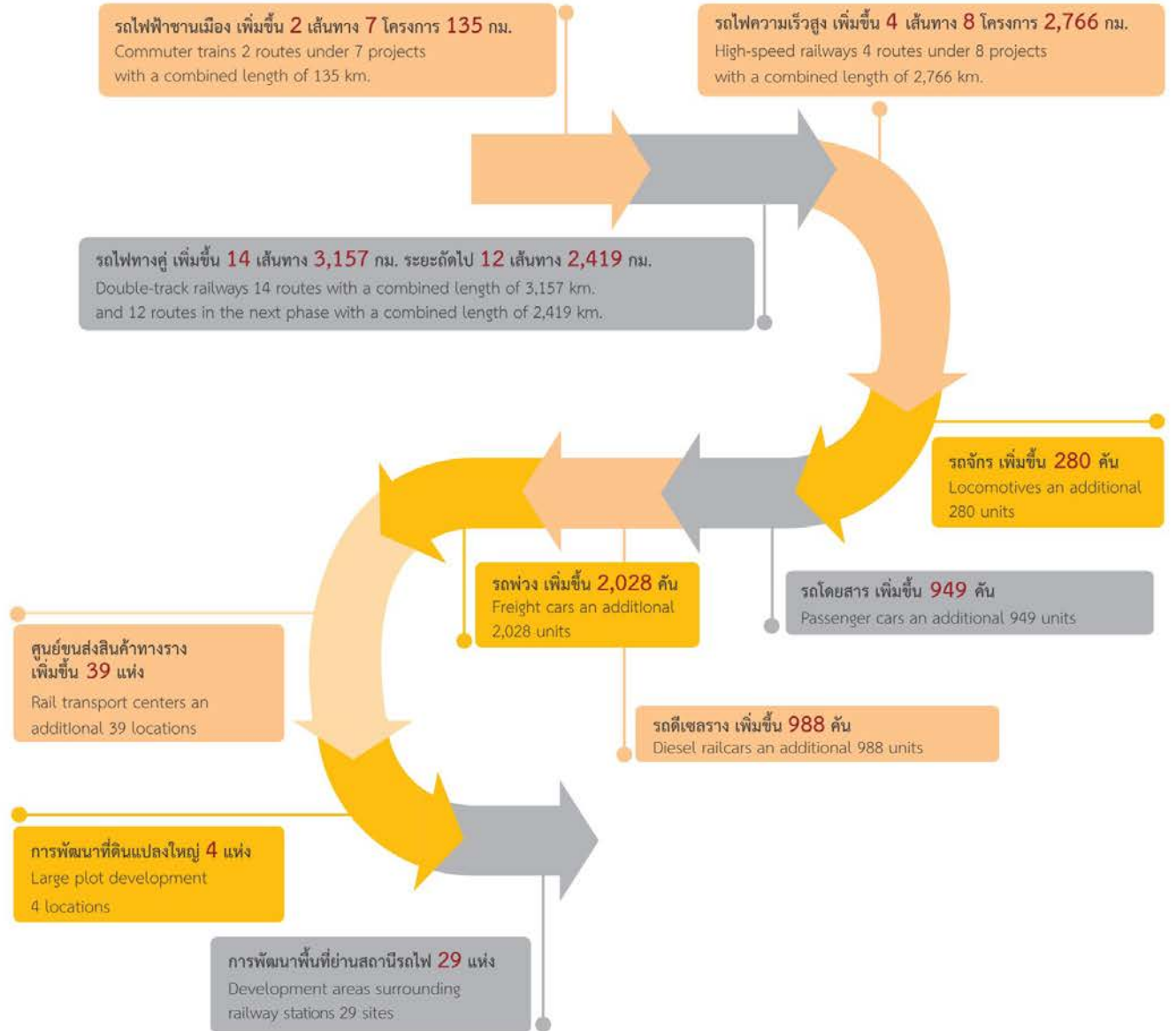
with a combined

span of 97 rai



บทสรุปภาพรวมการพัฒนาการพัฒนารถไฟของประเทศไทย

AN OVERVIEW OF RAILWAY DEVELOPMENT IN THAILAND





ขับเคลื่อนอนาคตไทยไปสู่ความยั่งยืน

UNLOCKING THAILAND'S SUSTAINABLE FUTURE

การขนส่งผู้โดยสาร จะทำให้ Passenger Transportation :

ผู้โดยสารโดยรวม เพิ่มขึ้นเป็น 79.90 ล้านคน/ปี
Anticipated ridership 79.90 million passengers/year

สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเมือง
เพิ่มขึ้นเป็น 30% (จากเดิม 5%)
The ratio of rail passengers in urban areas will be
increased from 5% to 30%

ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสาร เพิ่มขึ้น
เป็น 100 กม./ชม. (จากเดิม 60 กม./ชม.)
Average speed : 100 km./hr.
(from the current 60 km./hr.)

การขนส่งสินค้าทางราง จะทำให้ Goods' Transportation :

ปริมาณสินค้าโดยรวม เพิ่มขึ้นเป็น 46.89 ล้านตัน/ปี
Overall good volume 46.89 million tons/year

ความเร็วเฉลี่ยในการขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้น
เป็น 60 กม./ชม. (จากเดิม 39 กม./ชม.)
Average speed 60 km./hr.
(from the current 39 km./hr.)

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม
ภายในประเทศ (GDP) ลดลงเป็น 11.9%
(ปี 2556 อยู่ที่ 14.2%)
The ratio of logistic costs to GDP will be
decreased from 14.2% in 2013 to 11.9%

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง เพิ่มขึ้นเป็น 10.0%
(ปี 2558 อยู่ที่ 1.4%)
The ratio of goods transportation by rail will be
increased from 1.4% in 2015 to 10.0%

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)
ลดลงเป็น 6.7% (ปี 2558 อยู่ที่ 7.4%)
The ratio of goods transportation costs to GDP
will be decreased from 7.4% in 2015 to 6.7%



“ **วันนี้ เราพร้อมที่จะยกระดับคุณภาพ**

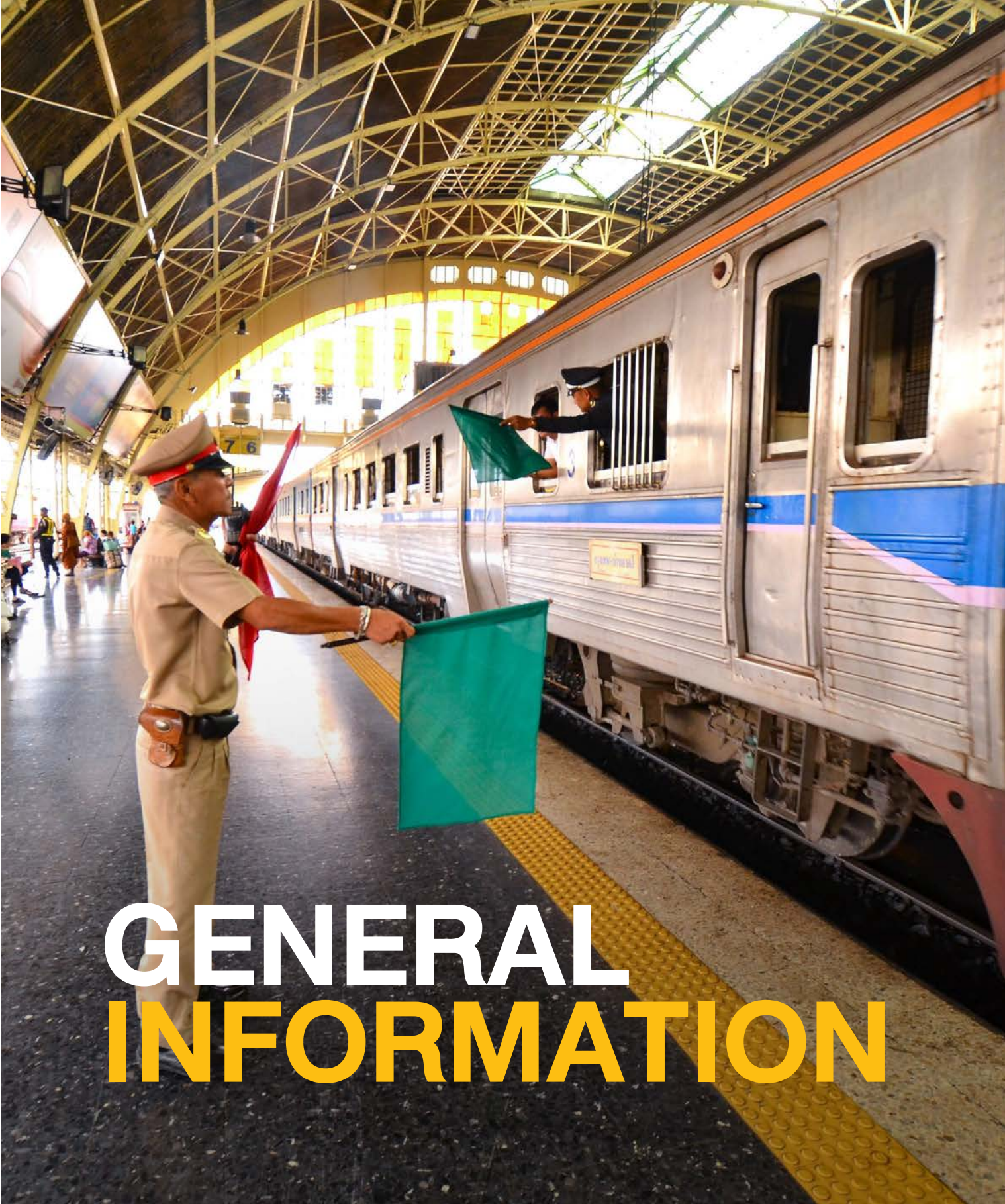
การให้บริการขนส่งทางรางที่ทันสมัย

พัฒนาศักยภาพ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง **และก้าวขึ้นสู่ความเป็นผู้นำ**

เพื่อสร้างความพึงพอใจและประโยชน์สูงสุด

แก่ประชาชน และประเทศไทย ”



GENERAL INFORMATION

Financial Highlights

จุดเด่นทางการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)

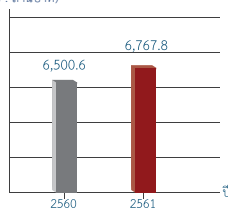
	ปี 2560 (ต.ค. 59 - ก.ย. 60)	ปี 2561 (ต.ค. 60 - ก.ย. 61)
รายได้จากการดำเนินงาน		
รายได้การโดยสาร	3,724.9	3,636.1
รายได้การสินค้า	2,090.2	2,446.7
รายได้ค่าโดยสารรถไฟฟ้า ARL	685.5	685.0
รวมรายได้	6,500.6	6,767.8
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน		
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณ และสิ่งปลูกสร้าง	2,495.1	2,613.4
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	3,727.8	3,896.6
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	7,425.6	7,537.4
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	665.3	718.4
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟฟ้า ARL	973.5	914.6
รวมค่าใช้จ่าย	15,287.3	15,680.4
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน กรณีไม่รวมรายจ่ายบริหารสินทรัพย์	(8,786.7)	(8,912.6)
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์		
ค่าธรรมเนียมดำเนินงาน ICD ที่ลาดกระบ้ง	499.8	499.8
ค่าเช่าอาคารและที่ดิน	2,021.5	2,198.0
ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์	265.8	330.6
รายได้ค่าเช่า - กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	113.6	116.8
รายได้ตลาดนัดจตุจักร	342.0	383.0
รายได้อื่น ๆ จากการบริหารสินทรัพย์	64.9	56.6
รวมรายได้จากการบริหารสินทรัพย์	3,307.6	3,584.8
รายจ่ายในการบริหารสินทรัพย์	265.7	378.4
รายได้หลังหักค่าใช้จ่ายในการบริหารสินทรัพย์	3,041.9	3,206.4

(หน่วย : ล้านบาท)

	ปี 2560 (ต.ค. 59 - ก.ย. 60)	ปี 2561 (ต.ค. 60 - ก.ย. 61)
รายได้อื่น ๆ	361.7	355.9
กำไร (ขาดทุน) ก่อนรวมค่าเสื่อมและดอกเบี้ยเงินกู้	(5,383.1)	(5,350.3)
ค่าใช้จ่ายอื่น		
ค่าเสื่อมราคา	5,541.5	5,602.7
ดอกเบี้ยเงินกู้	3,248.5	4,317.1
รวมค่าใช้จ่ายอื่น	8,790.0	9,919.8
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนรวมรายจ่ายบำเหน็จและบำนาญ	(14,173.1)	(15,270.1)
รายจ่ายบำเหน็จและบำนาญ	4,170.2	4,377.7
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานกรณีรวมรายจ่ายบำเหน็จและบำนาญ	(18,343.3)	(19,647.8)
รายจ่ายในการดำเนินงาน จำแนกตามลักษณะการใช้จ่ายประกอบด้วย		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคล	6,924.0	7,039.0
ค่าจ้างเหมา และวัสดุ อื่น ๆ	6,540.5	6,634.8
ค่าเชื้อเพลิง	2,088.5	2,385.0
รวมรายจ่าย	15,553.0	16,058.8

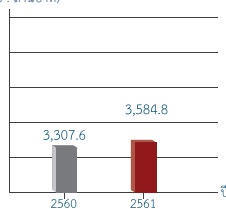
รายได้จากการดำเนินงาน

(หน่วย : ล้านบาท)



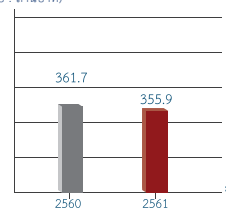
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

(หน่วย : ล้านบาท)



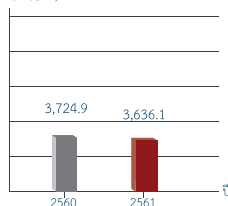
รายได้อื่น ๆ

(หน่วย : ล้านบาท)



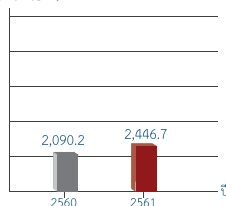
รายได้การโดยสาร

(หน่วย : ล้านบาท)



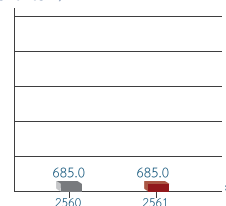
รายได้การสินค้า

(หน่วย : ล้านบาท)



รายได้ค่าโดยสารรถไฟฟ้า ARL

(หน่วย : ล้านบาท)



SRT Overview

ภาพรวมขององค์กร

วิสัยทัศน์

ภายใต้แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564
“ยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งทางรางที่ทันสมัยและการบริหารจัดการที่ดี ส่งเสริมการแข่งขันของประเทศ”

ยุทธศาสตร์

1. เพิ่มความสามารถในการให้บริการขนส่งทางรางของประเทศ
2. พัฒนาองค์กรและการจัดการให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ
3. เพิ่มฐานะทางการเงิน



ขบวนรถไฟโดยสารรุ่นใหม่ 115 คัน 4 เส้นทาง

ได้รับพระราชทานชื่อขบวนรถจาก
สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ
สยามบรมราชกุมารี จำนวน 4 เส้นทาง
ในโอกาสฉลองวาระครบรอบ 119 ปี
แห่งการสถาปนากิจการรถไฟ ดังนี้
อุดรธานี อีสานวัฒนา อีสานมรรคา ทักษิณารัถย์

การพัฒนา
การบริการ

การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนา
การรถไฟ
ใน 3 มิติหลัก

การพัฒนา
พื้นที่เชิงพาณิชย์



ขบวนรถโดยสารรุ่นใหม่ 115 คัน 1 ขบวน มี 13 คัน ประกอบด้วย

- 1 รถไฟฟ้ากำลังปรับอากาศ (บฟก.ป.)
- 2 รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บนท.ป.)
- 3 รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บนท.ป.) (สำหรับผู้โดยสารวีลแชร์)
- 4 รถขายอาหารปรับอากาศ (บกข.ป.)
- 5 รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1 (บนอ.ป.)

จำนวน 1 คัน

จำนวน 9 คัน

จำนวน 1 คัน

จำนวน 1 คัน

จำนวน 1 คัน



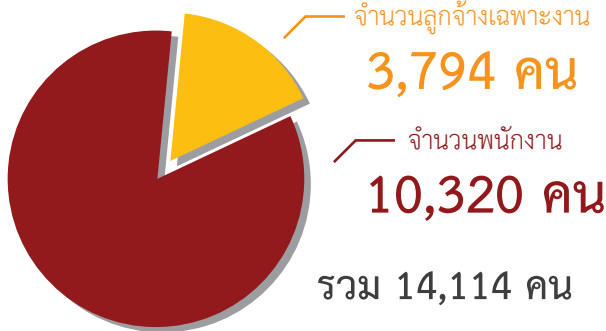
รถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย • เชียงราย • เชียงของ
เปิดประตูสู่การค้าชายแดนภาคเหนือ

มูลค่าโครงการ
85,345
ล้านบาท

- 323.10 กม.
- 26 สถานี
- 59 ตำบล
- 17 อำเภอ
- 4 จังหวัด

- เชียงใหม่
- พะเยา
- ลำปาง
- แพร่

จำนวนบุคลากร



ผลการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ได้แก่ ก๊าซแอลพีจี น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปูนซีเมนต์สูง
ปูนซีเมนต์ผง คอนเทนเนอร์ และสินค้าอื่น ๆ

รวม 10,282,258 ตัน
1,642,036,165 บาท

สถิติผู้โดยสารรถไฟในการใช้สิทธิบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ



จำนวนผู้โดยสาร
3,949,301 คน

รายได้จากการโดยสาร
293,072,965 บาท



จำนวนผู้โดยสาร (ตามปีงบประมาณ 2560)

ชั้นที่ 1
119,000
คน

ชั้นที่ 2
3,498,000
คน

ชั้นที่ 3
24,084,000
คน





SRT Information

ข้อมูลทั่วไปขององค์กร

ชื่องค์กร การรถไฟแห่งประเทศไทย
ชื่อย่อ รฟท.
ที่ตั้ง เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330
โทรศัพท์ ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ 1690



เว็บไซต์

www.railway.co.th



Facebook

ทีมพิอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย



Youtube

การรถไฟแห่งประเทศไทย OFFICIAL

Message from the Board of Directors

สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



การพัฒนาาระบบการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย นับเป็นการพัฒนาปัจจัยพื้นฐานในการปรับปรุงชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น ทำให้ผู้คนเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจและกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ ในแต่ละวันประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อไปทำงาน ส่งลูกหลานไปโรงเรียนหรือไปเยี่ยมครอบครัวและญาติพี่น้องในต่างจังหวัด ซึ่งผู้คนจำนวนมากใช้ระบบรางในการเดินทาง การรถไฟฯ มีความยินดีที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราง ต้องขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างทุกคนที่มีความมุ่งมั่นและได้ใช้ความพยายามในการดำเนินงานเพื่อผลักดันและพัฒนาให้การรถไฟฯ ก้าวสู่ความ “เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอนาคตในอาเซียนในปี 2570” ตามวิสัยทัศน์ที่วางไว้

ตลอดปีงบประมาณ 2561 ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาลภายใต้การนำของท่านพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และกระทรวงคมนาคม โดยมุ่งเน้นการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้มีความสำคัญในการขับเคลื่อนการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อต้องการพัฒนาความ

เป็นอยู่ที่ดีขึ้นให้กับประชาชนคนไทย รวมถึงช่วยเสริมศักยภาพการแข่งขันของประเทศ ทำหน้าที่เป็นหนึ่งในฟันเฟืองหลักเพื่อขับเคลื่อนการลงทุนของประเทศให้มีประสิทธิภาพในหลาย ๆ โครงการด้วยความโปร่งใส ด้วยการพัฒนาใน 3 มิติหลัก คือ

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่และการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ และรถไฟฟ้าชานเมือง
2. การพัฒนาการบริการ ได้แก่ การพัฒนาระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket การจัดการจักรและรถพ่วง การพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ
3. การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ได้แก่ การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ การพัฒนาย่านสถานีรถไฟทางคู่ และการพัฒนาย่านสถานีรถไฟ ชานเมืองสายสีแดง

ด้วยความสามารถของคนรถไฟในปัจจุบัน ประกอบกับการสนับสนุนจากรัฐบาล จะก่อให้เกิดการพัฒนาระบบรางที่มีศักยภาพ สามารถเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า ซึ่งจะเป็นประโยชน์โดยตรงกับประชาชน และภูมิภาคใกล้เคียง ซึ่งถือเป็นแนวทางของทุกประเทศในโลกที่ต้องการเชื่อมโยงกัน โดยมุ่งให้ความสำคัญของความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟ



และบริเวณย่านสถานีรถไฟ ทำให้เกิดเศรษฐกิจใหม่ และกระตุ้นให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น การเดินทางมีความรวดเร็วปลอดภัย ส่งเสริมให้คุณภาพชีวิตประชาชนดีขึ้น

ในปีที่ผ่านมา เป็นอีกปีหนึ่งที่คนรถไฟได้ร่วมแรงร่วมใจกันพัฒนาการรถไฟฯ ให้เจริญก้าวหน้า ดังจะเห็นได้จากการพัฒนาในการให้บริการหลาย ๆ ด้าน แม้การรถไฟฯ จะต้องเผชิญกับ

อุปสรรค ปัญหา ความท้าทาย และบริบทการเปลี่ยนแปลงบนคลื่นแห่งโลกาภิวัตน์ที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศมาโดยตลอด แต่เราเชื่อมั่นว่าด้วยการร่วมแรงร่วมใจ ความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันเช่นที่ผ่านมาและจะเป็นเช่นนั้นตลอดไปนี้ จะทำช่วยนำพาให้ประเทศชาติก้าวเข้าสู่ความเจริญรุ่งเรือง สมดังปณิธานของเราสืบไป

(นายวรวุฒิ มาลา)

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
รักษาการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

Internal Audit Report 2017

รายงานฝ่ายตรวจสอบภายใน 2560

บทนำ

ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ หมวดที่ ๒ คณะกรรมการตรวจสอบ ข้อ ๑๐ (๙) คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจหน้าที่รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจอย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้งภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นสุดในแต่ละไตรมาส ยกเว้นรายงานผลการดำเนินงานในไตรมาสที่สี่ ให้จัดทำเป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปีพร้อมทั้งส่งรายงานดังกล่าวให้กระทรวงเจ้าสังกัดของรัฐวิสาหกิจ และกระทรวงการคลัง เพื่อทราบภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีการเงินของรัฐวิสาหกิจ

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ประจำปี ๒๕๖๐ แล้ว เพื่อนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ในการควบคุม และจัดให้มีกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดียิ่งขึ้น จนนำไปสู่เป้าหมายการดำเนินงาน และสร้างมูลค่าเพิ่มต่อการรถไฟฯ

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

คณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๑๑/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

- | | | |
|---------------------------|----------------|---------------|
| ๑. นายคณิต แสงสุพรรณ | กรรมการรถไฟฟ้า | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางอัญชลี เต็งประทีป | กรรมการรถไฟฟ้า | กรรมการ |
| ๓. รศ. อีซวรรณ กนิษฐ์พงศ์ | กรรมการรถไฟฟ้า | กรรมการ |

โดยมีนายนิศ ตั้งระดมสิน ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ ตั้งแต่วันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๙ - ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๑๐/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ข้อ ๑ ให้คณะกรรมการการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในวันก่อนคำสั่งนี้มีผลบังคับให้พ้นจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

คณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๗/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๐ เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

- | | | |
|--------------------------------|----------------|---------------|
| ๑. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์ | กรรมการรถไฟฟ้า | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางอัญชลี เต็งประทีป | กรรมการรถไฟฟ้า | กรรมการ |
| ๓. นายปิติ ตัณฑเกษม | กรรมการรถไฟฟ้า | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน | | เลขานุการ |

และมีคำสั่งที่ ๘/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๐ เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

- | | | |
|--------------------------------|----------------|---------------|
| ๑. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์ | กรรมการรถไฟฟ้า | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางอัญชลี เต็งประทีป | กรรมการรถไฟฟ้า | กรรมการ |
| ๓. นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ | กรรมการรถไฟฟ้า | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน | | เลขานุการ |

และมีคำสั่งที่ ๑๔/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เรื่องเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑) ตามคำสั่งที่ ๘/๒๕๖๐ ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฟ้า ครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๐ มีมติให้เปลี่ยนองค์ประกอบคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า ลำดับที่ ๓ ใหม่เป็น ดังนี้

- | | | |
|------------------------|----------------|--------------|
| “๓. นายบวร วงศ์สินอุดม | กรรมการรถไฟฟ้า | เป็นกรรมการ” |
|------------------------|----------------|--------------|

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฟ้า และคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

ในปี ๒๕๖๐ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้อง
ตามความเหมาะสมและจำเป็น โดยมีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๖ ครั้ง มีผลการดำเนินงานสรุปได้ ดังนี้

ด้านการสอบทาน และกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน

๑. พิจารณาจัดให้มีการรายงานความคืบหน้าในการแก้ไขงบการเงินที่ยังไม่ได้รับการตรวจสอบ
จากผู้สอบบัญชี โดยได้มีการหารือร่วมกับเจ้าหน้าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เพื่อหารือ/แนวทางแก้ไขปัญหา
งบการเงินของการรถไฟฯ และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหา โดยมีบุคคลภายนอก
และมีบุคลากรของการรถไฟฯ ที่เชี่ยวชาญทางด้านบัญชีและงบการเงิน เป็นกรรมการ

๒. พิจารณาสอบทานและเสนอแนะเพิ่มเติมรายงานผลการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน
 อาทิเช่น

- การเบิกเงินสงเคราะห์ตกทอดแก่ทายาท มีความเห็นเพิ่มเติมในส่วนของเอกสารที่ทายาท
นำมายื่นคำร้องขอรับเงินสงเคราะห์ตกทอด ควรเชื่อมโยงกับสำนักงานทะเบียนราษฎรได้ โดยใช้เลขประจำตัวประชาชน
ของผู้ตายสืบค้นข้อมูล เพื่อลดขั้นตอน/จำนวนเอกสารลดน้อยลง

- งานจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน มีความเห็นเพิ่มเติมให้ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและ
โทรคมนาคม จัดทำต้นแบบมาตรฐานของชุดเครื่องกั้นถนนให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีในปัจจุบัน

- การจัดทำงบการเงิน มีความเห็นเพิ่มเติม ในประเด็นที่ฝ่ายตรวจสอบภายใน ตรวจสอบ
การตั้งบัญชีลูกหนี้ค่าเช่าที่ดินและอาคาร ไม่สามารถตรวจสอบยืนยันยอดลูกหนี้จากสำเนาเอกสารสัญญาเช่าที่เก็บไว้
ที่ฝ่ายการเงินและการบัญชีได้ เห็นควรให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ทำหนังสือแจ้งไปยังหน่วยงานผู้มีหน้าที่จัดทำสัญญา
เช่าให้ยืนยันยอดลูกหนี้ค่าเช่าพร้อมส่งเอกสารสำเนาสัญญาเช่าให้ตรวจสอบ

- รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ มีความเห็นเพิ่มเติมให้ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ พิจารณา
กำหนดหลักสูตรในการจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์บรรจุไว้ในหลักสูตรเป็นประจำทุกปี

- การรักษาความปลอดภัยบนขบวนรถ การรถไฟฯ ควรปรับปรุงโครงสร้างของสถานีให้
เป็นระบบปิดที่มีการควบคุมการเข้า-ออก และติดตั้งเครื่องสแกน เพื่อตรวจสอบก่อนขึ้นขบวนรถ

- ระบบประชาสัมพันธ์ด้วยจอภาพที่สถานีกรุงเทพ ควรมีการพิจารณาให้มีผู้รับผิดชอบ
ในการกำกับดูแลในกระบวนการจัดซื้อ/จัดจ้าง การตรวจรับพัสดุ การจัดวางระบบ และการควบคุมสารสนเทศพัสดุ

๓. พิจารณาปฏิบัติแผนการดำเนินงานประจำปี ๒๕๖๐ (ตุลาคม ๒๕๕๙-กันยายน ๒๕๖๐)
ตามคู่มือปฏิบัติงานตรวจสอบภายในและคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๕๕

๔. พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๐ และการทบทวนแผนการตรวจสอบ
ประจำปี ๒๕๖๐ งวด ๖ เดือนหลัง

๕. พิจารณาให้ความเห็นชอบการปูนบำเหน็จความชอบ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ เป็นกรณีพิเศษ
มากกว่า ๑ ชั้น (เพิ่มอีก ๓/๑๐ ชั้น)

๖. พิจารณาการปูนบำเหน็จความชอบ ประจำปี ๒๕๖๑

๗. พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งเลื่อนระดับพนักงานในฝ่ายตรวจสอบภายใน

๘. พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งโยกย้ายพนักงานฝ่ายตรวจสอบภายใน
๙. พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๑
๑๐. พิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๐
๑๑. มอบนโยบาย/แนวทางในการจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๑
๑๒. พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๑

ด้านระบบการควบคุมภายใน

๑. พิจารณาความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ตามรายงานผลการสอบทานการประเมินการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน (แบบ ปส.) ประจำปี ๒๕๕๙
๒. พิจารณาให้ความเห็นชอบวิธีการ/แนวทางแก้ปัญหาเพื่อลดจุดอ่อนในกระบวนการต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน
๓. พิจารณาและมอบนโยบายในประเด็นของการให้ความสำคัญกับระบบการควบคุมภายในของกิจกรรมต่าง ๆ เช่น ความครบถ้วนของการบันทึกบัญชี กระบวนการจัดทำสัญญา ความปลอดภัยในการจัดเก็บสัญญา โฉนดที่ดิน เพื่อวิเคราะห์จุดอ่อน/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
๔. พิจารณาเสนอความเห็นในการให้ความสำคัญกับกระบวนการทำงานตามกิจกรรมหลัก ถึงแม้จะมีผลกระทบในเรื่องของการปรับโครงสร้างหน่วยงาน การแบ่งแยกหน้าที่ใหม่ ซึ่งหากมีความเสี่ยงเกิดขึ้นให้ประสานงานร่วมกับศูนย์บริหารความเสี่ยง
๕. พิจารณารายงานการควบคุมภายในหลักประกันสัญญาการจัดซื้อ/จัดจ้าง ของฝ่ายการพัสดุ มีความเห็นสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของฝ่ายตรวจสอบภายใน ที่ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี กำหนดหลักเกณฑ์/แนวทาง/คำสั่งที่ชัดเจนในการยื่นคำร้องขอคืนหลักประกันสัญญาเงินสด เพื่อให้ทุกฝ่าย/สำนักงานถือปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน
๖. พิจารณารายงานการเบิกเงินสงเคราะห์ตกทอดแก่ทายาท มีความเห็นสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในประเด็นที่ไม่ได้มีการแบ่งแยกหน้าที่การปฏิบัติงานที่สำคัญไว้ โดยพนักงาน ๑ คน ปฏิบัติหน้าที่ตั้งแต่ตรวจสอบเอกสารจนถึงขั้นตอนการคำนวณยอดเงินสงเคราะห์ตกทอดเพื่อออกไปจ่าย โดยบุคคลคนเดียวกันมีการลงนาม เป็นทั้งเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ , ผู้รับรองความถูกต้อง และผู้ตรวจสอบความถูกต้อง ถือเป็นจุดอ่อนของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งควรมีการถ่วงดุลและตรวจสอบความถูกต้องระหว่างกัน เพื่อเป็นไปตามหลักการควบคุมภายในที่ดี และมีความเห็นเพิ่มเติมในส่วนของเอกสารที่ทายาทนำมายื่นคำร้องขอรับเงินสงเคราะห์ตกทอดควรเชื่อมโยงกับสำนักงานทะเบียนราษฎร์ได้ โดยใช้เลขประจำตัวประชาชนของผู้ตายสืบค้นข้อมูล เพื่อลดขั้นตอน/จำนวนเอกสารลดน้อยลง
๗. พิจารณาเสนอข้อคิดเห็นในส่วนของโครงการตรวจสอบตามแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในประเด็นที่มีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน ดังนี้
 - กระบวนการจำหน่ายตั๋วโดยสาร และรายได้จากการโดยสาร ควรตรวจสอบกรณีการนำบัตรสวัสดิการรัฐมารับบริการ โดยต้องพิจารณาว่าผู้โดยสารที่ถือบัตรผู้มีรายได้น้อยมีการอนุญาตให้ใช้เลื่อนชั้นโดยการเพิ่มเงินส่วนต่างเพื่อยกระดับชั้นที่นั่งในชั้นอื่น และมีการกำหนด/คิดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการสมทบเงินอย่างไร

- การจัดซื้อจัดจ้างและการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน ควรพิจารณาตรวจสอบในประเด็นความจำเป็นในการซ่อมบำรุง หากดำเนินการซ่อมต้องมีการวิเคราะห์ว่ามีความคุ้มค่ากับต้นทุนค่าใช้จ่ายหรือระยะเวลาการใช้งานหรือไม่/ควรพิจารณาดำเนินการจัดซื้อใหม่

- การจัดการรถจักรและล้อเลื่อนที่เลิกใช้งาน ควรพิจารณาตรวจสอบให้ครอบคลุมถึงครุภัณฑ์ทั้งหมดที่เลิกใช้งานแล้ว ซึ่งเมื่อดำเนินการตรวจสอบแล้วเสร็จ จะมีพื้นที่ว่างเพิ่มขึ้น เป็นผลดีในการลดค่าใช้จ่ายในการดูแลเก็บรักษา และสามารถจัดการสภาพแวดล้อม ได้เป็นอย่างดี

ด้านการรายงานความเห็นเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อทราบและพิจารณา

๑. พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ตามรายงานผลการตรวจสอบการบริหารขนส่งสินค้า ระหว่างไอซีดี กับแหลมฉบัง เพิ่มเติมในกรณีที่สัญญาสิ้นสุดลง และอยู่ระหว่างดำเนินการสรรหาผู้ประกอบการรายใหม่ เห็นควรเรียกผู้ประกอบการรายเดิมมาทำความเข้าใจความตกลงอัตราค่าเช่าใหม่ หากผู้ประกอบการรายเดิมไม่ยินยอมชำระค่าเช่าในอัตราใหม่ตามที่การรถไฟฯ เสนอ ให้ผู้ประกอบการขนย้ายทรัพย์สินของตนเองออกจากสถานีและส่งมอบสถานที่อยู่ในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้การรถไฟฯ

๒. พิจารณาเสนอความเห็นกรณีการตรวจสอบเรื่องร้องเรียน/บัตรสนเท่ห์ ตามบันทึกส่งการจาก การรถไฟฯ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน เห็นว่าหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ควรเป็นงานเกี่ยวกับการกำกับดูแลการบริหารงาน การสอบทานประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และสอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน จึงขอให้คณะกรรมการรถไฟฯ กำหนดเป็นนโยบายให้การรถไฟฯ ไม่มอบหมายงาน ร้องเรียน/บัตรสนเท่ห์ ให้ฝ่ายตรวจสอบภายในดำเนินการตรวจสอบ แต่ให้การรถไฟฯ พิจารณาแต่งตั้งหน่วยงาน/ คณะกรรมการเพื่อกลั่นกรองรับผิดชอบโดยตรง

๓. สอบทานกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี ๒๕๖๐

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าในปีที่ผ่านมาการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอในระดับหนึ่ง แต่อย่างไรก็ดีเพื่อให้มีระบบการกำกับดูแลที่ดี รวมถึงการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ควรต้องกำหนดมาตรการ และแผนการปรับปรุงเพื่อแก้ไขจุดอ่อนต่าง ๆ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

จากสรุปรายงานดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่ได้รับไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยใช้ความรู้ ความสามารถ และความระมัดระวัง รอบคอบ อย่างมีอิสระเพียงพอ ประกอบกับได้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ที่จะเสริมสร้างและพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้มีกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดียิ่งขึ้น จนนำไปสู่ปัจจัยความสำเร็จของงาน และสร้างมูลค่าเพิ่มต่อการรถไฟฯ ต่อไป

พลเรือเอก



(ทวีชัย บุญอนันต์)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

Internal Audit Report 2018

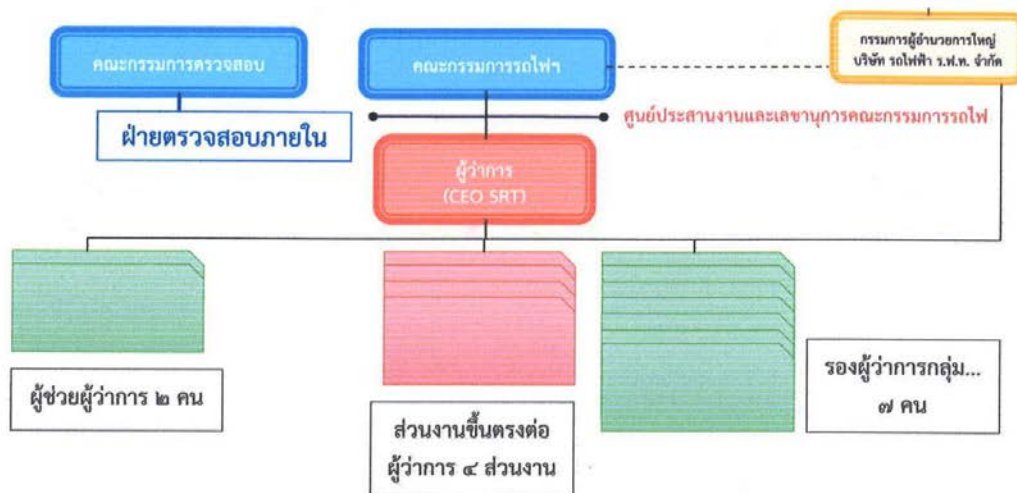
รายงานฝ่ายตรวจสอบภายใน 2561

บทนำ

ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ หมวดที่ ๒ คณะกรรมการตรวจสอบ ข้อ ๑๐ (๙) คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจหน้าที่รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจอย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันสิ้นสุดในแต่ละไตรมาส ยกเว้น รายงานผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ ๔ ให้จัดทำเป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งส่งรายงานดังกล่าวให้กระทรวงเจ้าสังกัดของรัฐวิสาหกิจ และกระทรวงการคลัง เพื่อทราบภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันสิ้นปีบัญชีการเงินของรัฐวิสาหกิจ

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ประจำปี ๒๕๖๑ แล้ว เพื่อนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ในการควบคุมและจัดให้มีกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดียิ่งขึ้น จนนำไปสู่เป้าหมายการดำเนินงาน และสร้างมูลค่าเพิ่มต่อการรถไฟฯ

แผนภูมิโครงสร้างองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทย



ที่มา : ข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 2.1 การแบ่งส่วนงานและอำนาจความรับผิดชอบของผู้บริหาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2558
ปรับปรุงใหม่ 2/11/2558 ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ ข้อ ๖ ให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจแต่งตั้งคณะกรรมการชุดหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการตรวจสอบ” ประกอบด้วยประธานกรรมการตรวจสอบหนึ่งคน และกรรมการตรวจสอบไม่น้อยกว่าสองคน แต่ไม่เกินสี่คน และให้หัวหน้าตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

คณะกรรมการรถไฟฯ ได้มีแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ นับตั้งแต่วันที่ ๐๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ – ปัจจุบัน มีดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตามคำสั่ง ครร. ที่ ๘/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๐

และที่ ๑๔/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ประธานกรรมการ



พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์

ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ

ตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐ – ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑



กรรมการ

นางอัญชลี เต็งประทีป

กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการอิสระ
บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)
ตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐ - ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑



กรรมการ

นายบวร วงศ์สินอุดม

ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที ฟีนอล จำกัด
ประธานกรรมการ บริษัท ไทยบริดจซ์เคียวริตี้ ฟรินติ้ง จำกัด (มหาชน)
ตั้งแต่วันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ - ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑



เลขานุการ

นายนิศ ตั้งระดมสิน

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
การรถไฟแห่งประเทศไทย
ตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐ - ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย
ตามคำสั่ง คกร. ที่ ๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑



ประธานกรรมการ

นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธ์ุ์

รองศาสตราจารย์ กองการศึกษา โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
กรรมการ คณะกรรมการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
ตั้งแต่วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๑ - ปัจจุบัน



กรรมการ

นายสุพจน์ เหล่าสุภา
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ รับผิดชอบกำกับดูแลสำนักกฎหมาย
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
ตั้งแต่วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๑ – ปัจจุบัน



กรรมการ

นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพยุทธ์
ประธานกรรมการบริหาร/กรรมการ บริษัท ธนาสิริ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
ตั้งแต่วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๑ – ปัจจุบัน



เลขานุการ

นายนริศ ตั้งระดมสิน
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
การรถไฟแห่งประเทศไทย
ตั้งแต่วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๑ – ปัจจุบัน

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๘/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๐ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

- | | | |
|--------------------------------|-------------|---------------|
| ๑. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์ | กรรมการรถไฟ | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางอัญชลี เต็งประทีป | กรรมการรถไฟ | กรรมการ |
| ๓. นางสาวชুমหจิต สังข์ใหม่ | กรรมการรถไฟ | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน | | เลขานุการ |

ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ที่ประชุมมีมติให้เปลี่ยนองค์ประกอบคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ในลำดับที่ ๓ ใหม่ ตามคำสั่งที่ ๑๔/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เรื่องเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑) ตามคำสั่งที่ ๘/๒๕๖๐ ดังนี้

- | | | |
|------------------------|-------------|----------|
| “๓. นายบวร วงศ์สินอุดม | กรรมการรถไฟ | กรรมการ” |
|------------------------|-------------|----------|

หัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๖/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๑ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๐/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในข้อ ๒ ทำให้คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ชุดเดิมพ้นจากตำแหน่ง และอำนาจหน้าที่นับตั้งแต่วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๑

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

- | | | |
|----------------------------------|--------------|---------------|
| ๑. นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธ์ุ | กรรมการรถไฟฯ | ประธานกรรมการ |
| ๒. นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา | กรรมการรถไฟฯ | กรรมการ |
| ๓. นายอาร์ศักดิ์ เสถียรภาพยุทธ์ | กรรมการรถไฟฯ | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน | | เลขานุการ |

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฯ และคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจกระทรวงการคลัง ซึ่งในปี ๒๕๖๑ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็นและเหมาะสม โดยมีการประชุมทั้งสิ้น ๗ ครั้ง มีผลการดำเนินงานสรุป ดังนี้

ด้านการสอบทาน และ กำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน

๑. พิจารณาสอบทานและเสนอแนะเพิ่มเติมรายงานผลการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ดังนี้

๑.๑. การตรวจสอบโครงการ งานจัดหาและติดตั้งสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีแดง และเสียงสัญญาณทำงานด้วยระบบ Sensor มีความเห็นเพิ่มเติมในส่วนของการจัดทำแบบฟอร์มการตรวจสอบ (Check List) ให้แสดงรายละเอียดในแต่ละงาน เพื่อใช้เป็นแนวทางตรวจสอบ

๑.๒. การตรวจสอบมาตรการเพิ่มความปลอดภัยด้านลากเลื่อน ฝ่ายการช่างกล มีความเห็นเพิ่มเติมในส่วนของการจัดทำ MRC Card เพื่อตรวจสอบอุปกรณ์หลัก/เสริม ของรถจักรก่อนนำออกไปใช้งานทุกครั้ง และควรจัดระบบการซ่อมบำรุงใหม่ และควรตรวจสอบว่าการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมาเป็นผลจากความบกพร่องในการปฏิบัติงาน ใช่ หรือ ไม่ใช่

๒. พิจารณาปฏิทินแผนการดำเนินงานประจำปี ๒๕๖๒ (ตุลาคม ๒๕๖๑ – กันยายน ๒๕๖๒) ตามคู่มือปฏิบัติงานตรวจสอบภายในและคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๕๕

๓. พิจารณานุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๑ และการปรับปรุงแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๑ งวด ๖ เดือน หลัง

๔. พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งเลื่อนระดับพนักงานในฝ่ายตรวจสอบภายใน

๕. พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งโยกย้ายพนักงานตรวจสอบภายใน

๖. พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๒

๗. พิจารณาสอบทานกฎบัตรการตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๑ และ ๒๕๖๒
๘. มอบนโยบายและแนวทางในการจัดทำแผนการตรวจสอบ ประจำปี ๒๕๖๒
๙. พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบ ประจำปี ๒๕๖๒
๑๐. พิจารณาให้ความเห็นและแนวทางในการจัดฝึกอบรม สัมมนา ให้กับพนักงานในฝ่ายตรวจสอบภายใน
 ๑๑. พิจารณาให้ความเห็นชอบการปูนบำเหน็จความชอบ ประจำปี ๒๕๖๑ เป็นกรณีพิเศษมากกว่า ๑ ชั้น (เพิ่มอีก $\frac{1}{2}$ ชั้น)
 ๑๒. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานประจำปี ๒๕๖๐ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน
 ๑๓. พิจารณาสอบทานรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน
 ๑๔. พิจารณาสอบทานการประเมินตนเองของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๐
 ๑๕. พิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินการสุ่มตรวจสอบเงินรายได้สถานีต่าง ๆ
 ๑๖. พิจารณาสอบทานผลการดำเนินงานตามแผนการตรวจสอบ ประจำปี ๒๕๖๑

ด้านระบบการควบคุมภายใน

พิจารณาสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายใน ตามรายงานผลการสอบทานการประเมินการควบคุมภายใน ของผู้ตรวจสอบภายใน (แบบ ปส.) ประจำปี ๒๕๖๐ โดยมีความเห็นเพิ่มเติมให้นำผลการประเมินที่ได้จากการจัดทำรายละเอียดกิจกรรมการดำเนินงานพร้อมทั้งขั้นตอนการปฏิบัติงานที่สำคัญ การควบคุมที่มีอยู่ และความเสี่ยงที่ยังมีอยู่ ตลอดจนรูปแบบการรายงานของแต่ละฝ่าย/สำนักงานว่ามีการปฏิบัติให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในคู่มือแนวทางการจัดวางระบบการควบคุมภายใน ของคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ทั้ง ๒๘ หน่วยงาน เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลที่จะดำเนินการสอบทานระบบการควบคุมภายในที่มีอยู่ว่ามีความพอเพียงหรือไม่ รวมไปถึงการทดสอบว่าหน่วยรับตรวจมีการปฏิบัติตามขั้นตอนและการควบคุมที่ระบุไว้หรือไม่ อย่างไร (Test Of Control) ได้อย่างครอบคลุมและครบถ้วนมากขึ้น โดยให้ความสำคัญกับกระบวนการปฏิบัติงานที่มีความเสี่ยง ซึ่งสามารถศึกษาแนวทางการควบคุมภายในของกระบวนการปฏิบัติงานต่าง ๆ ได้จากผลการศึกษาของการรถไฟฯ ได้

ด้านการรายงานความเห็นเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อทราบ และ พิจารณา

๑. แผนการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๒
๒. ขออนุมัติถือใช้คู่มือตรวจสอบภายใน การรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับปี ๒๕๖๒
๓. สอบทานกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ประจำปี ๒๕๖๒
๔. พิจารณาเสนอความเห็นกรณีการตรวจสอบข้อร้องเรียนของ บริษัท เบย์ คอมพิวเตอร์ จำกัด

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าในปีที่ผ่านมาการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอในระดับหนึ่ง แต่อย่างไรก็ดีเพื่อให้มีระบบการกำกับดูแลที่ดี รวมถึงการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ควรต้องกำหนดมาตรการและแผนการปรับปรุงแก้ไขจุดอ่อนต่าง ๆ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

จากสรุปรายงานดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า ได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยใช้ความรู้ ความสามารถ และความระมัดระวังรอบคอบ อย่างมีอิสระเพียงพอ ประกอบกับได้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ที่จะเสริมสร้างและพัฒนาการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ให้มีกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดียิ่งขึ้น จนไปสู่ปัจจัยความสำเร็จของงาน และสร้างมูลค่าเพิ่มต่อการรถไฟฟ้า ต่อไป

นาวาอากาศเอก **จิตรกร พิระพันธ์**
(ธนกร พิระพันธ์)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



BUSINESS OPERATION





Economic Review

สถานการณ์เศรษฐกิจ

จากแผนยุทธศาสตร์ชาติ กรอบการพัฒนานาระยะยาว เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข และตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างรายได้ระดับสูง เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม เป็นประเทศที่สามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ

การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในรูปแบบ “ประชารัฐ” โดยประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพ ทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุล และพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปรับเปลี่ยนวิสัยทัศน์ พันธกิจ และสร้างกรอบยุทธศาสตร์ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารและพัฒนาต่อไปในอนาคตในทุกมิติ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตด้านการเดินทางให้แก่ประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยในการเดินทาง และเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการพัฒนาทางเศรษฐกิจอีกด้วย โดยการพัฒนาดังกล่าวจะแยกเป็น 3 มิติหลัก ดังนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ได้แก่ การเปิดเส้นทางใหม่ของรถไฟฟ้ามหานคร เป็นสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ พร้อมเปิดให้บริการปี พ.ศ. 2563 และมีการวางแผนรถไฟฟ้ามหานครส่วนต่อขยายอีก 5 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง และช่วงหัวลำโพง - มหาชัย สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และตลิ่งชัน - ศิริราช และช่วงบางซื่อ - หัวหมาก ซึ่งเมื่อพร้อมให้บริการทุกเส้นทางแล้ว การเดินทางข้ามจังหวัดเหล่านี้ก็จะไม่ใช่เรื่องยากอีกต่อไป



ในส่วนของรถไฟทางคู่และทางสายใหม่ก็เช่นกัน แต่เดิมรางรถไฟจะเป็นรางเดี่ยวเกือบทั้งหมด ซึ่งมีขนาดกว้างเพียง 1 เมตร จึงมีแผนการที่จะเปลี่ยนแปลงอย่างเร่งด่วนให้เป็นรางคู่ และเปิดเส้นทางใหม่อีกด้วย เพื่อให้ตอบสนองกับความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยจะเปิดเส้นทางใหม่อีก 12 เส้นทาง ความยาวเพิ่มขึ้นจากเดิมอีก 2,419 กม. และเพิ่มจังหวัดที่รถไฟจะผ่านขึ้นอีก 14 จังหวัด

โครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นอีกยุทธศาสตร์ที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อกับระบบรางของเพื่อนบ้าน โดยการรถไฟฯ ได้ทำแผนการพัฒนาเป็น 3 ระยะ โดยระยะเร่งด่วนจะมีการสร้าง 4 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา กรุงเทพฯ - ระยอง (เชื่อมสามสนามบิน) กรุงเทพฯ - พิษณุโลก และ นครราชสีมา - หนองคาย รวมแล้วระยะทาง 1,508 กม.

โครงการรถไฟสนับสนุนการพัฒนา EEC ตามแผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มี 4 โครงการที่เร่งพัฒนา ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมต่อสามสนามบิน

แบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเถา) โครงการรถไฟฟ้าทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ (แหลมฉบัง - สัตหีบ - มาบตาพุด) โครงการรถไฟสายใหม่ ศรีราชา - ระยอง และโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ระยอง - จันทบุรี - ตราด โดยทั้ง 4 โครงการนี้ ได้เริ่มก่อสร้างดำเนินงานไปแล้ว คาดว่าเมื่อแล้วเสร็จจะสามารถช่วยขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยุคใหม่ ดึงดูดการลงทุนจากนานาชาติ สร้างโอกาส สร้างรายได้ ให้กับประชาชนในพื้นที่ได้อย่างแน่นอน

2. การพัฒนาการบริการ

มีการพัฒนาระบบจำหน่ายตั๋วและสำรองที่นั่งแบบ D - ticket เพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นไทยแลนด์ 4.0 โดยประชาชนสามารถเข้าถึงได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านช่องทางการจำหน่ายตั๋วหลายทาง ได้แก่ สถานีต่าง ๆ ระบบอินเตอร์เน็ต แอปพลิเคชัน และเครื่องจำหน่ายตั๋วบนรถ โดยสามารถชำระค่าตั๋วได้หลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น Paypal บัตรโดยสารร่วม บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ตู้ ATM จุดบริการ Counter Service เป็นต้น

การพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ ซึ่งในปัจจุบัน มี 15 จุด มีแผนระยะเร่งด่วนที่จะเพิ่มขึ้นไปอีก 24 จุด ระยะกลาง 14 จุด และระยะยาว 2 จุด เพื่อให้ตอบสนองกับความต้องการของผู้ใช้บริการที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

3. การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

มีแผนที่จะพัฒนาพื้นที่ที่เป็นที่ดินแปลงใหญ่ที่มีศักยภาพสูง ให้กลายเป็นชุมชนใหม่ เป็นที่พักอาศัย ศูนย์การค้า โรงแรม โรงพยาบาล สวนสาธารณะ เป็นต้น ให้มีการคมนาคมที่ สะดวกสบายด้วยรถไฟไทย เพิ่มความน่าดึงดูดจากนักลงทุน ขนาดใหญ่ โดยมี 4 ย่านที่จะเข้าสู่การพัฒนาได้แก่ ย่านสถานี กลางบางซื่อ ย่านสถานีมีกะสาน ย่านสถานีแม่น้ำ และ โรงแรมรถไฟหัวหิน

ส่วนในย่านสถานีรถไฟทางคู่และย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ก็เช่นกัน มีแผนพัฒนา 3 ระยะ โดยระยะที่ 1 มี 13 สถานี

657 ไร่ ระยะที่ 2 มี 12 สถานี 1,685 ไร่ และระยะที่ 3 มี 7 สถานี 97 ไร่ ซึ่งมีความต้องการให้ผลลัพธ์เช่นเดียวกับที่ดิน แปลงใหญ่เช่นกัน

ทั้งนี้ จากการพัฒนาทั้ง 3 มิติโดยรวม คาดว่าจะทำให้มีผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นเป็น 79.90 ล้านคน/ปี รถไฟจะมีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้น เป็น 100 กม./ชม. สัดส่วนผู้ให้บริการทางรางในเมืองเพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 30 ส่วนในด้านของการขนส่งสินค้า จะทำให้มีปริมาณ สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 46.89 ล้านตัน/ปี ความเร็วเฉลี่ยในการเดินรถ เพิ่มขึ้นเป็น 60 กม./ชม. สัดส่วนปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 10 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์รวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงเป็นร้อยละ 11.9 และต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์ มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงเป็นร้อยละ 6.7 ซึ่งจะ เป็นการพัฒนาที่จะนำไปสู่เป้าหมายที่สอดคล้องกับแผน ยุทธศาสตร์ชาติที่เป็นตัวตั้งต้น เป็นอนาคตของรถไฟ และอนาคต ประเทศไทยอย่างแท้จริง





Nature of Business & Performance Summary

ลักษณะการประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ที่ได้จัดทำขึ้นในช่วงเวลาของการปฏิรูปประเทศและสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและเชื่อมโยงกันมากขึ้น โดยได้นำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นปรัชญาในการพัฒนาประเทศต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 - 11 เพื่อเสริมสร้างภูมิคุ้มกันและช่วยให้สังคมไทยสามารถอยู่ได้อย่างมั่นคงและมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเหมาะสม ส่งผลให้การพัฒนาประเทศสู่ความสมดุลและยั่งยืน ซึ่งเป็นแผนหลักของการพัฒนาประเทศ (Sustainable Development Goals : SDGs) เพื่อปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ยุคประเทศไทย 4.0 นอกจากนี้ยังได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วน ทั้งในระดับกลุ่มอาชีพ ระดับภาค และระดับประเทศในทุกขั้นตอนของแผนฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อมุ่งสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน”

ดังนั้นจากแผนยุทธศาสตร์ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ข้างต้น จึงกลายมาเป็น แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564 ซึ่งการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตจะมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คน รูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทาง อันเป็น

ผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัยและรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง จึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง คือ

1. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
3. ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม

ทั้งหมดนี้จึงกลายมาเป็นแผนพัฒนาคุณภาพการให้บริการเพื่อยกระดับคุณภาพการทำงานให้สอดคล้องไปกับแผนของกระทรวงคมนาคม และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)
 - 1.1 รถไฟฟ้าชานเมือง
 - 1.2 รถไฟทางคู่/ทางสายใหม่
 - 1.3 รถไฟความเร็วสูง
 - 1.4 รถไฟเชื่อมโยงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

2. การพัฒนาด้านการบริการ
 - 2.1 การพัฒนาระบบจำหน่ายตั๋ว D - ticket
 - 2.2 การปรับปรุงขานขาลาให้เป็นขานสูง
 - 2.3 แผนการจัดการถักจรและรถพ่วง
 - 2.4 การพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ
3. การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์
 - 3.1 การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่
 - 3.2 การพัฒนาย่านสถานีรถไฟรางคู่
 - 3.3 การพัฒนาย่านสถานีรถไฟฟ้าขานเมือง

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พยายามที่จะพัฒนาทั้ง 3 ด้าน โดยผ่านการบริหารงานของกลุ่มต่าง ๆ ในองค์กร เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่สอดคล้องไปทางเดียวกัน ดังจะเห็นได้จากการรายงานผลงานของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งนี้ภาพรวมของทุกหน่วยงานได้ถูกนำมาประเมินผลของการดำเนินงานตามเกณฑ์วัดผลของรัฐวิสาหกิจทั้ง 10 ข้อ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนหักค่าเสื่อมราคา รายจ่ายตัดบัญชี ดอกเบียจ่าย และรายจ่ายบำเหน็จบำนาญ (EBITDA)

2. ความสำเร็จในการพัฒนาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ
3. ความสำเร็จในการจัดทำงบการเงินให้เป็นปัจจุบัน
4. ความสำเร็จในการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร
5. ความสำเร็จในการพัฒนาที่ดินที่ไม่ได้ใช้ในการเดินรถ
6. ประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางราง
7. ความสำเร็จในการดำเนินโครงการที่อยู่ระหว่างการพัฒนา
8. ความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนจัดการถักจรและรถพ่วง
9. ความสำเร็จในการดำเนินงานเพื่อสร้างประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco - Efficiency)
10. การบริหารแผนลงทุน

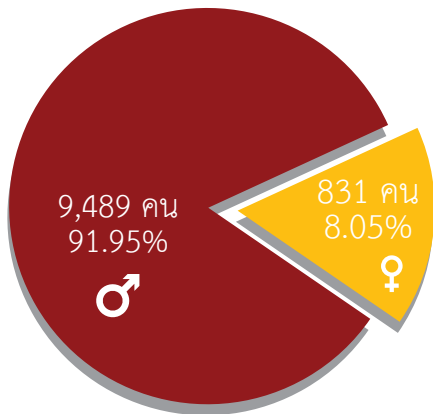
ทั้งนี้ เรามีความตั้งใจ มุ่งมั่นที่จะพัฒนาทุกข้อตามเกณฑ์ข้างต้น ให้ได้ระดับที่ดีที่สุด สมกับวิสัยทัศน์ใหม่ของเราที่จะเป็น ผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570 และในภายภาคหน้าต่อ ๆ ไปในอนาคต ให้เป็นการเติบโตต่อไปอย่างยั่งยืน



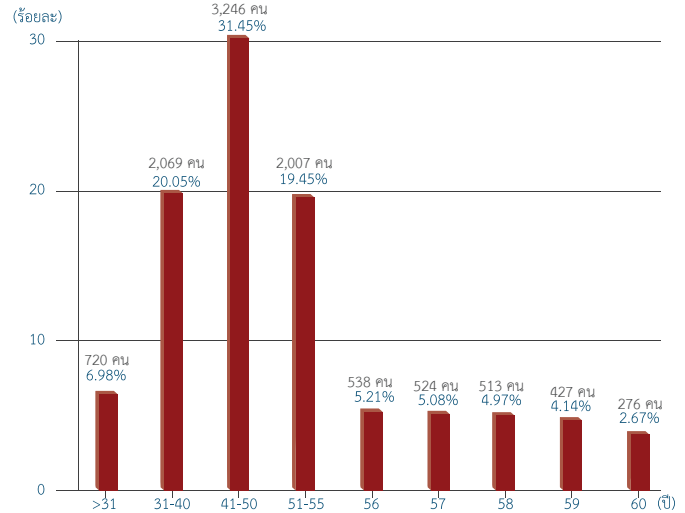
กลุ่มยุทธศาสตร์

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

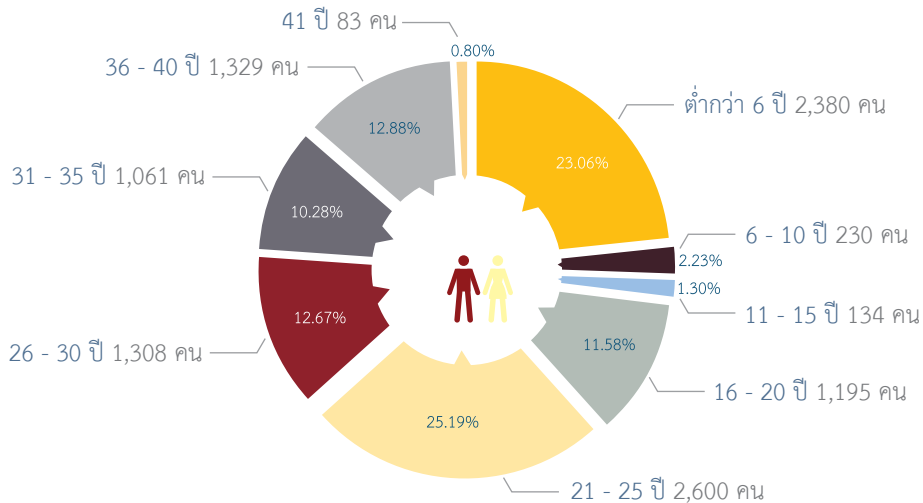
เพศของพนักงาน



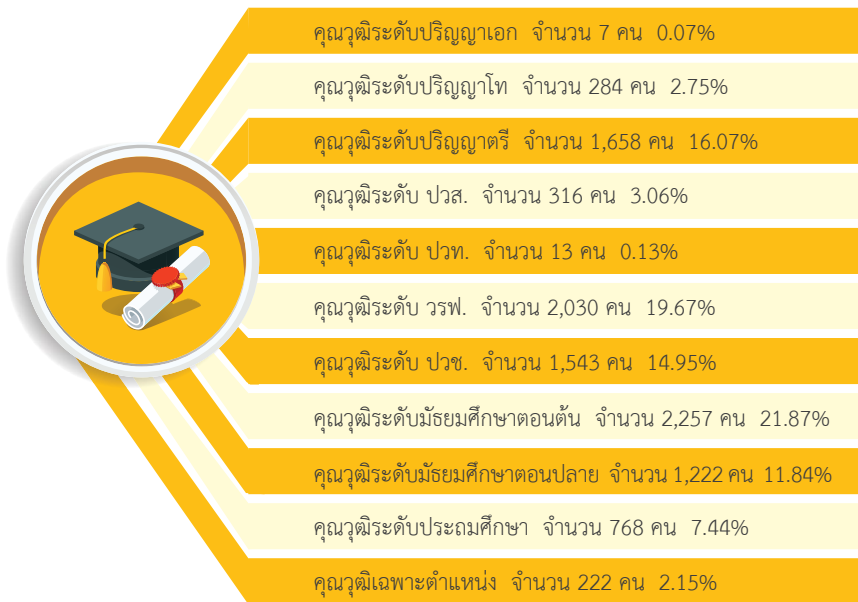
อายุของพนักงาน



อายุงาน



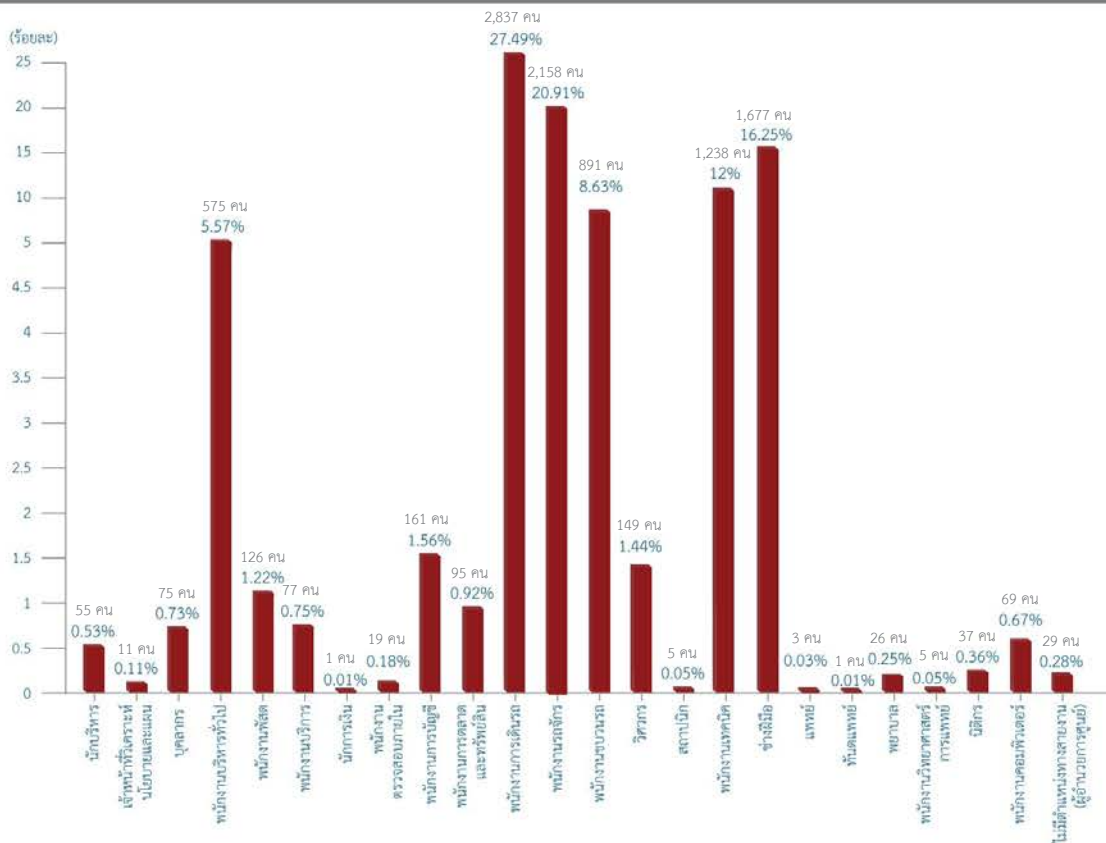
คุณวุฒิทางการศึกษา



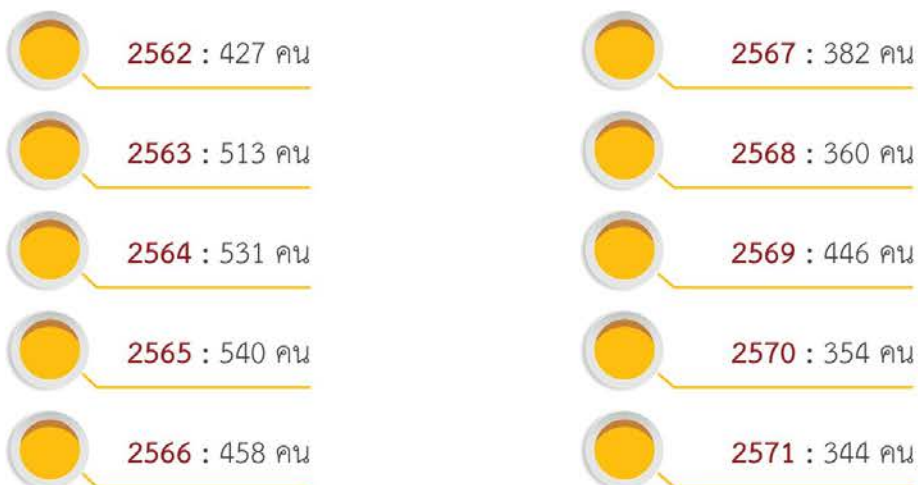
เงินเดือน



ตำแหน่งสายงาน



พนักงานที่จะเกษียณอายุใน 10 ปีข้างหน้า ตามปีงบประมาณ



ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

1. งบประมาณที่ได้รับและผลการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี 2561

แผนงาน/โครงการ	เลขที่ งปบ.	งบประมาณ (ลบ.)	เบิกจ่าย ปี 61	หมายเหตุ
งานปรับปรุงและต่อเติมอาคารที่ทำการ ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	203/2557	37.15	-	ฝ่ายการช่างโยธาเป็นผู้ดำเนินการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประกวดราคา
จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ส่วนควบ ของฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ ประจำปี 2559	72/2559	49.445	44.237 117	ปิดแฟ้มงานแล้ว
จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ส่วนควบ ประจำปี 2560	40/2560	23.527	-	พรบ.จัดซื้อจัดจ้าง 60 และผู้รับเอกสาร 16 ราย แต่ไม่มีผู้ยื่นเสนอราคา
จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ส่วนควบ ของฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ ประจำปีงบประมาณ 2561 จำนวน 18 รายการ (11.462 ล้านบาท)	81/2561	11.462	-	รอความชัดเจนของโครงการจัดหา เครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ส่วนควบ ประจำปี 2560
ปรับปรุงระบบห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย	123/2561	10.288	-	รอปรับปรุงและต่อเติมอาคาร ที่ทำการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
โครงการปรับปรุงเว็บไซต์โฮมเพจการรถไฟฯ	139/2561	0.8	0.747	
โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์และระบบจัดเก็บ เอกสาร ระยะที่ 2	140/2561	27.262	-	อยู่ระหว่างคณะกรรมการจัดทำร่าง TOR ทบทวนร่าง TOR ใหม่
จัดทำระบบควบคุมบัญชีผู้ใช้งานเครือข่าย	141/2561	1.140	-	รอเครือข่ายส่วนกลางแล้วเสร็จ
จัดทำระบบบริการศูนย์คอมพิวเตอร์แม่ข่าย	142/2561	40	-	ต้องปรับเปลี่ยน TOR ให้เป็นไปตาม มาตรฐานของสำนักงานพัฒนา ดิจิทัล (สปร.) ซึ่งมีข้อกำหนด และรายละเอียดมาก
โครงการจ้างพัฒนาระบบบริหารงาน ทรัพยากรบุคคล (Human Resources Information System : HRIS) ของ รฟท.	158/2561	110	-	ลงนามในสัญญา วันที่ 21 กันยายน 2561

สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา

1. กระทรวงการคลังมีนโยบายให้รัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพด้านการบริหารจัดการองค์กรเป็นพี่เลี้ยงในการส่งเสริม สนับสนุน แบ่งปัน เพื่อให้รัฐวิสาหกิจคู่ความร่วมมือที่มีผลการประเมินด้านการบริหารจัดการองค์กรอยู่ในระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน สามารถยกระดับการบริหารจัดการองค์กรให้เข้าสู่มาตรฐาน และนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่ง สคร. ได้พิจารณาให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินโครงการสนับสนุนรัฐวิสาหกิจด้านการบริหารจัดการองค์กร (โครงการพี่เลี้ยง) ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2561 ซึ่งปัจจุบันมีกลุ่มความร่วมมือ จำนวน 6 ด้าน ได้แก่

1. ด้านบทบาทคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ
2. ด้านบริหารจัดการระบบสารสนเทศ
3. การบริหารความเสี่ยง
4. ด้านแผนยุทธศาสตร์
5. ด้านการจัดการองค์ความรู้
6. ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล

โดยในปี 2561 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประจำปี 2561 ประเภทรางวัล ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาดีเด่น ด้านการยกระดับการบริหารจัดการองค์กร



2. วิสัยทัศน์ ตัวชี้วัดการดำเนินการ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ ภายใต้แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2560 - 2564 ประจำปีงบประมาณ 2561

3. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ 2561

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ปีงบประมาณ 2561	
		เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
EBITDA	ล้านบาท	(5,028)	(4,566.05)
จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	33	36.82
ปริมาณการขนส่งสินค้า	ล้านตัน		10.32
ความตรงต่อเวลา	ร้อยละ	75	54.70
ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ	ร้อยละ	80	88.40

4. แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2561 มีจำนวน 122 แผนงาน ดำเนินการตามแผน คิดเป็นร้อยละ 21

สรุปผลการทำงาน

ตามข้อสั่งการหรือนโยบายของนายกรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และผลการดำเนินงานตามข้อสั่งการฯ ในปีงบประมาณ 2561 และสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ 2561 มีผลการดำเนินงานของโครงการ แผนงาน กิจกรรมที่สำคัญ ดังนี้

ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) : งานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการพัฒนา EEC และนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

1. โครงการทางคู่สายตะวันออก (EEC) ได้แก่ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟ (ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - มาบตาพุด)
2. โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ได้แก่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และสายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม
3. โครงการรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
4. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ได้แก่ ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชั้น (งานโยธา) ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชั้น (งานระบบฯ) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ช่วงบางซื่อ - พญาไท - ม้ากะสัน - หัวหมาก ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ช่วงดลิ่งชั้น - ศาลายา ช่วงดลิ่งชั้น - ศรีราชา และ ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย
5. โครงการส่วนต่อขยาย สายสีแดง (4 สาย) ได้แก่ ช่วงม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต - อยุธยา ช่วงอยุธยา - บ้านภาชี ช่วงศาลายา - นครปฐม ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา และ ช่วงมหาชัย - ปากท่อ

รถไฟไทย - จีน : ให้ดำเนินการตามรูปแบบการร่วมลงทุนรัฐต่อรัฐ (G2G) โดยฝ่ายไทยเป็นผู้ลงทุนโครงการเองทั้งหมดและสร้างส่วนต่อขยายเมื่อมีความพร้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ สายกรุงเทพ - นครราชสีมา และสายนครราชสีมา -หนองคาย

รถไฟทางคู่ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางบก เริ่มจากโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงใน กทม. และ กทม. กับเมืองบริวารเพิ่มเติม เพื่อลดเวลาเดินทางให้กับประชาชน

1. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 (2 เส้นทาง) ได้แก่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย (สัญญา 1) ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย (สัญญา 2) และช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น
2. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 (5 เส้นทาง) ได้แก่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ สัญญา 1 (บ้านกล้วย - โคกกระเทียม) ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ สัญญา 1 (ท่าแค - ปากน้ำโพ) ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจิระ สัญญา 1 (มาบตาพุด - คลองขนานจิตร) ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจิระ สัญญา 2 (คลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ) ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจิระ สัญญา 3 (อุโมงค์รถไฟ) ช่วงนครปฐม - หัวหิน สัญญา 1 (นครปฐม - หนองปลาไหล) ช่วงนครปฐม - หัวหิน สัญญา 2 (หนองปลาไหล - หัวหิน) ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร สัญญา 1 (ประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพานน้อย) และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร สัญญา 2 (บางสะพานน้อย - ชุมพร)
3. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ได้แก่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ (สนข. ออกแบบ) และช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (สนข. ออกแบบ)

รถไฟท่องเที่ยว (เอกชนร่วม) : ส่งเสริมการท่องเที่ยว และความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อกระจายรายได้และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

เปิดเดินขบวนรถพิเศษโดยสาร ที่ 997 / 998 (สถานีกรุงเทพ - สถานีบ้านพลูด่าง - สถานีกรุงเทพ) ร่วมมือกับสมาคมแหล่งท่องเที่ยวชลบุรีมอบส่วนลดพิเศษให้กับผู้ถือตั๋วรถไฟที่ใช้เส้นทางกรุงเทพ - บ้านพลูด่าง - กรุงเทพ, เว็บไซต์ อพท. พัทยา และผู้ประกอบการรถสาธารณะท้องถิ่นที่สถานีปลายทาง (รถสองแถว รถตู้ รถรับจ้างฯ)

รถไฟไทย - ญี่ปุ่น :

โครงการรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ สายกรุงเทพ - พิษณุโลก (ไทย - ญี่ปุ่น) ดำเนินการโดย สนข. และสายพิษณุโลก - เชียงใหม่ (ไทย - ญี่ปุ่น) ดำเนินการโดย สนข.

รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - หัวหิน

โครงการรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ สายกรุงเทพ - หัวหิน

รถไฟขนส่งสินค้า (เอกชนร่วม)

การรถไฟฯ และเอกชนร่วมมือกันพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางราง โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการจัดการจักรและรถพ่วง พร้อมการซ่อมบำรุงรักษาเอง เพื่อเพิ่มปริมาณและรายได้จากการขนส่งสินค้ากลุ่มสินค้าปูนซีเมนต์ และเพื่อลดการใช้ทรัพยากรบุคคลในการซ่อมบำรุงที่มีจำกัดของการรถไฟฯ

โครงการ : บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน) ร่วมลงทุนจัดการจักร รถพ่วงมาใช้งานส่งสินค้าของตนเอง บนเส้นทางของการรถไฟฯ จำนวน 12 คัน

Airport Rail Link

โครงการ Airport Rail Link ได้แก่ ช่วงพญาไท - บางซื่อ - ดอนเมือง



ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฟ้า

โครงการพัฒนาผู้บริหารระดับกลาง ประจำปี 2561

ผู้บริหารระดับกลางเพื่อเป็นการพัฒนาผู้บริหารในการขับเคลื่อนการบริหารองค์กรไปสู่ความสำเร็จ โดยน่านโยบายจากผู้บริหารระดับสูงไปปฏิบัติให้เป็นไปตามพันธกิจและเป้าหมายที่กำหนด

ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฟ้า และสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ จัดอบรมให้กับผู้บริหารระดับกลาง จำนวน 1 รุ่น อบรม 10 วัน ทำการ ณ โรงแรมเดอะทวิน ทาวเวอร์ ถนนรองเมือง กรุงเทพฯ ในวันที่ 10 - 11, 17 - 18, 24 - 25 กรกฎาคม และ 1 - 2, 7 - 8 สิงหาคม 2561 ผู้เข้ารับการอบรม จำนวน 39 คน



โครงการพัฒนาผู้บริหารระดับต้น ประจำปี 2561

ผู้บริหารระดับต้นเป็นกลไกที่สำคัญมากในการขับเคลื่อนพันธกิจขององค์กรให้ประสบผลสำเร็จ โดยเป็นผู้ที่นำเอายุทธศาสตร์ขององค์กรไปปฏิบัติจริง การพัฒนาขีดสมรรถนะผู้บริหารระดับต้นให้มีความพร้อม และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อันเป็นเป้าหมายของการรถไฟฟ้า ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฟ้า และสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ จัดอบรมให้

กับผู้บริหารระดับต้น จำนวน 2 รุ่น รุ่นละ 10 วันทำการ ณ โรงแรมเดอะทวิน ทาวเวอร์ ถนนรองเมือง กรุงเทพฯ ผู้เข้ารับการอบรมรวมทั้ง 2 รุ่น จำนวน 85 คน

รุ่นที่ 1/2561 วันที่ 5 - 6, 12 - 13, 19 - 20, 26 - 27 มิถุนายน และ 3 - 4 กรกฎาคม 2561

รุ่นที่ 2/2561 วันที่ 21 - 22, 28 - 29 สิงหาคม 4 - 5, 11 - 12, 18 - 19 กันยายน 2561



หลักสูตร “การแสดงผลงาน TPM แต่ละภูมิภาค (Open House)” ประจำปี 2561

การจัดทำกิจกรรม TPM ของฝ่ายการช่างกลได้ดำเนินการมาเป็นระยะเวลาหลายปีติดต่อกัน และได้ประสบความสำเร็จที่แสดงให้เห็นเป็นรูปธรรมอย่างชัดเจนในหลายพื้นที่เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับแผนการปฏิบัติงานกิจกรรม TPM และให้ผู้เข้ารับการอบรมได้เห็นการทำกิจกรรม TPM ของพื้นที่โรงงาน/โรงซ่อมตัวอย่าง พร้อมสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับงานภายในหน่วยงานของตนเองได้ ผู้เข้ารับการอบรมทุกระดับ จำนวน 2 รุ่น รุ่นละ 60 คน

1. รุ่นที่ 1 ระหว่างวันที่ 12 - 13 กรกฎาคม 2561 ณ โรงงาน และโรงรถจักรอุตรดิตถ์ จ.อุตรดิตถ์
2. รุ่นที่ 2 ระหว่างวันที่ 6 - 7 กันยายน 2561 ณ ที่แขวงสรจ.หิ. อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา



โครงการ “TPM CAMP” ประจำปี 2561

เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีทักษะความรู้ ในเรื่องการจัดทำ TPM ได้อย่างถูกต้องตามทิศทางการทำกิจกรรม TPM ตามนโยบายฝ่ายการช่างกลการระดมความคิด เพื่อพัฒนากิจกรรม TPM การปรับการทำงานและการทำงานกับคนหมู่มากให้เกิดประสิทธิผลอย่างทวีคูณ ผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกระดับ จำนวน 1 รุ่น 40 คน ระหว่างวันที่ 14 - 15 กันยายน 2561 ณ สวนนพรัตน์ รีสอร์ท จ.สมุทรสงคราม



โครงการ “สัมมนาการนำเสนอผลดำเนินงาน TPM ประจำปี ประจำปี 2561

เป็นการนำเสนอผลการดำเนินงาน TPM “Total Productive Maintenance Symposium” เพื่อให้พนักงานเกิดความภาคภูมิใจ รักองค์กรมากยิ่งขึ้น รักในความเป็น ครฟ. มีความเสียสละต่อส่วนรวม เพื่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่การ

ทำงาน ความสะอาด ความเป็นระเบียบมาตรฐานในระบบงาน ซ่อมบำรุงล้อเลื่อนมีการฝึกถ่ายทอดองค์ความรู้ภายในหน่วยงาน ต้นแบบเพื่อให้ทุกคนภาคภูมิใจในงานของตนเอง ผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกระดับ จำนวน 1 รุ่น 200 คน ณ โรงแรม รามาการ์เดนส์ ถนนวิภาวดีรังสิต หลักสี่ กรุงเทพฯ วันที่ 28 กันยายน 2561



หลักสูตร “Smart Train Driver : STD”

การจัดอบรมหลักสูตร “Smart Train Driver : STD” รุ่นที่ 1/2561 เป็นการพัฒนาทักษะความชำนาญในการปฏิบัติการของพนักงานของการรถไฟฯ ในตำแหน่งพนักงานขับรถและช่างเครื่อง เพื่อให้เกิดความมั่นใจและสามารถป้องกัน แก้ไขมิให้เกิดเหตุอันตรายจากการเดินขบวนรถได้ด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว และ

เพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ เป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้ปฏิบัติงานและเป็นการบูรณาการฝึกอบรมให้มีประสิทธิภาพ จัดอบรมให้กับพนักงานรถจักร ระดับ 4 - 7 จำนวน 1 รุ่น 35 คน ณ ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ กม.11 และค่ายฝึกหัดยาว ฐานทัพเรือสัตหีบ จ.ชลบุรี อบรมระหว่างวันที่ 17 - 28 กันยายน 2561



ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ งานฝึกอบรมด้านการช่างโยธา



หลักสูตรเครื่องกั้นถนน

เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้เรียนรู้ถึงส่วนประกอบและแบ่งแยกหน้าที่การทำงานของระบบเครื่องกั้นถนนได้ เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความสามารถในการบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องกั้นถนนแบบคานทำงานด้วยไฟฟ้า (ก.1) (ก.3) (ก.0) และเครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติ (ข.1) ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้เรียนรู้ถึงความปลอดภัยในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องกั้นถนนพนักงานที่ผ่านการฝึกอบรม

ในหลักสูตรจะมีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาในการตรวจสอบบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องกั้นถนนได้อย่างถูกต้องรวดเร็วเป็นระบบและมีประสิทธิภาพช่วยยืดอายุการใช้งานของอุปกรณ์รวมถึงพนักงานและผู้ร่วมงานมีความปลอดภัยในการปฏิบัติงานหลักสูตรเครื่องกั้นถนนประจำปี 2561 ของฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมมีการอบรมจำนวน 5 รุ่น รุ่นละ 5 วัน





หลักสูตร การจัดการองค์ความรู้ (KM) สู่อุปกรณ์ปฏิบัติ
 เพื่อให้ผู้ที่เข้ารับการอบรมเกิดความรู้ความเข้าใจเบื้องต้น
 เกี่ยวกับการจัดการความรู้ (Knowledge Management)
 แลกเปลี่ยนเรียนรู้จากประสบการณ์ในการทำงานและเพื่อให้เกิด
 การพัฒนางานของฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
 พนักงานที่ผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรจะมีความรู้ความสามารถ
 ในการแก้ไขปัญหาในการตรวจสอบบำรุงรักษาเครื่องอาณัติ
 สัญญาณและโทรคมนาคมได้อย่างถูกต้องรวดเร็วเป็นระบบและมี
 ประสิทธิภาพ

**สัมมนาเชิงปฏิบัติการ การซ่อมบำรุงรักษา
 ระบบเครื่องอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม**
 เพื่อให้พนักงานระดับผู้บริหารและพนักงานในระดับปฏิบัติการ
 ได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและประสบการณ์ มีการปรับปรุง
 งานให้สอดคล้องเป็นไปในแนวทางเดียวกันตามนโยบายของ
 ฝ่ายฯ การรถไฟฯ เป็นการระดมความคิดให้เกิดการมีส่วนร่วม
 ในการแก้ไขปัญหาในงานทำให้งานซ่อมบำรุงรักษาาระบบอาณัติ
 สัญญาณและเครื่องโทรคมนาคมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
 มากยิ่งขึ้นและพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างพนักงานด้วยกัน
 และพนักงานกับผู้บริหารให้ดียิ่งขึ้น



หลักสูตร งานโทรคมนาคม
 เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจในงานด้าน
 โทรคมนาคมมากขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และให้
 ผู้เข้ารับการอบรมได้รู้หลักการแก้ปัญหาในงานด้านโทรคมนาคม
 พนักงานที่ผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรจะมีความรู้ความสามารถ
 ในการแก้ไขปัญหาในการตรวจสอบบำรุงรักษาอุปกรณ์
 โทรคมนาคมได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว เป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ
หลักสูตรงานโทรคมนาคม ประจำปี 2561 ของฝ่ายการ
 อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ระยะเวลาการอบรม 5 วัน
 อบรมระหว่างวันที่ 4 - 8 มิถุนายน 2561 ศึกษาดูงาน ณ โครงการ
 ระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต





สัมมนาเชิงปฏิบัติการ การซ่อมบำรุงรักษาระบบเครื่อง
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ประจำปี 2561 ในครั้งนี้ให้
พนักงานทุกระดับเข้ารับการอบรม ระหว่างวันที่ 24 - 25
พฤษภาคม 2561ระยะเวลาการอบรม 2 วัน 1 คืน ณ โรงแรม
ชลจันทร์ พัทยา บีช รีสอร์ท จ.ชลบุรี

หลักสูตร “กลยุทธ์การบริหารแรงงานสัมพันธ์ด้วยกฎหมาย แรงงาน”

เมื่อวันที่ 28 - 29 และ 30 - 31 สิงหาคม 2561 ได้จัดโครงการ
อบรม “กลยุทธ์การบริหารงานแรงงานสัมพันธ์ด้วยกฎหมาย
แรงงาน” เพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ ความเข้าใจ มีแนวคิด และ
ปฏิบัติให้ถูกต้อง เกี่ยวกับกฎหมายแรงงานและกฎหมายที่
เกี่ยวข้องหลักการบริหารแรงงานสัมพันธ์ที่ดี บทบาทหน้าที่ความ
รับผิดชอบของผู้ปฏิบัติงานด้านแรงงานสัมพันธ์ และการเจรจา
ต่อรองโดยหลักสุจริตใจ รวมถึงเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดี
ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างหรือสหภาพแรงงาน รวมถึงส่งเสริม
ให้สถานประกอบกิจการมีแรงงานสัมพันธ์ที่ดีด้วยระบบทวิภาคี
โดยเปิดโอกาสให้กับพนักงานทุกระดับได้เข้ารับการอบรม แบ่ง
ออกเป็น 2 รุ่น รุ่นละ 50 คน มีวิทยากรจากกรมสวัสดิการและ
คุ้มครองแรงงานมาถ่ายทอดความรู้พร้อมแลกเปลี่ยนประสบการณ์
ในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อกฎหมาย



หลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้า งาน (จป.หัวหน้างาน)

ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพ
แวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 มาตรา 16 กำหนดให้นายจ้าง
จัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรม
ความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
การฝึกอบรมตามมาตรา 16 ดังกล่าวเป็นไปตามประกาศ
กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และ
เงื่อนไขการฝึกอบรมผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างด้าน
ความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน



ภาพ : การบรรยาย ณ ห้องอบรม 231 ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ

หลักสูตร การพัฒนาบุคลากรภาพ 4.0

ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ ได้จัดอบรมจำนวน 2 รุ่น ผู้เข้ารับการอบรมรวมทั้ง 2 รุ่น จำนวน 78 คน รุ่นที่ 1/2561 ระหว่างวันที่ 15 - 16 มีนาคม 2561 รุ่นที่ 2/2561 ระหว่างวันที่ 27 - 28 มีนาคม 2561



หลักสูตร “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงกับการพัฒนาองค์กรที่ยั่งยืน”

เมื่อวันที่ 23 - 25 พฤษภาคม 2561 และ 27 - 29 มิถุนายน 2561 ได้จัดการอบรมเพื่อถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจในหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงให้กับพนักงาน เพื่อให้พนักงานได้น้อมนำไป

ประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันทั้งกับชีวิตส่วนตัวและกับการทำงาน รวมถึงให้เกิดความตระหนักถึงพระมหากษัตริย์คุณขององค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 ที่ทรงพระราชทานหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงไว้ให้เพื่อเป็นหลักในการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยได้จัดการอบรมออกเป็น 2 รุ่น



หลักสูตร “ภาษาจีนการสื่อสารและสนทนาในชีวิตประจำวัน” การอบรมหลักสูตร “ภาษาจีนการสื่อสารและสนทนาในชีวิตประจำวัน” เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถออกเสียงภาษาจีนกลางได้อย่างถูกต้องมีทักษะในการฟัง การพูด การอ่าน และการเขียนภาษาจีนใช้ภาษาจีนกลางในการติดต่อสื่อสารได้อย่างมี

ประสิทธิภาพ โดยจัดอบรมให้กับพนักงานตั้งแต่ระดับ 4 ขึ้นไปที่สนใจเรียนรู้ และมีโอกาสที่จะใช้ภาษาจีนในการติดต่อสื่อสารในการปฏิบัติงาน ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ณ กรุงเทพฯ เป็นผู้จัดครูผู้สอนและเตรียมสถานที่อบรมถ่ายทอดความรู้ให้กับพนักงาน





โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ Railway Technical School

ผลการดำเนินงานในรอบปีงบประมาณ 2560

โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟเป็นสถาบันการศึกษาที่จัดการศึกษาเฉพาะทาง สังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทยกระทรวงคมนาคม ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2483 เปิดการเรียนการสอนครั้งแรกในวันที่ 11 กรกฎาคม 2483 นับจากอดีตจนถึงปัจจุบัน โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ได้เปิดการเรียนการสอน และผลิตบุคลากรให้กับการรถไฟฯ มาแล้วจำนวน 60 รุ่น (กำลังศึกษาอยู่รุ่น 61 - 62) ปัจจุบันใช้หลักสูตรการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ซึ่งได้รับการรับรองหลักสูตรเทียบเท่าหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงของสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา และสำนักงานข้าราชการพลเรือน (กพ.) ได้รับรองคุณวุฒิผู้สำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง 5 สาขาวิชาคือ

1. สาขาวิชาช่างเครื่องกล
2. สาขาวิชาช่างเทคนิคไฟฟ้ารถจักรและล้อเลื่อน
3. สาขาวิชาช่างอานัติสัญญาณและโทรคมนาคม
4. สาขาวิชาช่างโยธา
5. สาขาวิชาการจัดการเดินรถ

การจัดการศึกษาเฉพาะทางเป็นการจัดการศึกษาเพื่อมุ่งพัฒนาให้ผู้เรียนมีความรู้ความสามารถ และมีทักษะทางด้านวิชาชีพเฉพาะที่จัดขึ้นตามความต้องการของหน่วยงานหรือองค์กร โดยเฉพาะ หรือเป็นการจัดการศึกษาที่มุ่งจัดให้เหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะหรือความต้องการของกลุ่มเป้าหมายของหน่วยงานหรือองค์กร ซึ่งเป็นการจัดการศึกษาที่ไม่อาจดำเนินการได้โดยสถาบันการศึกษาปกติทั่วไปและหรือดำเนินการได้แต่มีเหตุผลและความจำเป็นเฉพาะของหน่วยงาน หรือองค์กรที่จัดการศึกษาเฉพาะทาง สำหรับในประเทศไทยมีหน่วยงานเป็นจำนวนมากที่จัดการศึกษาเฉพาะทางและได้ผลิตบุคลากรเพื่อสนองความต้องการใช้งานของหน่วยงานเป็นการเฉพาะมาเป็นเวลานานและเป็นที่ยอมรับในบทบาทและศักยภาพด้านการผลิตบุคลากรเฉพาะทางของหน่วยงานดังกล่าวตลอดมา ซึ่งรัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของการจัดการศึกษาเฉพาะทาง รัฐจึงได้บัญญัติสาระสำคัญเกี่ยวกับการจัดการศึกษาเฉพาะทางไว้ในพระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 มาตรา 21 ว่า “กระทรวง ทบวง กรม รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐอาจจัดการศึกษาเฉพาะทางตามความต้องการและความชำนาญของหน่วยงานนั้นได้ โดยคำนึงถึงนโยบายและมาตรฐานการศึกษาของชาติทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

วิสัยทัศน์

เป็นสถาบันที่ผลิตบุคลากรหลักให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และการขนส่งระบบราง ที่มีคุณภาพมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

พันธกิจ

1. ผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพมาตรฐานตอบสนองต่อความต้องการของการรถไฟฟ้า และหน่วยงานการขนส่งระบบราง
2. พัฒนาคุณภาพการศึกษาให้ก้าวหน้าทันกับเทคโนโลยีสมัยใหม่
3. ปกป้องจิตสำนึกในด้านคุณธรรมจริยธรรม ความมีระเบียบวินัย ความประพฤติที่ดี เป็นประชากรที่ดีของสังคมและประเทศชาติ

การจัดกิจกรรมการเรียนการสอน

มีนักเรียนรุ่นที่ 60 สำเร็จการศึกษาปีการศึกษา 2561 ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงจำนวน 133 คน ตามสาขาวิชาต่าง ๆ ดังนี้

สาขาวิชาช่างเครื่องกล	44 คน
สาขาวิชาช่างอานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	34 คน
สาขาวิชาช่างโยธา	27 คน
สาขาวิชาการจัดการเดินรถ	28 คน

และกำลังศึกษาอยู่รวม 2 ชั้นปี ซึ่งเปิดรับนักเรียนตามความต้องการบุคลากรของหน่วยงานต่าง ๆ ในการรถไฟฟ้า ในรุ่นที่ 61 จำนวน 185 คน ใน 4 สาขาวิชา ดังนี้

สาขาวิชาช่างเครื่องกล	93 คน
สาขาวิชาช่างอานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	29 คน
สาขาวิชาช่างโยธา	30 คน
สาขาวิชาการจัดการเดินรถ	33 คน

รุ่นที่ 62 จำนวน 155 คน ใน 3 สาขาวิชา ดังนี้

สาขาวิชาช่างเครื่องกล	112 คน
สาขาวิชาช่างโยธา	14 คน
สาขาวิชาการจัดการเดินรถ	29 คน

ในการจัดกิจกรรมการเรียนการสอนประกอบด้วยหมวดวิชาทักษะชีวิต หมวดวิชาทักษะวิชาชีพ หมวดวิชาเลือกเสรี และกิจกรรมเสริมหลักสูตรซึ่งการจัดการเรียนการสอนเน้นการปฏิบัติจริง สามารถจัดการเรียนการสอนได้หลากหลายรูปแบบเพื่อให้ผู้เรียนสามารถประยุกต์ใช้ความรู้และทักษะในวิชาการที่สัมพันธ์กับการปฏิบัติงานวิชาชีพ การวางแผน แก้ปัญหาและจัดการทรัพยากรในการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสม ริเริ่มสิ่งใหม่ ๆ มีความรับผิดชอบต่อตนเอง ผู้อื่น และหมู่คณะ รวมทั้งมีคุณธรรมจริยธรรม จรรยาบรรณวิชาชีพ เจตคติและกิจนิสัยที่เหมาะสมในการทำงาน





ในส่วนของกิจกรรมเสริมหลักสูตร นักเรียนจะเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ตามที่หน่วยงานภายในการรถไฟฯ และหน่วยงานภายนอกขอความสนับสนุน เช่น กิจกรรมในวันสำคัญต่าง ๆ ทั้งภายในการรถไฟฯ และภายนอกหน่วยงานของการรถไฟฯ กิจกรรมจิตอาสา เพื่อปลูกจิตสำนึกของนักเรียนให้รู้จักความเสียสละ

ความร่วมมือร่วมใจ ในการทำประโยชน์เพื่อส่วนรวม ซึ่งจะช่วยลดปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคม ช่วยกันพัฒนาคุณภาพชีวิต เพื่อเป็นหลักในการดำเนินชีวิตช่วยแก้ปัญหาและสร้างสรรค์ให้เกิดประโยชน์สุขแก่สังคม เช่น การช่วยกันดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม โดยการไม่ทิ้งขยะลงในแหล่งน้ำ การดูแลรักษาสาธารณสุขสมบัติ เป็นต้น



กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน

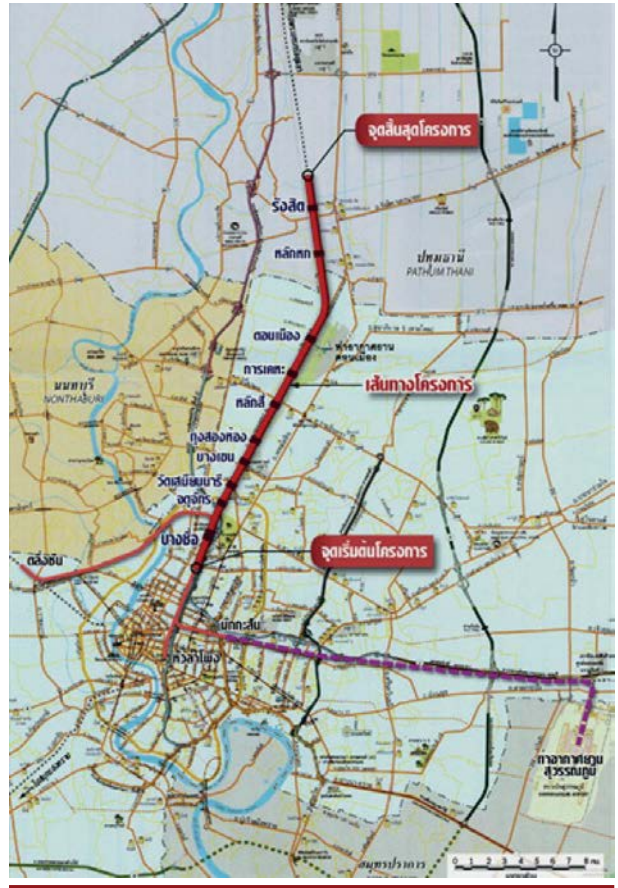
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต
ความเป็นมา

เดิมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้รับการเร่งรัดให้ดำเนินการในเส้นทางสายเหนือ ช่วงบางซื่อ - รังสิตก่อน รวมทั้งพัฒนาสถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานีหลัก เพื่อลดจำนวนขบวนรถไฟเข้าสู่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ให้เหลือน้อยที่สุด ต่อมาได้มีการปรับขอบเขตโครงการให้เพิ่มปริมาณความจุของทางและการเดินทางที่มีความเร็วสูงขึ้น สะดวก ปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาสถานีบางซื่อให้เป็นสถานีกลาง โดยมีเป้าหมายพัฒนาให้ย่านพหลโยธินเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครด้านเหนือ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพฯ และพื้นที่ต่อเนื่อง และเพื่อเป็นการสานต่อโครงการระบบการขนส่งทางรางตามนโยบายรัฐบาล จึงได้มีการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการ และปรับแบบรายละเอียด เพื่อให้สามารถรองรับต่อการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ใช้บริการในระบบรถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง อีกทั้งมีขีดความสามารถในการเดินทางขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าในโครงข่ายเดียวกัน และเชื่อมโยงการเดินทางของระบบรถไฟและโครงข่ายระบบขนส่งอื่น ๆ อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น เพื่อจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการ และประหยัดค่าเชื้อเพลิงการขนส่ง นับเป็นแนวทางการแก้ปัญหาการขนส่งและจราจรอย่างยั่งยืน

แนวเส้นทางโครงการ

เริ่มต้นจาก กม.6+000 (จากหัวลำโพง) ระหว่างสถานี สามเสน - ชุมทางบางซื่อ ไปตามแนวเขตทางรถไฟในเส้นทางรถไฟสายเหนือ ผ่านบางซื่อ บางเขน หลักสี่ ดอนเมือง และไปสิ้นสุดที่สถานี รังสิต จังหวัดปทุมธานี ระยะทางยาวประมาณ 26.3 กิโลเมตร โดยในอนาคตอันใกล้จะต่อขยายไปยังมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ออุทยา และชุมทางบ้านภาชี ตามลำดับ



ขนาดทาง

ขนาดทาง 1.00 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 4 ทาง เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายเหนือในปัจจุบัน

รูปแบบโครงสร้างทางรถไฟ

ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ จากบางซื่อ (กม.6+000) ไปถึงดอนเมือง (กม.25+232) ระยะทาง 19.2 กม. และลดระดับลงอยู่ระดับพื้นดิน จากสถานีดอนเมือง (กม.25+232) ถึงรังสิต (กม.32+350) ระยะทาง 7.1 กม. โดยมีรั้วกั้นตลอดแนวจากดอนเมืองถึงรังสิต

สถานีรยทาง จำนวน 10 สถานี ประกอบด้วย สถานีกลางบางซื่อ จตุจักร วัดเสมียนนารี บางเขน ทุ่งสองห้อง หลักสี่ การเคหะดอนเมือง หลักหก และรังสิต

ระยะเวลาดำเนินการ 2556 - 2563 (เปิดให้บริการในปี 2563)

ความคืบหน้าโครงการ



สัญญาที่ 1 : งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ
สถานีจตุจักร และศูนย์ซ่อมบำรุง
แผนงาน 80.19% ผลงาน 77.37% ค่าต่ำกว่าแผน 2.82%
(25 กันยายน 2561)



สัญญาที่ 2 : งานโยธาสำหรับทางรถไฟ
ช่วงระหว่างสถานีจตุจักร - รังสิต
แผนงาน 100.00% ผลงาน 99.46% ค่าต่ำกว่าแผน 0.54%
(25 กันยายน 2561)



สัญญาที่ 3 : งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล
สำหรับระบบรถไฟช่วงบางซื่อ - รังสิต
แผนงาน 65.51% ผลงาน 38.28% ค่าต่ำกว่าแผน 27.23%
(25 กันยายน 2561)



โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ
- ตลิ่งชัน

โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique - Chun Wo Joint Venture เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา (โครงสร้างทางวิ่ง) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ในวงเงิน 8,748,399,000.00 บาท เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2551 โดยมีกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์

แมนเนจเม้นท์ จำกัดฯ เป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งผู้รับจ้างได้เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2552 แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2555 และขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมทั้งการจัดซื้อตู้รถไฟไฟฟ้า ซึ่งรวมอยู่ในงานสัญญาที่ 3 ของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

ความคืบหน้าโครงการ



สัญญาที่ 3 : งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล
สำหรับระบบรถไฟช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน
แผนงาน 65.51% ผลงาน 38.28%
ล่าช้ากว่าแผน 27.23% (25 ก.ย. 2561)
ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน (เปิดให้บริการในปี 2563)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรี เห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ในการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) ซึ่งหนึ่งในโครงการสำคัญที่อยู่ในแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภาคตะวันออก คือ โครงการเชื่อมต่อสามสนามบินด้วยรถไฟความเร็วสูงแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่ให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุขและนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ระยะยาว “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เป็นการสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) นโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคต โดยเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครที่เป็นศูนย์กลางการบริโภคและศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศด้วยรถไฟความเร็วสูง เกิดการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับจำนวนแรงงานที่จะเพิ่มขึ้น รวมไปถึงรายได้จากการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอีกด้วย



แนวเส้นทางโครงการ

เริ่มต้นจากสถานีดอนเมือง วิ่งยกระดับมาตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ เข้าสู่สถานีกลางบางซื่อ และวิ่งไปตามแนวเส้นทางรถไฟถึง กม.6+000 แล้วจะวิ่งลดระดับลงใต้ดินผ่านสถานีสามเสน สถานีหลวงจิตรถลดาแล้วเลี้ยวซ้ายไปตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออก แล้ววิ่งจากระดับใต้ดินขึ้นยกระดับไปบรรจบสถานีรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ พญาไท วิ่งไปตามทางรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ เข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนอีกทางหนึ่ง เชื่อมต่อกับทางรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ช่วงลาดกระบัง วิ่งยกระดับไปตามแนวเส้นทางรถไฟจนถึง กม.58+000 ก่อนเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา ทางรถไฟได้เบี่ยงไปทางซ้ายแล้ววิ่งเข้าสู่สถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา (ห่างจากสถานีรถไฟฉะเชิงเทราปัจจุบันประมาณ 2 กม.) ออกจากฉะเชิงเทราแล้ววิ่งยกระดับไปบรรจบกับแนวเส้นทางรถไฟเดิมที่บริเวณ กม.65+000 เข้าสู่สถานีชลบุรี ศรีราชา พัทยา แล้ววิ่งลอดอุโมงค์ที่บริเวณเขาชีจรรย์ แล้วเบี่ยงขวาลดระดับลงใต้ดินเข้าท่าอากาศยานอู่ตะเภา ซึ่งเป็นสถานีปลายทาง รวมระยะทางประมาณ 220 กิโลเมตร

ขนาดทาง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 2 ทางวิ่ง
สถานีปลายทาง จำนวน 9 สถานี ประกอบด้วย สถานีดอนเมือง บางซื่อ มักกะสัน สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และอู่ตะเภา

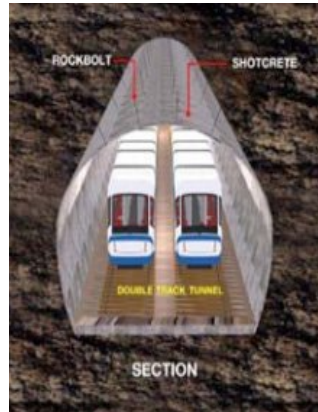
ความเร็วขบวนรถ และระยะเวลาในการเดินทาง

ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ กำหนดใช้ความเร็ว 160 กม./ชม.
ใช้เวลาเดินทาง 35 นาที

ช่วงสุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา กำหนดใช้ความเร็ว 250 กม./ชม.
ใช้เวลาเดินทาง 45 นาที

ช่วงดอนเมือง - อู่ตะเภา ใช้เวลาเดินทาง 1 ชม. 40 นาที

รูปแบบโครงการ เป็นโครงสร้างทางยกระดับช่วงดอนเมือง - บางซื่อ (กม.6+000) และช่วงพญาไท - เขาชีจรรย์ และเป็นทางระดับใต้ดินช่วง กม.6+000 - ราชปรารภ และช่วงเขาชีจรรย์ - ท่าอากาศยานอู่ตะเภา มีศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) อยู่ที่ฉะเชิงเทรา มีสถานีจ่ายไฟฟ้า (Substation) จำนวน 5 แห่ง ใช้ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 2 หรือเทียบเท่า มีศูนย์กลางควบคุมการเดินรถ (OCC) ที่คลองตัน และฉะเชิงเทรา



ค่าโดยสาร

รถไฟชานเมือง (City Line) 13 บาท (แรกเข้า) + 2.0 บาท/กม.
รถไฟความเร็วสูง (HSR) 80 บาท (แรกเข้า) + 1.8 บาท/กม.

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ปี 2567 (ปีเปิดให้บริการ) 147,200 คน - เที่ยว/วัน

ปี 2617 (50 ปี ข้างหน้า) 307,810 คน - เที่ยว/วัน

การเวนคืนที่ดิน พื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟฯ แต่จะมีพื้นที่ที่ต้องเวนคืนบางส่วน ได้แก่ ช่วงยมราช - สามเสน บริเวณแนวเส้นทางที่ต้องขยายรัศมีโค้ง พื้นที่ก่อสร้างสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง และพื้นที่แนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา รวมพื้นที่เวนคืนประมาณ 850 ไร่

ระยะเวลาก่อสร้างโครงการ 5 ปี (2562 - 2567)

กำหนดเปิดให้บริการในปี 2567

ระยะเวลาให้เอกชนดำเนินการ 50 ปี (2562 - 2612)

ก่อสร้างโครงการ 5 ปี และบริการเดินรถ 45 ปี

รูปแบบการลงทุน รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน (PPP)

มูลค่าโครงการ 224,544.36 ล้านบาท

ความคืบหน้าโครงการ (16 ตุลาคม 2561)

- 1) ขณะนี้อยู่ระหว่างการคัดเลือกเอกชนมาร่วมลงทุนกับรัฐ ซึ่งกำหนดให้เอกชนผู้สนใจยื่นเอกสารข้อเสนอฯ ในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 และคาดว่าจะลงนามสัญญาได้ภายใน มีนาคม 2562
- 2) อยู่ระหว่าง สผ.พิจารณา EIA
- 3) อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณาร่าง พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดิน เพื่อเสนอขออนุมัติ ครม.

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างด้านคมนาคมขนส่งของ ไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยง ประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยเฉพาะการเชื่อมโยงประเทศไทยกับกลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia - Laos Myanmar - Vietnam) และประเทศ มหาอำนาจทางเศรษฐกิจ เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน และ สาธารณรัฐอินเดีย ซึ่งจะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมของรัฐบาลสาธารณรัฐ ประชาชนจีนตามนโยบาย One Belt, One Road ซึ่งมีความ สำคัญในด้านภูมิศาสตร์ในด้านรัฐศาสตร์ (Geopolitics) และมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รวมทั้งสร้างศักยภาพและ โอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว นอกจากนี้จะ สนับสนุนการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบ เส้นทาง อันจะนำไปสู่การยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศ ในกลุ่มประเทศรายได้สูง (High Income) และการกระจาย ความเจริญอย่างทั่วถึงและลดความเหลื่อมล้ำในภาพรวม ซึ่งเป็น เป้าหมายที่สำคัญของคณะรักษาความสงบแห่งชาติและรัฐบาล ในช่วงที่ผ่านมามาตลอดจนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

โดยเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามในบันทึกความ เข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทาง รถไฟตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างด้านคมนาคมขนส่ง ของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และได้ตกลงที่จะร่วมมือกันในด้าน การสร้างทางรถไฟขนาดมาตรฐานสายหนองคาย - นครราชสีมา

- แก่งคอย - กรุงเทพฯ และเส้นทางสายแก่งคอย - มาบตาพุด - เส้นทางรถไฟดังกล่าว มีระยะทางรวม 845.27 กม. แบ่งเป็น 4 ช่วงคือ

1. ช่วงกรุงเทพฯ - แก่งคอย
 2. ช่วงแก่งคอย - มาบตาพุด
 3. ช่วงแก่งคอย - นครราชสีมา
 4. ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย
- เส้นทางระยะที่ 1 ประกอบด้วยช่วงที่ 1 และช่วงที่ 3 : กรุงเทพฯ - แก่งคอย - นครราชสีมา มีระยะทาง 252.3 กม.
 - เส้นทางระยะที่ 2 ประกอบด้วยช่วงที่ 2 และช่วงที่ 4 : แก่งคอย - มาบตาพุด - นครราชสีมา - หนองคาย มีระยะทางรวม 354.1 กม.

โดยในระยะแรกจะดำเนินการ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ก่อน และในระยะต่อไปจะมีการพัฒนาเส้นทาง ต่อเนื่องในช่วงนครราชสีมา - หนองคาย และช่วงแก่งคอย - มาบตาพุด ตามรูปภาพที่ 1

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 มีมติอนุมัติ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการฯ ตามที่กระทรวง คมนาคมเสนอ โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายในการดำเนินการ ก่อสร้างทั้งหมด



รูปที่ 1 : ภาพแนวเส้นทางของโครงการฯ



รูปที่ 2 : ภาพแนวเส้นทางของโครงการฯ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา

1) รูปแบบการดำเนินโครงการ

เป็นการร่วมพัฒนาโครงการระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาลฝ่ายไทยรับภาระการลงทุนโครงการทั้งหมด และดำเนินการก่อสร้างงานโยธา (สัญญาที่ 1) ฝ่ายจีนออกแบบรายละเอียดงานโยธา ควบคุมการก่อสร้างงานโยธา ออกแบบและติดตั้งงาน ระบบงาน ระบบไฟฟ้า เครื่องกล ระบบควบคุมการเดินรถ และจัดหารถไฟความเร็วสูง (สัญญาที่ 2)

สัญญาของโครงการ

ฝ่ายไทย (สัญญา 1 การก่อสร้างงานโยธา)

รับผิดชอบจัดการประกวดราคาหาผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา ตามระเบียบฯ มูลค่ากรอบวงเงินรวมโดยประมาณ 132,233.50 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 14 สัญญาย่อย

- รื้อย้าย เวนคืน 13,069.60 ล้านบาท
- ก่อสร้างงานโยธา 119,163.88 ล้านบาท

ฝ่ายจีน (สัญญา 2)

รับผิดชอบ 3 สัญญาย่อย คือ

- สัญญา 2.1 ออกแบบรายละเอียดงานโยธา
วงเงินโดยประมาณ 1,706 ล้านบาท

สัญญา 2.2 ควบคุมงานการก่อสร้างโยธา
วงเงินโดยประมาณ 3,500 ล้านบาท

สัญญา 2.3 งานระบบวาง ระบบไฟฟ้า เครื่องกล
จัดหาขบวนรถ และฝีกอบรม
วงเงินโดยประมาณ 38,600 ล้านบาท

การรถไฟฯ ทำสัญญากับ Consortium of CRIC & CRDC ในสัญญา 2.1 และ 2.2 เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2560 และขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญา

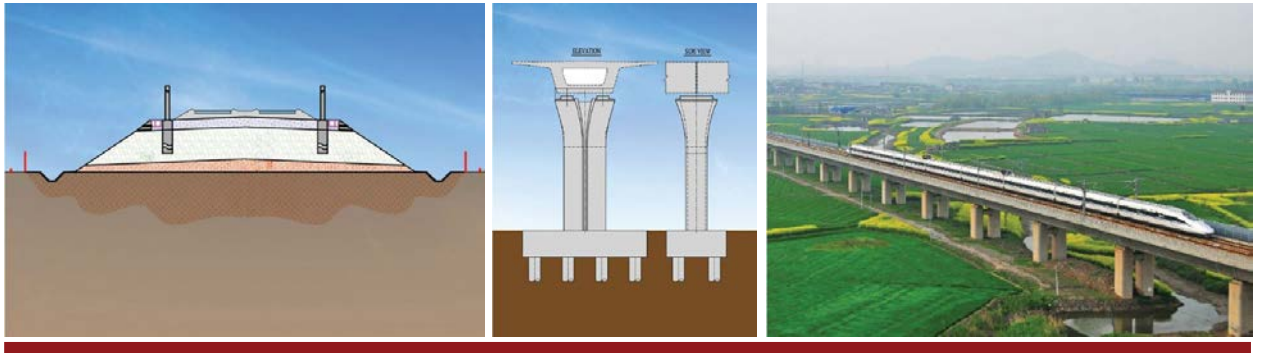
สัญญา 2.3 อยู่ระหว่างเจรจาเงื่อนไขสัญญาและเงื่อนไขทางเทคนิค การเงิน การฝีกอบรม ฯลฯ

โดยมีระยะทางรวม 252.3 กิโลเมตร ซึ่งมีขอบเขตของงานหลักประกอบไปด้วย

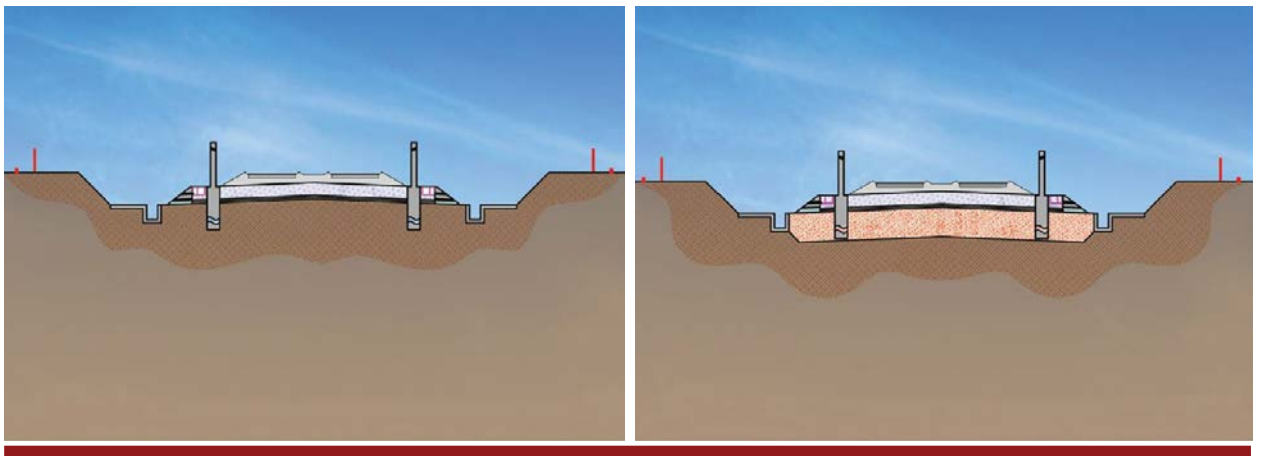
- 1.1 งานก่อสร้างทางยกระดับ ระยะทาง 190.0 กิโลเมตร ใช้สำหรับแนวเส้นทางที่มีข้อจำกัดด้านการใช้พื้นที่ เช่น บริเวณที่มีชุมชนอยู่ข้างทางอย่างหนาแน่น พื้นที่ที่มีการติดต่อสัมพันธ์ระหว่างผู้คนสองฝั่งทางครอบคลุมและได้ใช้เทคโนโลยีและเครื่องมือที่ทันสมัย ในการก่อสร้างสะพาน

1.2 งานก่อสร้างทางระดับพื้น ระยะทาง 54.5 กิโลเมตร มีแนวคิดในการออกแบบโครงสร้างทางวิ่งได้พิจารณาถึงมาตรฐานทางวิศวกรรม ความเหมาะสมสภาพพื้นที่งบประมาณ รวมถึงผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม ซึ่งคั่นทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางของระบบรถไฟ

ความเร็วสูงของจีนถูกออกแบบและก่อสร้างให้มีความมั่นคงสูงได้มาตรฐาน แม้จะตัดผ่านสภาพภูมิประเทศที่มีความแตกต่างกัน โดยโครงการได้กำหนดรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งทางระดับพื้น เป็น 3 รูปแบบ ได้แก่



รูปที่ 4 : มาตรฐานงานถมคั่นทาง



รูปที่ 5 : มาตรฐานงานขุดคั่นทางสำหรับขุดผิวดิน 3.0 เมตร

รูปที่ 6 : มาตรฐานงานขุดคั่นทางสำหรับขุดผิวดิน 0.9 เมตร

1.3 งานก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง 6 แห่งได้แก่สถานีบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา ซึ่งจะดำเนินการออกแบบและก่อสร้างในโครงการ 4 สถานี ไม่รวมสถานีกลางบางซื่อและสถานีดอนเมือง โดยสถานีรถไฟ

ความเร็วสูงที่จะดำเนินการออกแบบและก่อสร้าง นั้นมีการคำนึงถึงความสะดวกสบายในการใช้บริการของผู้โดยสารทุกคน เน้นออกแบบที่ทันสมัยผสมผสานกับอัตลักษณ์ประจำท้องถิ่น รวมทั้งความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

สถานีอยุธยา / Ayutthaya Station

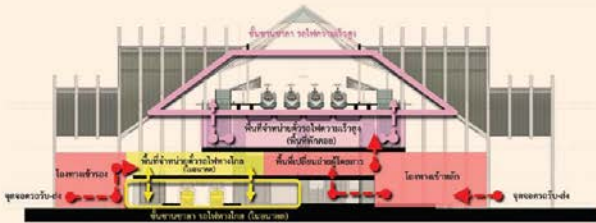


- ชั้นที่ 1 : เป็นชั้นทางเข้าอาคาร และชั้นชานชาลารถไฟทางไกล และรถไฟสายสีแดง
- ชั้นที่ 2 : เป็นชั้นจำหน่ายตั๋ว และพื้นที่พักคอยผู้โดยสาร
- ชั้นที่ 3 : เป็นชั้นชานชาลารถไฟความเร็วสูง

- 1st Floor : Entrance and platforms for long-distance and Red Line commuter trains
- 2nd Floor : Ticket hall and concourse
- 3rd Floor : HSR platforms

รูปที่ 7 : รูปแบบสถานีอยุธยา

สถานีสระบุรี / Saraburi Station



- ชั้นที่ 1 : เป็นชั้นทางเข้าอาคารและชั้นชานชาลารถไฟทางไกล (อนาคต)
- ชั้นที่ 2 : เป็นชั้นจำหน่ายตั๋วรถไฟทางไกล และชั้นเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร
- ชั้นที่ 3 : เป็นชั้นจำหน่ายตั๋วรถไฟความเร็วสูง และพื้นที่พักคอยผู้โดยสาร
- ชั้นที่ 4 : เป็นชั้นชานชาลารถไฟความเร็วสูง

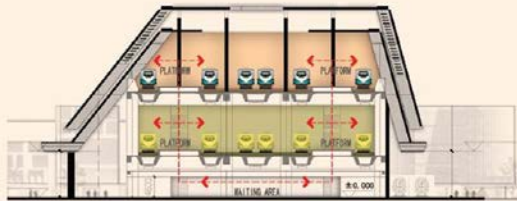
- 1st Floor : Entrance and long-distance train platforms (future project)
- 2nd Floor : Ticket hall for long-distance trains and passenger terminal
- 3rd Floor : HSR ticket hall and concourse
- 4th Floor : HSR platforms



สถานีนครราชสีมา / Nakhon Ratchasima Station

- ชั้นที่ 1 : เป็นชั้นทางเข้าอาคาร และพื้นที่พักคอยผู้โดยสาร
- ชั้นที่ 2 : เป็นชั้นจำหน่ายตั๋ว และชานชาลารถไฟทางไกล
- ชั้นที่ 3 : เป็นชานชาลารถไฟความเร็วสูง

- 1st Floor : Entrance and concourse
- 2nd Floor : Ticket hall and long-distance train platforms
- 3rd Floor : HSR platforms



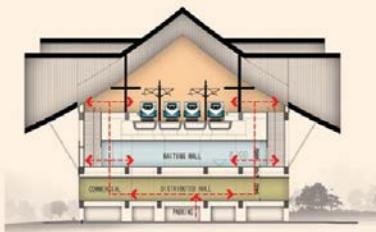
รูปที่ 9 : รูปแบบสถานีนครราชสีมา



สถานีปากช่อง / Pak Chong Station

- ชั้นที่ 1 : เป็นชั้นทางเข้าอาคาร
- ชั้นที่ 2 : เป็นชั้นโถงทางเข้าหลัก และพื้นที่พาณิชย์กรรม
- ชั้นที่ 3 : เป็นชั้นจำหน่ายตั๋ว และพื้นที่พักคอยผู้โดยสาร
- ชั้นที่ 4 : เป็นชานชาลารถไฟความเร็วสูง

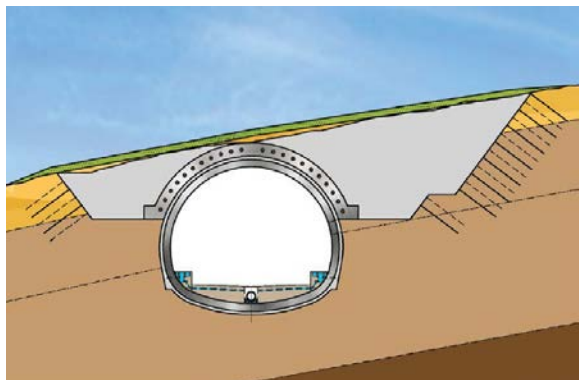
- 1st Floor : Entrance
- 2nd Floor : Main entrance hall and commercial areas
- 3rd Floor : Ticket hall and concourse
- 4th Floor : HSR platforms



รูปที่ 10 : รูปแบบสถานีปากช่อง

1.4 งานก่อสร้างอุโมงค์ ระยะทาง 7.8 กิโลเมตร จำนวน 2 แห่ง คือ บริเวณมวกเหล็ก และบริเวณลำตะคอง ซึ่งใช้สำหรับแนวเส้นทางที่ตัดผ่านบริเวณภูเขา เพื่อลดระยะทางให้สั้นลง โดยอุโมงค์รถไฟความเร็วสูงของจีน

ได้รับการออกแบบอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ รวมทั้งหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งน้ำ



รูปที่ 11 : รูปแบบมาตรฐานอุโมงค์

- 1.5 งานก่อสร้างศูนย์บำรุง มีศูนย์ซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ 1 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรกรากน้อยรวมทั้งศูนย์ควบคุมการเดิน และศูนย์ซ่อมบำรุงขนาดกลาง อีก 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ซ่อมบำรุงสระบุรี และโคกสะอาด เพื่อการเดินรถและซ่อมบำรุงมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานรถไฟความเร็วสูง
- 1.6 งานก่อสร้างถนนยกระดับ ถนนยกระดับรูปตัวยู ท่อเหลี่ยมลอดทางรถไฟ เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนและทางรถไฟ
- 1.7 งานก่อสร้างด้านโยธาอื่น ๆ เช่น งานก่อสร้างฐานเสา OCS งานวางท่อระบบสายไฟ งานระบบระบายน้ำ งานสะพานลอยคนข้ามที่อยู่ในบริเวณสถานีรถไฟเดิม งานรั้วตลอดแนวทางรถไฟความเร็วสูง งานก่อสร้างถนนบริเวณสถานีรถไฟ และงานอื่น ๆ ในเขตพื้นที่โครงการ
- 1.8 งานก่อสร้าง ออกแบบ และติดตั้ง ระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถและจัดฝึกอบรมบุคลากร เป็นการว่าจ้างฝ่ายจีนออกแบบรายงานระบบรถไฟความเร็วสูง ติดตั้งระบบควบคุมรถไฟความเร็วสูง ระบบไฟฟ้า เครื่องกล รวมทั้งจัดซื้อขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร เพื่อการเดินรถและซ่อมบำรุง

1.9 งานรื้อย้ายชุมชน และสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตพื้นที่โครงการ โดยผู้ว่าจ้างมีหน้าที่ต้องดำเนินการรื้อย้าย

1.10 งานอื่น ๆ ที่จำเป็นของการก่อสร้างทางรถไฟ

1.11 มาตรฐานหลักด้านเทคนิคของโครงการ

Railway Classification	: Passenger Special Line
Gauge	: 1435 mm
Design speed	: Double Tracks
Number of Main Line	: 4.6 m
Maximum Grade	: 20%
Minimum Radius of Curve	: General 3500 M Difficult 3000 M
Arrival & Departure	: 650 M
Track Effective Length	
Type of Traction	: Electric Traction
Type of Locomotive	: CRH EMU
Train Operation	: CTCS - 2
Control Method	
Train Operation Control	: CTC
Method of Traffic Control	

2) รูปแบบการให้บริการในโครงการ

- 2.1 ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ 250 กม./ชม.
- 2.2 ระยะเวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง 30 นาที
- 2.3 เปิดให้บริการ ปี 2566 รถไฟที่จะใช้ในโครงการเป็นรถไฟความเร็วสูงของจีน

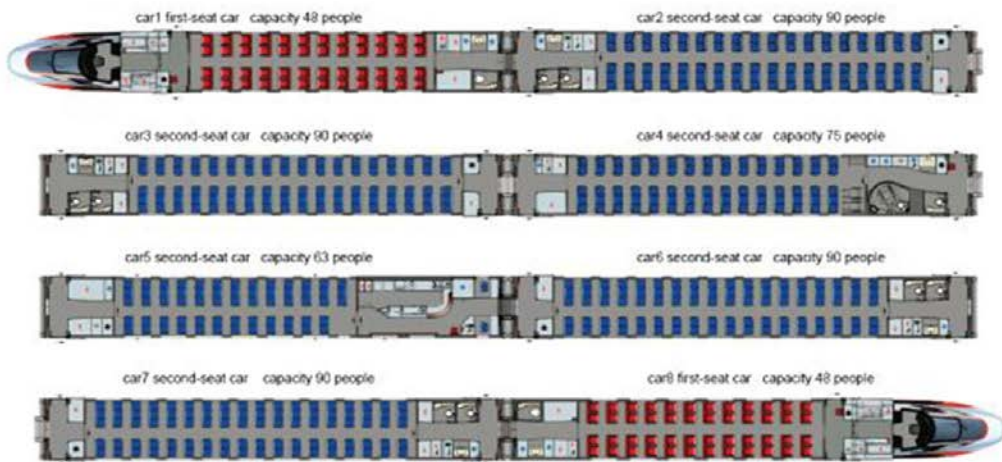
ช่วงเวลาให้บริการ 06.00 - 22.00 น. ออกเดินทางทุก ๆ 90 นาที อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น 107 บาท สูงสุด 534 บาท (อัตราค่าโดยสาร 80 บาท บวก 1.8 บาท/กิโลเมตร)

2.4 รูปแบบขบวนรถไฟความเร็วสูง



โครงการจะนำรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเป็นสุดยอดเทคโนโลยีของจีนเข้ามาให้บริการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

The project will employ the latest Chinese high-speed train innovation. Details are as follows:



The total capacity 594 people, including 96 the first-seat members and 498 the second-seat members

number	1	2	3	4	5	6	7	8
level	first-seat	second-seat	second-seat	second-seat	second-seat	second-seat	second-seat	first-seat
capacity	48	90	90	75	63	90	90	48



ระบบจำหน่ายตั๋วโดยสาร
Railway Passenger Ticketing System



ระบบจำลองการขับรถ
Driving Simulation System



ประตูเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ
Automatic Fare Gate



การขนถ่ายสิ่งปฏิกูลออกจากรถไฟความเร็วสูง
EMU Train Sewage Suction Operation



การบำรุงรักษาและซ่อมแซม
EMU Maintenance & Repair

3) รูปแบบสัญญาจ้างงาน

3.1 สัญญาจ้างที่ปรึกษาไทย

- จ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของเงิน ออกแบบและจัดทำ EIA เพิ่มเติม รวมทั้งการรื้อย้ายและเวนคืนสัญญาเลขที่

1. กส.9/รฟส./2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560

2. กส.2/รฟส./2561 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561

ผู้ว่าจ้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ปรึกษา

1. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
2. บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ระยะเวลา

13 เดือน

วงเงินค่าจ้าง

1. 52,905,600 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%
2. 109,077,084 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

- จ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดการประกวดราคาสัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างวิศวกรรมโยธา (Civil Work) สัญญาเลขที่

กส.3/รฟส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2560

ผู้ว่าจ้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ปรึกษา

1. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
2. บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ระยะเวลา

11.5 เดือน

วงเงินค่าจ้าง

8,159,600 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

- จ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำข้อกำหนดและประเมินข้อเสนอ สัญญาจ้างงานและออกแบบรายละเอียดงานโยธา สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาจ้างออกแบบ ติดตั้งระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร

สัญญาเลขที่

กส.7/รฟส./2561 ลงวันที่ 14 กันยายน 2561

ผู้ว่าจ้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ปรึกษา

บริษัท อาร์ แอนด์ ที เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด

ระยะเวลา

6 เดือน

วงเงินค่าจ้าง

17,537,000 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

- จ้างที่ปรึกษาดำเนินการโครงการ ควบคุมงานออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟ และรับรองความปลอดภัยของระบบรถไฟอยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษา

3.2 สัญญาจ้างที่ปรึกษาฝ่ายจีน

- สัญญา 2.1 ออกแบบรายละเอียดงานโยธา (Detailed Design Services Agreement)

สัญญาเลขที่

SCD.6/HSR/2560 ลงวันที่ 4 กันยายน 2560

ผู้ว่าจ้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ปรึกษา

Consortium of CRIC and CRDC (จีน)

ระยะเวลา

10 เดือน

วงเงินค่าจ้าง

1,706,771,000 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

- สัญญา 2.2 ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างงานโยธา (Construction Supervision Consultant Services Agreement)
สัญญาเลขที่
SCD.7/HSR/2560 ลงวันที่ 4 กันยายน 2560
ผู้ว่าจ้าง
การรถไฟแห่งประเทศไทย
ปรึกษา
Consortium of CRIC and CRDC (จีน)
ระยะเวลา
48 เดือน
วงเงินค่าจ้าง
3,500,000,000 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

แผนงาน

69.00 %

ผลงาน

31.00 %

ยอดรวมการเบิกจ่ายค่าก่อสร้าง

118,000,000 บาท

สัญญาที่ 2 - 14

อยู่ระหว่างการเตรียมและดำเนินการประกวดราคาเพื่อหาผู้รับจ้างงานก่อสร้างงานโยธาในรูปแบบ E - Bidding

- สัญญา 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร (Trackwork, Electrical and Mechanical Systems, EMU, and Training Services Agreement)
อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างฝ่ายจีน

3.3 สัญญางานจ้างผู้รับจ้างเพื่องานก่อสร้าง

สัญญาที่ 1

สัญญาเลขที่

MOU ระหว่าง รฟท. และ ทล.

ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2560

ผู้ว่าจ้าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้รับจ้าง

กรมทางหลวง

ระยะเวลา

180 วัน

วงเงินค่าจ้าง

398,000,000 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

ผลงานสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

1. โครงการรถไฟทางคู่ระยะแรก 7 เส้นทาง ระยะทางรวม 993 กิโลเมตร

1.1 โครงการทางคู่สายตะวันออก (EEC)

- ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย (สัญญา 1 และ สัญญา 2)

1) สัญญา 1 ระยะทาง 97 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 9,825.81 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 88.30%

2) สัญญา 2 ระยะทาง 9 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 407.05 ล้านบาท ปัจจุบันก่อสร้างเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

- ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทางรวม 187 กิโลเมตร กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 24,326.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 81.05%

- ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (สัญญา 1 และ สัญญา 2) ระยะทางรวม 167 กิโลเมตร

1) สัญญา 1 ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพานน้อย ระยะทาง 88 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 6,465.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 5.349%

- 2) สัญญา 2 ช่วงบางสะพานน้อย - ชุมพร ระยะทาง 79 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 5,992.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 7.214%
- ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ (สัญญา 1, 2 และสัญญา 3) ระยะทางรวม 132 กิโลเมตร
 - 1) สัญญา 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร ระยะทาง 58 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 7,560.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 12.81%
 - 2) สัญญา 2 ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 69 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 7,060.58 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการออกแบบใหม่
 - 3) สัญญา 3 ช่วงอุโมงค์รถไฟ ระยะทาง 5 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 9,290.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 0.73%
 - ช่วงนครปฐม - หัวหิน ระยะทางรวม 169 กิโลเมตร (สัญญา 1 และ สัญญา 2)
 - 1) สัญญา 1 ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล ระยะทาง 93 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 8,198.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 7.493%
 - 2) สัญญา 2 ช่วงหนองปลาไหล - หัวหิน ระยะทาง 76 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 7,520.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 11.293%
 - ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (สัญญา 1 และ สัญญา 2) ระยะทางรวม 148 กิโลเมตร
 - 1) สัญญา 1 ช่วงบ้านกล้วย - โคกกระเทียม ระยะทาง 32 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 10,050.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 0.48%

2) สัญญา 2 ช่วงท่าแค - ปากน้ำโพ ระยะทาง 116 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 8,649.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 6.50%

- ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 5,807.00 ล้านบาท สถานะโครงการปัจจุบันมีความก้าวหน้า 15.602%

2. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 7 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,483 กิโลเมตร

- 2.1 ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 285 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 59,399.80 ล้านบาท
- 2.2 ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 36,683.00 ล้านบาท
- 2.3 ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 25,842.00 ล้านบาท
- 2.4 ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 23,080.00 ล้านบาท
- 2.5 ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 56,114.26 ล้านบาท
- 2.6 ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 57,992.44 ล้านบาท
- 2.7 ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้าง 7,864.49 ล้านบาท

กลุ่มธุรกิจการเดินรถ

ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ

โครงการศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC)

ตามที่นายกรัฐมนตรีได้มอบหมายนโยบาย เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2558 ให้ทุกกระทรวงและจังหวัดรวมทั้งรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง กำหนดให้มี ศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC) เพื่อให้คำแนะนำและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนที่เดินทางมาติดต่อราชการกับหน่วยงานของรัฐ โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการศูนย์ราชการสะดวก เพื่อกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก เพื่อกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวกพร้อมพิจารณาหน่วยงานที่สมัครขอรับรองมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวกเป็นประจำทุกปี โดยการรถไฟฯ เข้าร่วม

โครงการครั้งแรกเมื่อปีงบประมาณ 2560 และในปีงบประมาณ 2567 การรถไฟฯ ได้เสนอสถานการณที่เข้าร่วมโครงการจำนวน 9 สถานี ซึ่งได้รับการประเมินจากคณะกรรมการจากสำนักงานปลัดนายกรัฐมนตรี มีสถานีที่ผ่านเกณฑ์ประเมิน 8 สถานี คือ

สถานีอยุธยา	สังกัด	สตร.กท.
สถานีฉะเชิงเทรา	สังกัด	สตร.ฉท.
สถานีสระบุรี	สังกัด	สตร.กค.
สถานีนครราชสีมา	สังกัด	สตร.รส.
สถานีบุรีรัมย์	สังกัด	สตร.อน.
สถานีลพบุรี	สังกัด	สตร.นว.
สถานีเชียงใหม่	สังกัด	สตร.ลป.
สถานีหัวหิน	สังกัด	สตร.ชบ.
สถานีทุ่งสง	สังกัด	สตร.ทส.

สถานีบุรีรัมย์



สถานีชุมทางทุ่งสง



สถานีลพบุรี



สถานีหัวหิน



สถานีนครราชสีมา



สถานีอยุธยา



สถานีเชียงใหม่



พิธีมอบโล่และตรารับรองมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก ประจำปี พ.ศ. 2560
วันพฤหัสบดีที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2561 ณ ห้องประชุมภานุรักษ์ 3 และ ชั้น 4 ณ โรงแรมเซ็นทรา มายเซ็นทราและศูนย์ราชการ
คอนเวนชันเซ็นเตอร์



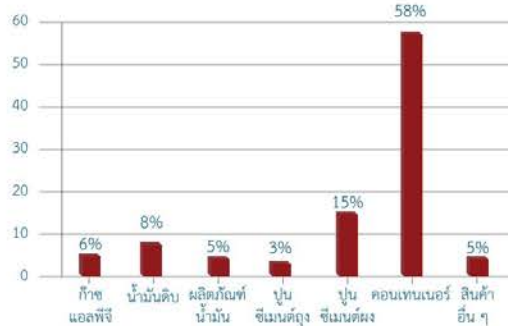
สถิติปีงบประมาณ ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ปี 2561

ตุลาคม 2560 รายได้ 443,534.82 ล้านบาท	01	มกราคม 2561 รายได้ 375,262.40 ล้านบาท	04	เมษายน 2561 รายได้ 555,320.39 ล้านบาท	07	กรกฎาคม 2561 รายได้ 585,017.62 ล้านบาท	10
พฤศจิกายน 2560 รายได้ 532,982.71 ล้านบาท	02	กุมภาพันธ์ 2561 รายได้ 544,622.51 ล้านบาท	05	พฤษภาคม 2561 รายได้ 550,621.26 ล้านบาท	08	สิงหาคม 2561 รายได้ 534,565.06 ล้านบาท	11
ธันวาคม 2560 รายได้ 574,127.23 ล้านบาท	03	มีนาคม 2561 รายได้ 558,827.02 ล้านบาท	06	มิถุนายน 2561 รายได้ 711,104.81 ล้านบาท	09	กันยายน 2561 รายได้ 484,498.06 ล้านบาท	12

รวม 6,450,483.89 ล้านบาท

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

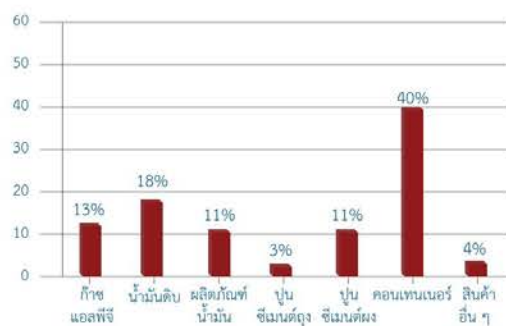
(ปริมาณการขนส่งเท่ากับ 10,282,258 ตัน)



หมายเหตุ : ผลจริง 11 เดือน (ต.ค.60 - ส.ค.61) + คาดการณ์ (ก.ย.61)

สัดส่วนรายได้ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

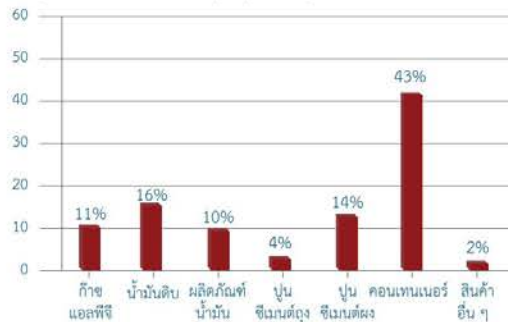
(รายได้ค่าระวางเท่ากับ 1,642,036,165 บาท)



หมายเหตุ : ผลจริง 11 เดือน (ต.ค.60 - ส.ค.61) + คาดการณ์ (ก.ย.61)

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

(ปริมาณการขนส่งเท่ากับ 10,282,258 ตัน)



หมายเหตุ : ผลจริง 11 เดือน (ต.ค.60 - ส.ค.61) + คาดการณ์ (ก.ย.61)



ฝ่ายบริการสินค้า

1. ข้อมูลโครงการและแผนงานเด่นๆ ที่เป็นผลสำเร็จของหน่วยงานและผลการดำเนินงานในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

1.1 โครงการ : บริษัท ทีพีโอ โพลีน จำกัด (มหาชน) ร่วมลงทุน จัดหารถจักร รถพ่วงและการซ่อมบำรุงเอง มาใช้ขนส่งสินค้าของตนเอง บนเส้นทางของการรถไฟฯ จำนวน 12 คัน วัตถุประสงค์ของโครงการฯ เพื่อการรถไฟฯ และเอกชนร่วมมือกันพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางราง โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการจัดการจักรและรถพ่วง พร้อมการซ่อมบำรุงรักษาเอง เพื่อเพิ่มปริมาณและ

รายได้จากการขนส่งสินค้ากลุ่มสินค้าปูนซีเมนต์ และเพื่อลดการใช้ทรัพยากรบุคคลในการซ่อมบำรุงที่มีจำกัดของการรถไฟฯ ในปีงบประมาณ 2561 มีปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ 1.82 ล้านตัน และมีรายได้ 235 ล้านบาท โดยมีปริมาณเพิ่มขึ้น 29,000 ตัน และมีรายได้เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท จากปีงบประมาณ 2560

1.2 แผนงาน : การหาลูกค้าแบบเหมาขบวน เพื่อลดความเสี่ยงในการดำเนินงาน โดยมีการทำสัญญากับลูกค้าทั้งหมด 7 ราย ต้นทาง - ปลายทาง 8 เส้นทาง มีรายละเอียด ดังนี้

รายชื่อลูกค้า	เส้นทาง		ปริมาณ (ตัน)	รายได้ (บาท)
	สถานีต้นทาง	สถานีปลายทาง		
บริษัท แก้วเจริญ เทรน ทรานสปอร์ต จำกัด	มาบตาพุด	ท่าเรือแหลมฉบัง	313,931	27,710,836
บริษัท สยามคอมเมอร์เชียล ซีพอร์ท จำกัด	หนองตะไกร้	แหลมฉบัง	22,540	6,064,364
บริษัท เคอร์รี่ สยามซีพอร์ท จำกัด	หนองตะไกร้, นาทา	แหลมฉบัง	61,796	18,919,898
บริษัท เคเอสแอล อะโกร แอนด์ เทรตติ้ง จำกัด	โนนพยอม	แหลมฉบัง	91,908	20,073,600
บริษัท บี อาร์ เอส เทรนเทอร์มินัล โลจิสติกส์ จำกัด	ชุมทางบัวใหญ่	แหลมฉบัง	21,177	3,962,182
บริษัท เพ็ญ ทรานสปอร์ต จำกัด	มาบตาพุด	ท่าเรือแหลมฉบัง	141,958	11,133,818
บริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด	อุดรธานี/หนองคาย	ท่าเรือแหลมฉบัง	80,347	32,718,830
บริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด	กันตัง	ชุมทางทุ่งสง	157	70,691
รวม			733,814	120,654,219

หมายเหตุ : ผลจริง 11 เดือน (ต.ค.60 - ส.ค.61) + คาดการณ์ (ก.ย.61)

1.3 ผลการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ปีงบประมาณ 2561

ประเภทการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	ผลจริง 11 เดือน (ต.ค. 60 - ส.ค. 61) + คาดการณ์ (ก.ย.61)		
	ปริมาณ (ตัน)	รายได้ค่าระวาง (บาท)	ต้นทุน (ตัน กม.)
ก๊าซแอลพีจี	641,954	210,249,417	293,434,585
น้ำมันดิบ	801,285	298,799,153	435,034,970
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	554,292	182,546,480	271,514,620
ปูนซีเมนต์ถุง	308,259	46,958,601	114,791,750
ปูนซีเมนต์ผง	1,511,129	188,180,648	401,617,192
คอนเทนเนอร์	5,928,903	654,542,174	1,198,191,827
สินค้าอื่น ๆ	536,436	60,759,692	67,255,164
รวม	10,282,258	1,642,036,165	2,781,840,108

หมายเหตุ : (ผลจริง 11 เดือน (ต.ค.60 - ส.ค.61) + คาดการณ์ (ก.ย.61))

ประเภทการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

1. คอนเทนเนอร์



1.1 การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ระหว่างประเทศ Landbridge

- Landbridge สายยาว

การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ระหว่างประเทศ ต้นทางจากท่าเรือของประเทศมาเลเซีย ผ่านด่าน ปาดังเบซาร์ ไปยังย่านขนส่งสินค้าพลโยธิน, ICD ลาดกระบัง และสถานีมาบตาพุด

- Landbridge สายสั้น

การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ระหว่างประเทศ ต้นทางจากท่าเรือของประเทศมาเลเซีย ไปยัง สถานีชุมทางหาดใหญ่, สถานีชุมทางทุ่งสง และ สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์

- 1.2 การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) สายตะวันออก การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) เส้นทางระหว่าง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง
- 1.3 การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) รูปแบบเหมาขบวน การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) โดยบริษัทโตบริษัทหนึ่ง ทำการขนส่งไปกับขบวนที่ไม่มีเดินประจำเส้นทาง และชำระค่าระวางเป็นรายขบวน
- 1.4 การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ทั่วไป การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ไปกับขบวนที่มีการจัดเดินการเดินรถตามแผนการขนส่งของการรถไฟฯ ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ ขบวน 555/556 ระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบัง - สถานีหนองคาย, ขบวน 777/778 ระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบัง - สถานีชุมทางหาดใหญ่ เป็นต้น

2. ผลิตภัณฑ์ปูนซีเมนต์

2.1 การขนส่งปูนซีเมนต์ถุง

บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด ระหว่างต้นทางสถานีหินลับ ไปยังสถานีชุมทางคลองสิบเก้า, สถานีเชียงรากน้อย, สถานีลำพูน, สถานีหนองขนกวาง และสถานีอุบลราชธานี

2.2 การขนส่งปูนซีเมนต์ผง

บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด ระหว่างต้นทางสถานีหินลับ ไปยังสถานีควนเนียง, สถานีเชียงรากน้อย, สถานีนาสาร, สถานีบึงพระ, สถานีเปรง, สถานีลำชี, สถานีลำพูน, สถานีหนองขนกวาง และ สถานีหัวขยง



3. ผลิตภัณฑ์น้ำมัน

3.1 การขนส่งน้ำมันดิบ

บริษัท ปตท.สผ.สยาม จำกัด ระหว่างต้นทางสถานีบึงพระ ไปยังสถานีมาบตาพุด, สถานีแม่น้ำ และสถานีแหลมฉะเชิง

3.2 การขนส่งน้ำมันทั่วไป

- การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย น้ำมัน ระหว่างต้นทางสถานีบ้านป้อกแปก ไปยังสถานีเชียงใหม่, สถานีพิษณุโลก และ สถานีอุบลราชธานี
- บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (ทั่วไป) ระหว่างต้นทางสถานีบ้านป้อกแปก ไปยังสถานีขอนแก่น และ สถานีนครลำปาง



- บริษัท เอสซีเอสเตนดาร์ด ประเทศไทย จำกัด ระหว่างต้นทางสถานีบ้านป้อกแปก ไปยัง สถานี นครลำปาง

4. ก๊าซแอลพีจี

การขนส่งก๊าซแอลพีจี การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ก๊าซแอลพีจี ระหว่างต้นทางสถานีบางละมุง ไปยังสถานีนครสวรรค์ และสถานีสำราญ



กลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน

ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน

ตลาดนัดจตุจักร ถูกจัดตั้งขึ้นมานานกว่า 30 ปี โดยเมื่อปี 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับตลาดนัดแห่งนี้มาดูแลบริหารจัดการ หลังจากที่ดินกรุงเทพมหานครสิ้นสุดสัญญาเช่าที่ดิน ตลาดนัดจตุจักรตั้งอยู่บนพื้นที่กว่า 68 ไร่ โดยมีอาคารแผงค้า กิ่งถาวร รวม 30 โครงการ และมีจำนวนแผงค้าต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น มากกว่า 11,000 แผงค้า จำหน่ายสินค้าที่หลากหลายประเภท อาทิ เสื้อผ้าแฟชั่น เครื่องประดับ เสื้อผ้ามือสอง งานหัตถกรรม ของตกแต่งบ้าน ภาชนะเซรามิก งานศิลปะ และต้นไม้ต่าง ๆ

ข้อมูลพื้นฐาน

ขนาดพื้นที่ 68 ไร่ 1 งาน 88 ตารางวา

การเช่า การใช้ประโยชน์

- แผงค้ากิ่งถาวร 9,495 ราย
- แผงค้าต้นไม้ 839 ราย
- จุดผ่อนผันต่าง ๆ 1,238 ราย
- เช่าที่ดิน 26 ราย
- เสาส่งสัญญาณ 3 ราย
- เช่าสิทธิ 5 ราย

บริหารงานโดย

- คณะกรรมการดำเนินงานบริหารจัดการพื้นที่ตลาดนัดจตุจักร การรถไฟแห่งประเทศไทย
- สำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน

เวลาเปิดจำหน่ายสินค้า

- ตลาดนัดจตุจักร เวลา 08.00 - 22.00 น.
ทุกวันเสาร์ - วันอาทิตย์
- ตลาดต้นไม้ (ไม้ดอก ไม้ประดับ) เวลา 08.00 - 18.00 น.
ทุกวันพุธ - วันพฤหัสบดี
- ตลาดนัดกลางคืน วันศุกร์ เวลา 19.00 - 24.00 น.
และ วันเสาร์ - วันอาทิตย์ เวลา 19.00 - 22.00 น.



ปัจจุบัน ตลาดนัดจตุจักร เป็นแหล่งจับจ่ายท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง และเป็นเสมือน Landmark แห่งหนึ่งของเมืองไทย เป็นสถานที่ที่ต้องมาเยี่ยมชมเยือน ทำให้มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติมาท่องเที่ยวจับจ่ายไม่น้อยกว่าสี่ปาด้าละ 400,000 คน

ผลประกอบการ

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	รายได้	รายจ่าย	ผลประกอบการ
2555 (9M)	238.560	153.541	85.019
2556	425.031	198.891	226.139
2557	434.308	190.325	243.982
2558	385.662	161.396	224.265
2559	356.510	195.149	161.360
2560	348.025	281.692	66.332
2561 (9M)	323.099	198.903	124.195
รวม	2,511.197	1,379.901	1,131.296

หมายเหตุ : ผลการจัดเก็บรายได้แปรผันตามรอบระยะเวลาของอายุสัญญา และการชำระเงินค่าเช่าค้างชำระแผงค้ากิ่งถาวรที่ถูกฟ้องคดีแพ่ง



จากขนาดพื้นที่ที่กว้าง และมีจำนวนร้านค้าอยู่มากมาย การหลงทาง หาสินค้าหรือร้านค้าที่ต้องการไม่พบ จึงเกิดขึ้นตลอดเวลาในตลาดแห่งนี้ แม้จะมีการแจกแผนที่ของตลาดนัดจตุจักร ทั้งภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษาจีน ไม่น้อยกว่า 80,000 ฉบับ ต่อเดือนก็ตาม ประกอบกับปัญหาสภาพเศรษฐกิจโลกกำลังชะลอตัว ทำให้ปริมาณความต้องการซื้อขายสินค้าลดลง ร้านค้าที่อยู่ในทำเลการค้าไม่ดี อยู่ในซอยย่อย ๆ มีผู้ซื้อ หรือนักท่องเที่ยวเดินผ่านไม่มากนัก ขายสินค้าไม่ได้ ต้องปิดตัวลงเป็นจำนวนมาก

การพัฒนาด้าน Digital Technology



ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน การรถไฟแห่งประเทศไทย มีแนวคิดที่จะนำ Digital Technology มาใช้แก้ปัญหา และสร้างกลยุทธ์เพื่อส่งเสริมการค้าขายในตลาดนัดจตุจักรไปพร้อม ๆ กัน โดยได้ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ร่วมเป็นพันธมิตร

ให้ความร่วมมือในการพัฒนาตลาดนัดจตุจักรด้วย Digital Technology โดยมีเป้าหมายร่วมกันที่จะกระตุ้นการค้าขายภายในตลาดนัดจตุจักร ให้ความสะดวก มีความน่าสนใจด้วยการใช้เทคโนโลยีในการนำทาง การนำเสนอร้านค้า และผลิตภัณฑ์ภายในตลาดนัดจตุจักรที่มีความน่าสนใจ หรือเป็นจุดดึงดูดให้นักท่องเที่ยว และผู้จับจ่ายทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศเข้ามาเลือกซื้อเลือกชมผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ และน่าสนใจผ่านช่องทางโซเชียลมีเดียประชาสัมพันธ์ผ่านทางแอปพลิเคชัน และทางสื่อออนไลน์ที่เป็นที่นิยมต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนความมีชื่อเสียงของตลาดนัดจตุจักรด้วยผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพของตลาดนัดจตุจักรเอง และได้มีการส่งเสริมให้มีการใช้จ่ายเงินผ่านโทรศัพท์มือถือตามนโยบายของรัฐบาล (Cashless System) อีกด้วย

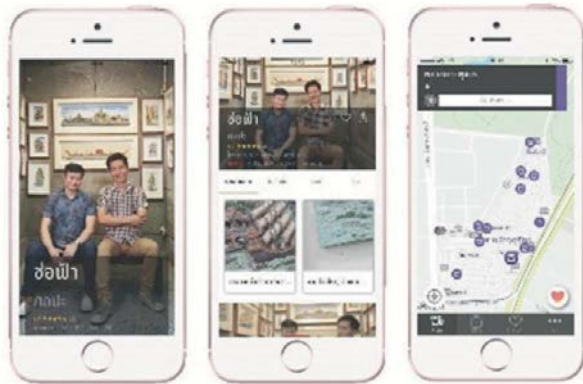


กลยุทธ์แรก คือ การทำแผนที่ Digital ที่สามารถพาไปยังร้านค้าที่ต้องการ หรือหาสินค้าที่ต้องการได้ จึงได้มีการจัดทำ Geomagnetic Navigator Map ซึ่งมีความแม่นยำสูง และมีใช้เป็นแห่งแรกในอาเซียน แล้วสร้าง Application : Chatuchak Guide ให้สามารถ download ใช้งานได้ตลอดเวลา นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงร้านค้า และสินค้าได้สะดวก ตามเป้าหมายยิ่งขึ้น และเป็นการสร้างโอกาสในการค้าขายให้กับผู้ค้าในตลาดนัดจตุจักรได้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย



QR Code
สำหรับ Download
Application
Chatuchak Guide

กลยุทธ์ที่ 2 คือ การจัดทำโครงการ Products of Chatuchak โดยคัดเลือกร้านค้าภายในตลาดนัดจตุจักรที่มีสินค้าที่มีคุณภาพ มีความโดดเด่น และผลิต หรือออกแบบเอง (ประมาณ 300 ร้านค้า) โดยทำการถ่ายภาพ และ Clip VDO ร้านค้า และสินค้า เพื่อนำแสดงไว้ใน Application : Chatuchak Guide เป็น จุดดึงดูดที่แสดงให้เห็นถึงร้านค้า และสินค้าที่ Must Visit!



นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางมาตลาดนัดจตุจักรสามารถ เยี่ยมชม และเลือกชมสินค้าที่ต้องการ วางแผนการท่องเที่ยว การซื้อสินค้าล่วงหน้าได้ และยังมีภาพถ่ายร้านค้าอื่น ๆ ทั่วไปลงใน Application Chatuchak Guide ด้วย และยังสามารถสร้างเลือกร้านค้าที่ต้องการเยี่ยมชมในแต่ละวันแล้ว App จะสร้างเส้นทางส่วนบุคคลให้โดยอัตโนมัติ

โครงการ Products of Chatuchak นอกจากจะเป็นการนำเสนอร้านค้า สินค้าที่น่าสนใจ มีคุณภาพแล้ว ซึ่งเป็น Most Attractive หรือ Must Visit Shop แล้ว ยังเป็นการสร้าง Traffic ภายในพื้นที่โดยรอบตลาดนัดจตุจักรให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางผ่านไปมาที่ร้านของตน เป็นการสร้างโอกาสในการเชิญชวน นำเสนอสินค้าอีกด้วย

QR Payment คืออะไร

QR Payment

คือ วิธีการชำระเงิน / บริการ รูปแบบใหม่ สะดวก ปลอดภัย ไม่ถือเงินสด รับเงินโอนเข้าบัญชีทันที หมดปัญหาเรื่องเงินสด

555รับด้วยคิวอาร์โค้ด (QR CODE)



กลยุทธ์ที่ 3 คือ การสนับสนุน Cashless System โดยการเชิญชวนให้ธนาคารต่าง ๆ และร้านค้าในตลาดนัดจตุจักรร่วมกัน พัฒนาการซื้อสินค้าโดยไม่ใช้เงินสด ซึ่งสามารถใช้บัตรเครดิต หรือชำระเงินผ่าน QR Code โดยจัดให้มี Promotions ทั้งร้านค้าและผู้ซื้อ ทั้งการแจก คุปองเงินสด คุปองส่วนลดราคา และ Cash Back เป็นต้น เพื่อสร้างกระแสดึงดูดการใช้ Cashless System ตามนโยบายของรัฐบาลอีกทางหนึ่ง

แอปพลิเคชันสำหรับตลาดจตุจักร

	<p>Chatuchak Guide ให้ทุกข้อป...อยู่ในมือคุณ แพลตฟอร์มสำหรับจตุจักร</p> <ul style="list-style-type: none"> • แผนที่เชิงวิเศษ • ค้นหาข้อมูลร้านค้าและสินค้า • ค้นหาข้อมูลไปรษณีย์ 		<p>Merchants mPOS แพลตฟอร์มสำหรับร้านค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระบบ POS บนมือถือ • รับชำระด้วย QR หรือแม่พิมพ์ • บริหารจัดการสินค้า • รายงานการขายสินค้า
--	--	--	--

การรถไฟฯ และธนาคารไทยพาณิชย์ ได้ร่วมกันจัดตั้งศูนย์พัฒนาธุรกิจ และการเรียนรู้การใช้ Chatuchak Guide and Cashless System ให้กับผู้ค้า และนักท่องเที่ยว ภายในพื้นที่ตลาดนัดจตุจักร และส่งเสริมให้ผู้ค้าใช้ Digital Technology ในการค้าขาย โดยจัดทำ Application : Merchant POS (Point of Sale) ให้ผู้ค้าภายในตลาดนัดจตุจักรได้ใช้งานฟรีอีกด้วย

การดำเนินงานตามกลยุทธ์ดังกล่าว ภายใต้ความร่วมมือระหว่างการรถไฟฯ และธนาคารไทยพาณิชย์ (ดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ 2560 - 2561) ใช้เงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 200 ล้านบาท โดยการรถไฟฯ ไม่ต้องใช้เงินงบประมาณแต่อย่างใด

ความท้าทายในการพัฒนาในอนาคต

การพัฒนา Digital Technology ยังคงมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องสู่ธุรกิจ E - Commerce ซึ่งช่วยให้ผู้ค้าสามารถค้าขายได้ 24 ชั่วโมงต่อวัน 7 วันต่อสัปดาห์ ซึ่งคาดว่าจะสามารถสร้างรายได้ต่อผู้ค้า เกิดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจอีกมากมาย

อีกส่วนหนึ่งการดำเนินโครงการ Products of Chatuchak เป็นเสมือนการสร้าง Brand ให้กับสินค้าที่มีคุณภาพ มีความโดดเด่นที่จำหน่ายในตลาดนัดจตุจักร และเป็นการสร้างความตระหนักรู้ให้กับร้านค้าอื่น ๆ ที่จะต้องพัฒนาสินค้าของตนให้ดีขึ้น เพื่อจะได้รับความสนใจ และได้รับการสนับสนุน เช่นเดียวกับร้านค้าในโครงการนี้ เพื่อความคงอยู่ของร้านค้า และการค้าขายที่ดีขึ้นของตลาดนัดจตุจักร

เมื่อเกิดการพัฒนา ตลาดนัดจตุจักรให้มีการค้าขายดีขึ้น กลับมามีชื่อเสียงเป็นตลาดระดับโลกอีกครั้ง แม้การรถไฟฯ จะไม่ได้รับผลตอบแทนทางการเงิน แต่ก็สามารถกระตุ้นเศรษฐกิจ และสร้างชื่อเสียงให้กับประเทศได้เป็นอย่างดี

การปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อสร้างจุดดึงดูดภายในตลาดนัดจตุจักร



การเสริมสร้างจุดดึงดูดนักท่องเที่ยว (Attraction) นับเป็นปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้สานความร่วมมือกับธนาคารกสิกรไทยในการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณประตูทางเข้าที่ 2 และที่ 3 โดยการเพิ่มทิวทัศน์กราฟฟิตี้สไตล์ไทยร่วมสมัยของศิลปินสตรีทอาร์ตชาวไทยที่มีผลงานระดับโลก คือ Alex Face, Rukkit และ Stupidnoobmacc ทำให้ตลาดนัดจตุจักรมีประตูหน้าบ้านที่สวยงาม และพร้อมที่จะเชื้อเชิญแขกให้เข้ามาเยี่ยมเยือนมากขึ้น

นอกจากนี้ ด้วยพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจีนที่ชอบถ่ายรูป และแชร์ข้อมูลต่าง ๆ ลงโซเชียลมีเดีย และชอบตามกระแสการนำเอาร้านศิลปะที่สวยงามมาดึงดูดพฤติกรรมชอบถ่ายภาพของนักท่องเที่ยวจีนก็จะทำให้ตลาดนัดจตุจักรเป็นที่รู้จักมากขึ้น และเป็นจุดเช็คอินแห่งใหม่ที่ได้รับความนิยม



ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน

สรุปโครงการมีกะสัน

1. สืบเนื่องจากมติคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 21/2559 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2559 เห็นชอบให้การรถไฟฯ เป็นผู้ดำเนินการพัฒนาพื้นที่มีกะสันและทบทวนแผนการศึกษาให้เป็นปัจจุบันสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

2. การรถไฟฯ ได้จ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนและศึกษาความเหมาะสมด้านธุรกิจและการลงทุนโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านมีกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

โดยผลการศึกษาได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 5 โซน คือ โซน A, B, C, D และ E มีรายละเอียด ดังนี้

2.1 Zone A : Commercial Zone พื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ ประกอบด้วยพื้นที่ค้าปลีก พื้นที่อาคารสำนักงาน โรงแรมที่อยู่ทางทิศตะวันออกของพื้นที่ ติดกับสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เป็นพื้นที่ตั้งแต่แนวถนนจตุรทิศ ตัดเข้ามาในโครงการจนจรดแนวถนนรัชดาภิเษกทางด้านทิศตะวันออก ซึ่งต่อเนื่องกับพื้นที่กำลังพัฒนาของย่านพระราม 9 และรัชดาภิเษก

- เพิ่มเติม Zone A : แปลง A ถูกจัดรวมอยู่ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ เป็น PPP EEC Track ซึ่งให้เช่าที่ดินมีกะสันแปลง A เป็นระยะเวลา 50 ปี โดยมี NPV 14,328.75 ล้านบาท (คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561)
- ตามเงื่อนไขที่ผู้ชนะประมูลโครงการ HSR เชื่อม 3

สนามบินจะได้สิทธิ์ในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่ดินมีกะสันแปลง A จำนวน 140 ไร่ ปัจจุบันฝ่ายโครงการพิเศษและการก่อสร้างเป็นผู้ดูแล ซึ่งอยู่ในขั้นตอนประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน โดยกำหนดการณ ปัจจุบันจะได้ผู้ชนะในเดือนธันวาคม 2561 และลงนามสัญญากับเอกชนได้ภายในต้นปี 2562 (โครงการ HSR ขายซองแล้วเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน - 9 กรกฎาคม 2561 และจะประกาศผู้ชนะภายใน พฤศจิกายน 2561)

2.2 Zone B : Business Zone ส่วนธุรกิจสำนักงานมีความโดดเด่นเป็นพิเศษ (Makkasan Tower) อยู่ทางตอนกลางของพื้นที่ติดกับมีกะสันและเชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วน A ในทิศตะวันออกเป็นพื้นที่ตั้งแต่แนวถนนจตุรทิศที่ตัดเข้ามาในโครงการจนจรดถนนราชปรารภทางด้านทิศตะวันตก ซึ่งต่อเนื่องกับย่านธุรกิจเดิมซึ่งปัจจุบันมีการประกอบการค้าด้านธุรกิจการผลิตรวมทั้งองค์กรทางการค้าเอกชนและสถาบันราชการที่มีแนวโน้มในการขยายตัวได้อีก

2.3 Zone C : Energetic Zone พื้นที่ส่วนนี้ตั้งอยู่ทางตอนล่างของพื้นที่ติดกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่และพื้นที่ย่านถนนสุขุมวิทตอนต้น เป็นพื้นที่บริเวณส่วนกลางของโครงการ ซึ่งกำหนดให้มีการรับรองการขยายตัวด้านที่พักอาศัย และการบริการชุมชนพื้นที่ข้างเคียง รวมถึงการประกอบกิจกรรมการค้าขนาดย่อม ซึ่งในบริเวณดังกล่าวจะมีในส่วนพื้นที่สีเขียวเป็นตัวเชื่อมกิจกรรมทางการใช้สอย เป็นพื้นที่พักผ่อนและสันทนาการ

2.4 Zone D : Museum and Park Zone ประกอบด้วยสถาบันนวัตกรรมการทางราง พิพิธภัณฑ์การขนส่ง พิพิธภัณฑ์แรงงานไทย โรงแรม 2 - 3 ดาว

2.5 Zone E : Museum and Park Zone ส่วนโรงแรมเพื่อการประชุมระดับ 2 - 5 ดาว

พื้นที่	โซน A		โซน B	โซน C	โซน D	โซน E		รวม
	A1	A2				E1	E2	
พื้นที่ (ไร่)	71.03	21.67	141.43 ไร่	138.07 ไร่	39.65 ไร่	6.46	4.84	423.15 ไร่
	----- 92.7 ไร่ -----					----- 11.30 ไร่ -----		
พื้นที่ (ตารางเมตร)	148,320		226,288	220,912	63,440	18,080		677,040
FAR 8:1 (ตารางเมตร)	1,186,560		1,810,304	1,767,296	507,520	144,640		5,416,320
อุทยานมรกะสัน (ไร่)	-		77.10 ไร่	72.90 ไร่	-	-	-	150.00 ไร่
พิพิธภัณฑ (ไร่)	-		-	-	30.00 ไร่	-	-	30.00 ไร่
OSR ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 4	29.664 ไร่		20.95 ไร่	20.85 ไร่	12.68 ไร่	3.616 ไร่		87.76 ไร่
พื้นที่ในการพัฒนาอาคาร	63.036 ไร่		43.38 ไร่	44.32 ไร่	26.97 ไร่	7.684 ไร่		181.322 ไร่
ประเภทผังสีการพัฒนา ในโครงการ	รพท.ป.1 รพท.ป.2	รพท.ป.1	รพท.ป.1 รพท.ป.2 รพท.ป.3	รพท.ป.1 รพท.ป.2 รพท.ป.3 รพท.ป.5	รพท. ป.1 รพท. ป.4	รพท. ป.1	รพท.ป.2	-
ปีที่เปิดประมูล (ปี)	0	4 - 8	8 - 19	4 - 8	4 - 8	0	4 - 8	-

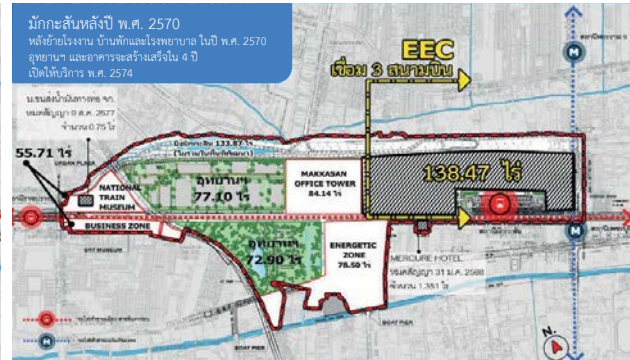
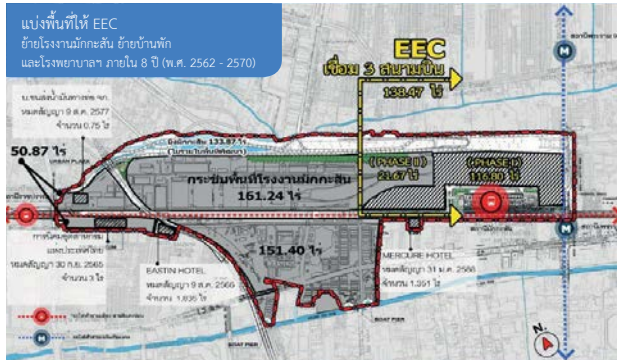
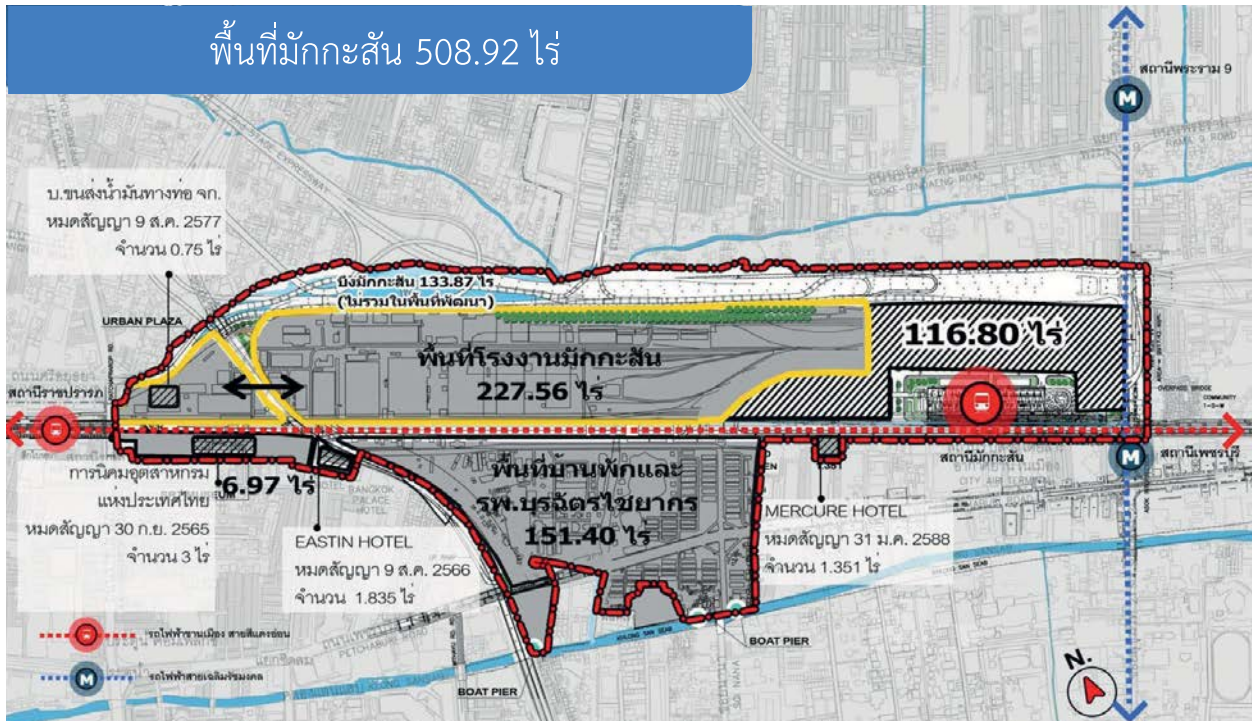
3. ในขณะเดียวกันมติคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 27/2560 เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2560 เห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภ) ตามขั้นตอนของประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 โดยให้เอกชนพัฒนาเชิงพาณิชย์พื้นที่มรกะสันและศรัทธาด้วย ซึ่งมติคณะกรรมการดังกล่าวเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (คณพ.) ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 ที่มีความเห็นว่าควรให้มีการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีมรกะสันเพื่อให้เป็นชุมทางรถไฟเชื่อม 3 สนามบินควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภ) และให้มรกะสันแปลง A เป็น

ศูนย์กลางเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็น EEC Gateway

โดยมีรายละเอียดดังนี้

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินจะรวมถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณมรกะสัน 139.82 ไร่ ซึ่งจะให้เอกชนผู้ได้รับสิทธิ์พัฒนาพื้นที่ รวมถึงก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่ส่วนกลาง เช่น ถนนภายในพื้นที่ และทางเข้าออกถนนสาธารณะหลักคือถนนอโศกมนตรี ถนนจตุรมิตร ถนนราชปรารภ และถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ที่สามารถเชื่อมไปออกที่ชื่อยานา สุขุมวิทได้ โดยชำระค่าเช่าให้การรถไฟฯ โดยเป็นการลงทุนแบบ PPP Net Cost ที่ระยะเวลาการเช่า 50 ปี เมื่อสิ้นสุดสัญญาทรัพย์สินทั้งหมดจะตกเป็นของการรถไฟฯ เงื่อนไข โดยเอกชนต้องลงทุนก่อสร้างไม่น้อยกว่า 850,000 ตารางเมตร และมูลค่าการลงทุนไม่ต่ำกว่า 42,000 ล้านบาท

พื้นที่มีกาะสัน 508.92 ไร่



สรุปโครงการพัฒนาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีสถานีกกลางบางซื่อ สืบเนื่องคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีมติให้ รฟท. จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อฟื้นฟูกิจการในการให้บริการขนส่งและโดยสาร รวมทั้งฐานะทางการเงิน ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์การดำเนินการ 7 ด้าน ซึ่งหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญได้แก่ การปรับปรุงระบบบริหารทรัพย์สิน (Non - Core) เพื่อแก้ไขภาระทางการเงินจากการดำเนินการในอดีต โดยการนำเอาที่ดินที่ไม่ได้ใช้ในการเดินรถมาพัฒนาให้เกิดรายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เริ่มโครงการรถไฟฟาสายสีแดง และก่อสร้างสถานีกกลางบางซื่อ เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบก (Multimodal Transport Center) โดยเป็นสถานีชุมทางของรถไฟทางไกลสายเหนือ สายตะวันออก สายเหนือ และสายใต้ รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รถไฟฟ้าเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง (Airport Rail Link) และรถไฟความเร็วสูงที่จะพัฒนาในอนาคต ซึ่งจะเชื่อมต่อกับรถโดยสารเส้นทางต่าง ๆ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2562 ดังนั้นเพื่อให้พื้นที่โดยรอบสถานีกกลางบางซื่อได้รับการพัฒนาเพื่อเป็นการรองรับและส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกของสถานีกกลางบางซื่อ รฟท. จึงริเริ่มนำพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกกลางบางซื่อ ภายใต้โครงการก่อสร้างรถไฟฟาสายสีแดงออกพัฒนาเพื่อใช้ที่ดินของ รฟท. ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสร้างรายได้และสนับสนุนการดำเนินงานของสถานีกกลางบางซื่อ
2. การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ทำการศึกษาความเหมาะสมด้านธุรกิจและการลงทุน โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกกลางบางซื่อ เพื่อเป็นศูนย์กลางการเดินรถไฟ ตามสัญญาเลขที่ กส.01/ศบ./2558 ลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2558 รวมระยะเวลาดำเนินงาน 240 วัน โดยที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุน

ในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 และตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่องรายละเอียดที่ต้องมีในผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของหน่วยงานเจ้าของโครงการ พ.ศ. 2557 ลงวันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2557 สามารถสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการได้ดังนี้

เหตุผล ความจำเป็นของโครงการ

1. ความจำเป็นต่อ รฟท. เป็นการสร้างรายได้ให้แก่ รฟท. โดยประมาณการรายได้ที่ รฟท. จะได้รับจากการให้สิทธิการพัฒนาพื้นที่โครงการทั้ง 3 แปลงในเชิงพาณิชย์ได้รวมประมาณ 12,000 ล้านบาท (ตามมูลค่าปัจจุบัน) ตลอดช่วงอายุการให้สิทธิ เฉลี่ยปีละประมาณ 400 ล้านบาท และยังเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับศักยภาพ ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินของ รฟท. เหมาะสมกับศักยภาพเชิงพาณิชย์ของที่ดิน การปล่อยทิ้งไม่ใช้ประโยชน์ที่ดิน หรือใช้ประโยชน์ไม่เต็มตามศักยภาพ เป็นต้นทุนการเสียโอกาส (Opportunity Cost) ของ รฟท. เป็นการสร้างขีดความสามารถของ รฟท. อีกทั้งเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานของสถานีกกลางบางซื่อในรูปแบบของศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งทางรถไฟ ช่วยเพิ่มขอบเขตการให้บริการของสถานีกกลางบางซื่อ และช่วยเหนี่ยวนำให้อุปสงค์การใช้สถานีกกลางบางซื่อเพิ่มขึ้น
2. ความจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม การลงทุนในโครงการ มีผลดีด้านเศรษฐกิจและสังคม เกิดการจ้างงาน การเพิ่มโอกาสทางการค้าและบริการ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อเนื่องต่าง ๆ เป็นการกระจายความเจริญออกสู่ชานเมือง และเป็นพัฒนาการส่งเสริมการท่องเที่ยว ทำให้เกิดการพัฒนาของพื้นที่ใกล้เคียง

ประโยชน์ของโครงการและความเหมาะสมทางเทคนิค ที่ตั้งโครงการและลักษณะพื้นที่ สถานีกลางบางซื่อจะเป็นศูนย์กลางหลักของระบบคมนาคมและขนส่งสาธารณะเป็นศูนย์กลางเดินทางและขนส่งระบบราง 4 ระบบ ได้แก่

- รถไฟทางไกล (Inter - City Train)
- รถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train Red Line)
- รถไฟฟ้าความเร็วสูง (High - Speed Railway)
- รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Rail Link)

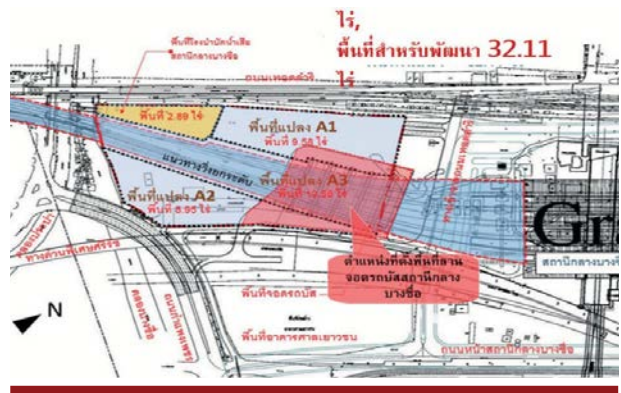
รวมถึง ยังมีสถานีรถไฟฟ้าในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (BRT) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง



รูปที่ 1 : บริเวณพื้นที่แปลง และ ที่อยู่ในพื้นที่ริมน้ำที่ริเริ่มการพัฒนา TOD โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ

โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

แปลง A ตั้งอยู่บริเวณทิศใต้ของสถานีกลางบางซื่อ เป็นแปลงที่อยู่ติดสถานีกลางบางซื่อมากที่สุด โดยมีเนื้อที่ประมาณ 32 ไร่ ภายใต้แนวคิด “Smart Business Complex” เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ในลักษณะของ Retail ได้แก่ ร้านค้า ร้านอาหาร และเครื่องดื่ม และร้านให้บริการธุรกิจ โลจิสติกส์ โรงแรมที่สนับสนุนกิจกรรมการเดินทางท่องเที่ยว อาคารสำนักงาน โรงแรมเป็นธุรกิจหลักและมี Retail/Parking เป็นส่วนเสริม การพัฒนาโครงการในโซน A จะทำให้มีผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้าที่สถานีกลางบางซื่อมากขึ้นช่วยเสริมภาพลักษณ์บรรยากาศให้สถานีกลางบางซื่อดูทันสมัย มีชีวิตชีวา



รูปที่ 2 : แปลง A : Smart Business Complex

สรุปรายได้จริงตามเกณฑ์เงินสด ประจำปี 2561 ระหว่างเดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกันยายน 2561 (1/2)

	ต.ค. 60	พ.ย. 60	ธ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.พ. 61	มี.ค. 61	เม.ย. 61
ค่าเช่าที่ดินเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณา	31,213,851.14	3,647,603.00	0.00	1,295,000.00	22,233,463.20	8,867,483.00	141,000.00
ค่าเช่าอาคาร	4,786,831.50	6,540,708.50	4,659,086.50	10,062,031.50	5,695,706.50	7,519,085.50	6,060,350.50
ค่าเช่าที่ดิน	109,764,933.25	66,922,708.68	1,146,323,473.00	89,296,245.50	32,728,005.84	79,932,598.01	53,984,811.93
ค่าเช่าสิทธิบริเวณสถานี (บส.)	793,952.59	720,425.23	362,803.68	352,547.13	683,825.23	357,547.43	352,547.43
ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์	5,597,218.00	3,386,114.00	11,990.00	5,069,590.00	4,665,942.00	7,118,711.00	0.00
โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ	3,019,558.50	11,032,035.50	187,523,241.05	3,019,558.50	3,019,558.50	3,118,882.73	3,118,882.73
ค่าเช่าโรงแรม	622,191.00	622,191.00	622,191.00	622,191.00	622,191.00	622,191.00	622,191.00
รายได้สนามซ้อมกอล์ฟ	1,293,814.00	1,341,234.00	1,437,653.00	1,441,999.00	1,338,242.00	1,530,579.00	1,297,749.00
รายได้สวนจตุจักร	35,168,222.89	35,464,003.50	44,652,076.30	36,867,798.24	35,696,399.44	42,233,696.59	33,087,186.60
รายได้อื่น ๆ	350,999.00	3,246,952.60	4,594,653.80	74,675,548.00	862,122.27	17,580,624.01	738,339.55
รายได้อื่น ๆ (บ.ปดท., การทางพิเศษ.)	0.00	0.00	0.00	171,000,491.88	0.00	0.00	0.00
รวมรายได้	192,611,571.87	132,923,976.01	1,390,187,168.33	393,703,000.75	107,545,455.98	168,881,398.27	99,403,058.74

สรุปรายได้จริงตามเกณฑ์เงินสด ประจำปี 2561 ระหว่างเดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกันยายน 2561 (2/2)

	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	ส.ค. 61	ก.ย. 61	ต.ค. 60 - ก.ย. 61
ค่าเช่าที่ดินเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณา	632,453.00	1,068,659.00	1,833,000.00	1,581,365.00	0.00	72,513,877.34
ค่าเช่าอาคาร	10,013,948.50	5,206,266.50	6,015,261.50	5,580,235.50	6,459,479.50	78,598,992.00
ค่าเช่าที่ดิน	84,253,796.50	227,472,049.42	49,759,520.04	256,097,603.75	106,675,222.90	2,303,210,968.82
ค่าเช่าสิทธิบริเวณสถานี (บส.)	420,047.43	613,658.56	360,047.43	412,546.99	304,272.01	5,734,221.14
ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์	0.00	0.00	0.00	795,588.00	140,371,460.00	167,016,613.00
โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ	3,118,882.73	3,118,882.73	3,118,882.73	3,118,882.00	3,118,882.73	229,446,130.43
ค่าเช่าโรงแรม	635,839.00	647,079.00	647,079.00	647,079.00	647,079.00	7,579,492.00
รายได้สนามซ้อมกอล์ฟ	1,355,091.00	1,403,696.00	1,400,074.00	1,385,171.00	1,500,000.00	16,725,302.00
รายได้สวนจตุจักร	31,687,040.48	32,125,975.34	48,468,659.76	46,631,096.16	40,000,000.00	462,082,155.30
รายได้อื่น ๆ	4,251,910.00	658,709.47	866,714.92	476,514.00	8,055,540.74	116,358,628.36
รายได้อื่น ๆ (บ.ปดท., การทางพิเศษ.)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	171,000,491.88
รวมรายได้	136,369,008.64	272,314,976.02	112,469,239.38	316,726,081.40	307,131,936.88	3,630,266,872.27

2018 MILESTONES

DECEMBER 2017

ธันวาคม 2560

เริ่มการก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ณ มอหลักหิน รัชกาลที่ 5 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา



MARCH

มีนาคม

พิธีเปิดอย่างเป็นทางการ ขบวนเดินรถเที่ยวปฐมฤกษ์ เส้นทาง กรุงเทพฯ - พัทยา - บ้านพลูดาวหลวง - กรุงเทพฯ สอดรับนโยบายด้านการท่องเที่ยวที่เสริมสร้าง และสนับสนุนการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในภูมิภาคและพื้นที่ต่าง ๆ ตามแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติในปี 2561 ที่มุ่งเน้น การท่องเที่ยวชายฝั่งตะวันออก และติดตามความคืบหน้า การก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ



JUNE

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมการทำงานของโครงการรถไฟฯ ณ สถานีชุมแสง สถานีทับกฤช และสถานีนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายวราวุฒ มาลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพยากรสิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ และนายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจ การเดินรถ พร้อมผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ



JULY

กรกฎาคม

- เปิดตัวโครงการ 1+1=0 รถไฟปลอดภัยทุกเส้นทาง ณ ทางตัดสถานีรถไฟวัดจิวราย และโรงเรียนวัดจิวราย จังหวัดนครปฐม เป็นโครงการนำร่อง เพื่อให้ประชาชนตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- ประชุมชี้แจงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสาม สนามบิน ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา ครั้งที่ 1 เพื่อให้ ข้อมูลโครงการ และเปิดเวทีให้ผู้ซื้อเอกสารได้ซักถามข้อสงสัยต่าง ๆ เกี่ยวกับการลงทุนและข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ



AUGUST

สิงหาคม

รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น (SOE Award) ประเภทความร่วมมือเพื่อการพัฒนาดีเด่น ด้านการยกระดับการบริหารจัดการองค์กร (โครงการที่เลี้ยงระหว่าง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฯ) จากพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ณ ห้องบางกอกคอนเวนชันเซ็นเตอร์ ชั้น 22 โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์แอทเซ็นทรัลเวิลด์



SEPTEMBER

รับมอบโล่และตรารับรองมาตรฐานการให้บริการของ ศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC) ประจำปี 2561 เป็นไปตามนโยบายของ นายกรัฐมนตรี ณ โรงแรมเซ็นทารา บายเซ็นทารา ศูนย์ราชการ และคอนเวนชันเซ็นเตอร์ แจ้งวัฒนะ



SRT Milestones

เหตุการณ์สำคัญในรอบปี

9 ตุลาคม 2560

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เป็นประธานการประชุมติดตามสถานการณ์กองอำนวยการร่วมพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร โดยในส่วนของกระทรวงคมนาคม ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะทำงานด้านบูรณาการด้านคมนาคม และแผนสำรองในการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งการรถไฟฟ้าได้มอบหมายให้นายทนงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ เข้าร่วมประชุม พร้อมชี้แจงรายละเอียดดังนี้

การกำหนดแผนสำรองในการขนส่งผู้โดยสาร

- กรณีผู้โดยสารหนาแน่นใกล้เต็มพื้นที่บริเวณสถานีกรุงเทพ และที่หยุดรถยมราช ประชาสัมพันธ์ผู้โดยสารลงสถานี ชุมทางบางซื่อ เพื่อต่อ Shuttle Bus หรือรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน
- กรณีผู้โดยสารหนาแน่นเต็มพื้นที่ (วิกฤต) จะประกาศให้ขบวนรถหยุดรับส่งที่สถานีบางซื่อเท่านั้น และให้ผู้โดยสารเดินทางโดยรถ Shuttle Bus หรือรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน และจัดขบวนรถพิเศษดีเซลราง 1 ชุด จำนวน 4 คัน เพื่อรองรับการเดินทางระยะสั้น ระหว่างสถานีชุมทางบางซื่อ - ที่หยุดรถยมราช เพื่อบรรเทาความหนาแน่น



12 ตุลาคม 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟฯ พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมพิธีทำบุญตักบาตร พระสงฆ์ จำนวน 19 รูป ถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ณ บริเวณลานพระอนุสาวรีย์พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร อัครโยธิน



13 ตุลาคม 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ พร้อมผู้บริหาร ร่วมพิธีวางพวงมาลาของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และพิธีบำเพ็ญกุศลเพื่อถวายเป็นพระราชกุศล ครบรอบ 1 ปี

วันคล้ายวันสวรรคตพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร โดยมี นายอาคม เต็มพินยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธี ณ สวนสุขภาพลัดโพธิ์ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ





15 ตุลาคม 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบความพร้อมสถานที่ตั้งซุ้มถวายดอกไม้จันทน์ในงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร บริเวณโถงกลางสถานีกรุงเทพ โดยมีนายณัฐพงศ์ ดิษยบุตร รองผู้อำนวยการสำนักการศึกษากรุงเทพมหานคร และนางสาวชุตินา วงศ์ศิวีลลาส รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร ร่วมกันกำหนดพื้นที่ทางเข้า-ออก ของประชาชนที่เข้าถวายดอกไม้จันทน์ ซักซ้อมการถวายดอกไม้จันทน์ ซึ่งทางกรุงเทพมหานครได้จัดเตรียมดอกไม้จันทน์จำนวน 120,000 ดอก สำหรับผู้เข้าร่วมพิธีฯ และจัดพื้นที่บริเวณด้านหน้าสถานีเป็นโรงอาหารพระราชทาน สำหรับประชาชนที่จะเดินทางเข้ามาร่วมพิธีถวายดอกไม้จันทน์ พระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร พร้อมกันนี้ได้ติดตั้งจอทีวีขนาดใหญ่สำหรับถ่ายทอดพระราชพิธีฯ จากโทรทัศน์รวมการเฉพาะกิจวันพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร





16 ตุลาคม 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟฯ ร่วมงานแถลงข่าว โครงการ “รวมพลัง ร่วมใจ ให้บริการฟรี” ณ ปตท. อาคารสำนักงานใหญ่ ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ โดยบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ให้การสนับสนุนมอบน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับหน่วยงาน

รัฐวิสาหกิจ จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) เพื่อสนับสนุนการเดินทางของประชาชนเพื่อเข้าร่วมพระราชพิธีถวายพระเพลิง พระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร

17 ตุลาคม 2560

การรถไฟฯ ปรับปรุงพื้นที่บริเวณที่หยุดรถยมราช เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชน ในการเดินทางเชื่อมต่อไปยังบริเวณพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร โดยปรับความยาวของชานชาลาออกไปอีก 130 เมตร รวมความยาวชานชาลาทั้งสิ้น 350 เมตร และทำสะพานข้ามคูน้ำจำนวน 4 จุด ความกว้างสะพาน 2.4 เมตร เพื่อเดินข้ามไปยังถนนสวรรคโลก และเดินเท้าเชื่อมต่อไปตรงจุดต่อรถ Shuttle Bus ของ ขสมก. ที่หน้าบ้านมนังคศิลา





21 ตุลาคม 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย เตรียมความพร้อมการรองรับการเดินทางของประชาชนที่จะเดินทางมาจากต่างจังหวัด และปริมณฑล เพื่อร่วมงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ในการดูแลรักษาความปลอดภัยประจำสถานีและบนขบวนรถ ให้ได้รับความสะดวก เพียงพอ และปลอดภัย ในทุกภาคส่วน ดังนี้

1. แต่งตั้งทีมผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ เป็นคณะกรรมการ. กองอำนวยการร่วมของการรถไฟฯ ประจำที่สถานีกรุงเทพ คอยรับคำสั่งและปฏิบัติตามแผน จาก CEO การรถไฟฯ กอ.พระราชพิธีฯ กระทรวงกลาโหม
2. จัดเจ้าหน้าที่ศูนย์ปลอดภัย การรถไฟฯ ประจำที่อาคารควบคุมและการเดินรถและโทรคมนาคม
3. ส่งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานร่วมประจำศูนย์ ศอ.ค.ค. ณ ห้องราชดำเนิน กระทรวงคมนาคม
4. ส่งเจ้าหน้าที่ประจำ Call Center กระทรวงคมนาคม 136 ตลอด 24 ชั่วโมง
5. จัดเจ้าหน้าที่ Call Center 1690 จำนวน 60 คู่สาย ตอบข้อมูลการเดินทางร่วมงานพระราชพิธีฯ
6. สั่งการสารวัตรเดินรถ กรุงเทพ ธนบุรี ย่านสถานีกรุงเทพ หอสัญญาณกรุงเทพ สถานีบางซื่อ สถานีอยุธยา สถานีวงเวียนใหญ่ พร้อมรายงานสถานการณ์ประจำวัน
7. มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถ เพื่อความปลอดภัยในการเดินขบวนรถ
8. ตรวจสอบอุปกรณ์ความพร้อมของรถจักร และเครื่องมืออุปกรณ์ชนิดต่าง ๆ ให้มีความพร้อมใช้งาน



23 ตุลาคม 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นประธานในพิธีปล่อยแถวพนักงาน ในการทำกิจกรรมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์ Big Cleaning Day เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร และเป็นการเตรียมความพร้อมในการรองรับการเดินทางของประชาชนที่จะเดินทางมาจากต่างจังหวัด และปริมณฑล นอกจากนี้ รักษาการผู้ว่าการรถไฟฯ ได้ลงตรวจพื้นที่บริเวณที่หยุดขบวนราช ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่ออีกจุดหนึ่งของผู้เดินทางโดยรถไฟ เพื่อไปร่วมงานพระราชพิธีฯ





24 ตุลาคม 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ แถลงว่า ตามที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร ชั้น 3 จากต่างจังหวัด และขบวนรถดีเซลรางจากเขตปริมณฑล (เป็นขบวนรถให้บริการฟรี) รวมทั้งการพ่วงตู้โดยสารเพิ่มไปกับ ขบวนรถด่วนและรถเร็วที่มีเดินประจำ ในระหว่างวันที่ 22 - 30 ตุลาคม 2560 เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนร่วมงาน พระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ให้ได้รับความสะดวก เพียงพอ และปลอดภัย สำหรับการโดยสาร วันที่ 23 ตุลาคม 2560 มีประชาชนเดินทาง สรุปรวมทั้งสิ้น จำนวน 96,156 คน แบ่งออกเป็น ขบวนรถโดยสารที่มีเดินเป็นประจำ และขบวนรถเสริม ดังนี้

1. ขบวนรถโดยสารที่มีเดินเป็นประจำ มีผู้โดยสารเดินทาง จำนวน 90,600 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารขาเข้ากรุงเทพฯ จำนวน 54,600 คน และผู้โดยสารขาออกกรุงเทพฯ จำนวน 36,000 คน
2. ขบวนรถเสริม มีผู้โดยสารเดินทาง จำนวน 5,156 คน เป็นผู้โดยสารขาเข้ากรุงเทพฯ จำนวน 4,163 คน และขาออกกรุงเทพฯ จำนวน 993 คน สำหรับเส้นทางที่ผู้โดยสารเดินทางมากที่สุดคือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 28,396 คน ถัดมาคือสายใต้ สายเหนือ และสายตะวันออก

25 ตุลาคม 2560

• การรถไฟฟ้า แจ้งปิดการจราจรทางรถไฟช่วงที่หยุดรถยมราช - กรุงเทพฯ เป็นการชั่วคราว ในวันที่ 26 ตุลาคม 2560 ตั้งแต่เวลา 14.30 - 16.00 น. เพื่ออำนวยความสะดวกด้านจราจรสำหรับพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร

• พล.ต.อ.ศรีวิภาห์ รังสิพราหมณกุล รองผบ.ตร. เป็นประธานปล่อยแถวตำรวจรถไฟและตำรวจท่องเที่ยว เพื่อบริการประชาชนในช่วงงานพระราชพิธีฯ ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยมีนายทนงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ นำชมพื้นที่ภายในสถานีกรุงเทพ และมาตรการรักษาความปลอดภัยในการรองรับการเดินทางของประชาชนในบริเวณสถานีกรุงเทพ



ขบวนรถที่ขบวนออกจากกรุงเทพ รวม 6 ขบวน (ที่ต้องออกหลังเวลา 16.00 น.)

ขบวน	ต้นทาง - ปลายทาง	เวลาออกจากกรุงเทพ (เดิม)
207	กรุงเทพ - นครสวรรค์	04.05
78	กรุงเทพ - ชุมทางหาดใหญ่	04.45
142	กรุงเทพ - สุโขทัย	15.10
174	กรุงเทพ - อุบลราชธานี	15.20
108	กรุงเทพ - กบินทร์บุรี	15.25
24	กรุงเทพ - ยะลา	15.35

ขบวนรถที่ขบวนออกจากกรุงเทพ รวม 6 ขบวน (ที่ต้องออกหลังเวลา 16.00 น.)

ขบวน	ต้นทาง - ปลายทาง	เวลาออกจากกรุงเทพ (เดิม)
202	พิษณุโลก - กรุงเทพ	14.05
368	ชุมทางฉะเชิงเทรา - กรุงเทพ	14.10
234	สุรินทร์ - กรุงเทพ	14.15
106	ศีลาอาสน์ - กรุงเทพ	14.40
72	อุบลราชธานี - กรุงเทพ	14.55
328	ชุมทางฉะเชิงเทรา - กรุงเทพ	14.55
390	ชุมทางฉะเชิงเทรา - กรุงเทพ	15.25
322	อยุธยา - กรุงเทพ	15.30





26 ตุลาคม 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการผู้ว่าการรถไฟฯ แจ้งว่า เพื่อให้ประชาชนที่มาร่วมงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ได้รับความสะดวกในการเดินทางด้วยการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ จึงได้จัดที่จอดรถยนต์บริเวณสถานีรถไฟทั่วประเทศ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนที่จะเดินทางเข้ามายังบริเวณพระราชพิธีฯ โดยสามารถนำรถยนต์มาจอดไว้ที่สถานีรถไฟและเดินทางเชื่อมต่อโดยรถไฟเข้าสู่กรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก ซึ่งการรถไฟฯ ไม่เก็บค่าบริการที่จอดรถในวันดังกล่าวแต่อย่างใด ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนในเขตปริมณฑล การรถไฟฯ ได้จัดเดินขบวนรถรองรับการเดินทาง 3 เส้นทาง คือ ออยุธยา ฉะเชิงเทรา และนครปฐม เป็นจุดเชื่อมต่อโหมดการเดินทาง ผู้โดยสารสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคล มาจอดไว้ที่สถานีและเดินทางต่อโดยรถไฟ ตามสถานีต่าง ๆ ในส่วนของสถานีต่างจังหวัดการรถไฟฯ ได้จัดขบวนรถพิเศษรองรับในเส้นทาง เชียงใหม่ อุบลราชธานี นนทบุรี และหาดใหญ่ ผู้โดยสารสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจอดที่สถานีในวันที่ 26 ตุลาคม 2560 โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายด้วยเช่นกัน

เส้นทาง	สถานี	จำนวนรถยนต์ที่จอดได้ (คัน)
อยุธยา	อยุธยา	30
	บางปะอิน	15
	เชิงรึก	39
	เชิงรึกน้อย	50
ฉะเชิงเทรา	สามเสน	20
	ชุมทางฉะเชิงเทรา	70
	หัวตะเข้	40
	บ้านทับช้าง	10
	หัวหมาก	60

เส้นทาง	สถานี	จำนวนรถยนต์ที่จอดได้ (คัน)
นครปฐม	นครปฐม	10
	ต้นสำโรง	20
	ท่าฉลอม	30
	นครชัยศรี	20
	วัดจันทราวาย	80
	วัดสุวรรณ	40
	ศาลาธรรมสพ	60
	ศาลายา	30
	ตลิ่งชัน	30
บางบำหรุ	180	

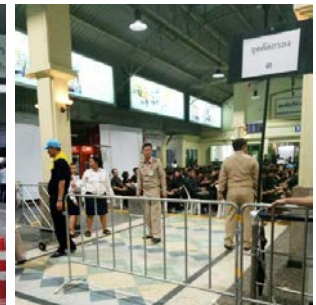


26 ตุลาคม 2560

รฟท. รายงานสถานการณ์ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ ในช่วงวันที่ 24 - 25 ตุลาคม 2560 มีประชาชนเดินทางจากต่างจังหวัด และปริมณฑล เพื่อร่วมงานในช่วงพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชบรมนาถบพิตร มีปริมาณเพิ่มขึ้น ซึ่งมีผู้โดยสารรวมสองวันจำนวนทั้งสิ้น 160,948 คน โดยเฉพาะที่สถานีกรุงเทพมีจำนวนเดินทางเข้าออกมากที่สุด เนื่องจากเป็นจุดศูนย์กลางการเชื่อมต่อของการเดินทาง แบ่งออกเป็นผู้โดยสารที่เดินทางกับขบวนรถประจำ และขบวนรถเสริม ดังนี้

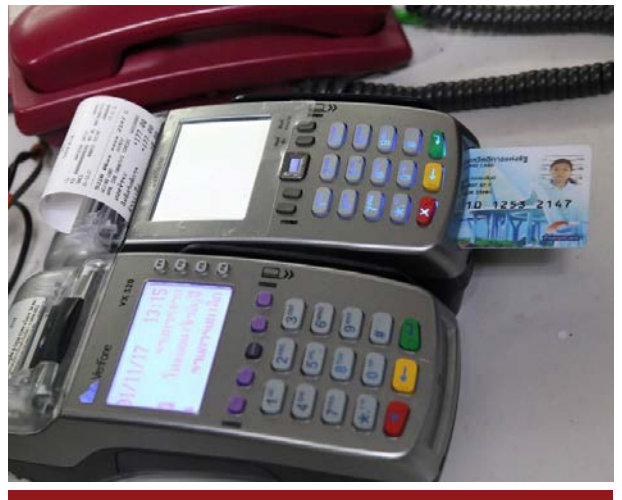
1. วันที่ 24 ตุลาคม 2560 มีผู้โดยสารเดินทาง จำนวน 70,911 คน ประกอบด้วย
 - 1) ขบวนรถโดยสารที่มีเดินประจำ เป็นผู้โดยสารขาเข้ากรุงเทพ จำนวน 37,562 คน และขาออกจากกรุงเทพ จำนวน 27,179 คน รวมทั้งสิ้น 64,741 คน
 - 2) ขบวนรถเสริม เป็นผู้โดยสารขาเข้ากรุงเทพ จำนวน 2,415 คน และขาออกจากกรุงเทพ จำนวน 1,306 คน รวมทั้งสิ้น 3,721 คน
2. วันที่ 25 ตุลาคม 2560 มีผู้โดยสารเดินทาง จำนวน 90,037 คน ประกอบด้วย
 - 1) ขบวนรถโดยสารที่มีเดินประจำ เป็นผู้โดยสารขาเข้ากรุงเทพ จำนวน 45,558 คน และขาออกจากกรุงเทพ จำนวน 35,264 คน รวมทั้งสิ้น 80,823 คน
 - 2) ขบวนรถเสริม เป็นผู้โดยสารขาเข้ากรุงเทพ จำนวน 6,710 คน และขาออกจากกรุงเทพ จำนวน 2,505 คน รวมทั้งสิ้น 9,215 คน

นอกจากนี้ บริเวณโถงกลางสถานีกรุงเทพมีประชาชนทยอยเดินทางมาร่วมวางดอกไม้จันทน์ภายในโถงกลางสถานีกรุงเทพอย่างต่อเนื่องและยังมีพื้นที่ที่เพียงพอในการรองรับประชาชนตลอดทั้งวัน ซึ่งการรถไฟฯ ได้จัดพนักงานจิตอาสาการรถไฟฯ ประจำตามจุดต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชนที่เดินทางเข้ามาร่วมพิธีประวัติศาสตร์ที่สำคัญยิ่งของคนไทยในครั้งนี้



31 ตุลาคม 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ แถลงว่า ภายหลังจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องรับบัตร อีดีเอ็มดี Electronic Data Capture หรือเครื่อง EDC ประจำ สถานีรถไฟทุกแห่งทั่วประเทศที่จำหน่ายตั๋วด้วยคอมพิวเตอร์ระบบ STARS - 2 เสร็จเรียบร้อยแล้ว และอบรมพนักงานขายตั๋วโดยสาร เกี่ยวกับระเบียบ คำสั่ง วิธีปฏิบัติ พร้อมใช้งาน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ได้รับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐมาใช้สิทธิ ขึ้นรถไฟ ตามโครงการลงทะเบียนเพื่อสวัสดิการแห่งรัฐ ปี 2560 ซึ่งจากเดิมจะเริ่มใช้งานเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560 แต่เนื่องจากมี การขยายระยะเวลาโครงการรถไฟของรัฐบาลต่อไปอีก 1 เดือน ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐจึงจะเริ่มใช้บัตรในการซื้อตั๋วโดยสารได้ ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นไป สำหรับผู้ถือบัตร สวัสดิการแห่งรัฐจะได้รับวงเงินช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในการ เดินทางโดยรถไฟ เป็นจำนวน 500 บาท ต่อเดือน โดยสามารถ ซื้อตั๋วโดยสารเดินทางไปกับขบวนรถโดยสารทุกขบวน ทุกชั้นที่นั่ง ตั๋วรายเดือน และตั๋วอัตราพิเศษชั้น 3 ยกเว้นตั๋วคูปองรายเดือน ตั๋วนำเที่ยว โดยไม่จำกัดจำนวนครั้งในการใช้ หากกรณีซื้อตั๋วเกิน จำนวนเงินที่ได้รับ ผู้ถือบัตรสามารถชำระเงินส่วนต่างเพิ่มเป็น เงินสดให้ครบตามจำนวนได้ โดยจะตรวจสอบสิทธิที่เหลือใน วงเงิน โดยเครื่อง EDC ก่อนดำเนินการจำหน่ายตั๋วทุกครั้ง และเมื่อครบ 1 เดือนแล้ว หากใช้เดินทางโดยรถไฟไม่ครบ วงเงิน นั้นจะถูกยกเลิกไป และในรอบเดือนใหม่จะให้วงเงิน 500 บาท ต่อเดือน ประชาชนผู้ถือใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐต้องนำบัตรฯ ที่มีชื่อ นามสกุล เลขบัตรประจำตัวประชาชน และภาพถ่ายใบหน้า ของตนเองมาแสดงกับเจ้าหน้าที่ช่องขายตั๋วเพื่อซื้อตั๋วโดยสาร และต้องใช้สิทธิด้วยตัวเอง ทั้งนี้บัตรสวัสดิการ 1 ใบ สามารถใช้ได้ 1 สิทธิ กรณีการคืนเงินค่าตั๋วโดยสาร หากผู้ถือบัตรซื้อตั๋วที่ เป็นการจ่ายเงินโดยบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ หรือจ่ายเงินสดเพิ่มใน ส่วนต่างไปแล้ว ไม่ประสงค์จะเดินทาง สามารถเลื่อนวันเดินทาง ได้ โดยให้เลื่อนตามประเภทขบวนรถ ชั้นที่นั่งเดิมที่ออกตั๋วไว้ แต่ไม่สามารถคืนเงินค่าตั๋วโดยสารได้



1 พฤศจิกายน 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟฯ พร้อมด้วย นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ ลงพื้นที่ตรวจสอบการใช้งานเครื่องรับบัตรอัตโนมัติ Electronic Data Capture (เครื่อง EDC) ร่วมกับการใช้บัตรสวัสดิการของรัฐ สำหรับประชาชนที่เดินทางโดยรถไฟที่สถานีกรุงเทพ พบว่า มีปริมาณผู้โดยสารสะสมหน้าช่องจำหน่ายตั๋ว เนื่องจากประชาชนที่ใช้บัตรสวัสดิการซื้อตั๋วโดยสาร ต้องใช้เวลาตรวจสอบยอดชำระบัตรสวัสดิการกับเครื่อง EDC ซึ่งบางครั้งมีปัญหาในการเชื่อมต่อสัญญาณ ซึ่งการรถไฟฯ ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา ซึ่งอาจจะต้องขอแก้ไขจากระบบซิมการ์ดเป็นการเชื่อมต่อด้วยสาย ADSL เพื่อให้การเชื่อมต่อสมบูรณ์มากขึ้น



2 พฤศจิกายน 2560

การรถไฟฯ แก้ไขปัญหาการออกตั๋วด้วยเครื่องรับบัตรอัตโนมัติ (EDC) ล่าช้า การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงกรณีประชาชนที่ใช้บัตรสวัสดิการของรัฐมาซื้อตั๋วโดยสารกับเครื่องรับบัตรอัตโนมัติ Electronic Data Capture หรือเครื่อง EDC ที่สถานีกรุงเทพ เกิดปัญหาระบบสัญญาณขัดข้อง ทำให้ประชาชนที่มาซื้อตั๋วโดยสารต้องใช้เวลารอนานกว่าปกติส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกในการรับบริการนั้น จากปัญหาที่เกิดขึ้น ได้สั่งการฝ่ายเกี่ยวข้องเร่งรัดแก้ไข ดังนี้

1. ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ตรวจสอบสถานะการเชื่อมต่อ และเพิ่มช่องสัญญาณให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา
2. การแยกช่องจำหน่ายตั๋ว โดยแยกออกเป็นตู้โดยสารที่ใช้เงินสดกับตู้โดยสารที่ใช้บัตรสวัสดิการ
3. การเพิ่มช่องพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางมาไกลแล้ว ขบวนรถออกจากสถานี



20 พฤศจิกายน 2560

นายบุญเชิด เรืองศาสตร์ รองวิศวกรใหญ่ด้านลากเลื่อน ฝ่ายการช่างกล การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดการอบรมการใช้งานรถดีเซลราง Hitachi Renovate ให้กับเจ้าหน้าที่การรถไฟกัมพูชา เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนที่การรถไฟแห่งประเทศไทย จะดำเนินการส่งมอบรถดีเซลราง Hitachi Renovate จำนวน 4 คัน ให้แก่ประเทศกัมพูชา ตามผลการหารือทวิภาคี ในการประชุมสุดยอดกรอบความร่วมมือเอเชีย (Asia Cooperation Dialogue : ACD Summit) ระหว่างพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีกับนายกรัฐมนตรีกัมพูชา ซึ่งได้ตกลงที่จะส่งเสริมการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟไทย - กัมพูชา พร้อมสนับสนุนตู้โดยสารรถไฟให้กับประเทศกัมพูชา เพื่อสร้างสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศต่อไป

ในด้านการฝึกอบรมได้มอบให้ศูนย์ลากเลื่อน ฝ่ายการช่างกล ในฐานะผู้รับผิดชอบด้านการขับเคลื่อนขบวนรถแต่งตั้งคณะทำงานฯ ขึ้นมาดูแลเป็นกรณีพิเศษ ตั้งแต่การจัดทำคู่มือการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องยนต์ การฝึกหัดขับเคลื่อนขบวนรถ



ให้แก่พนักงานรถจักรและช่างซ่อมบำรุงของการรถไฟกัมพูชา ได้มาเรียนรู้ระบบการทำงานต่าง ๆ รวมถึงการฝึกหัดการขับเคลื่อนขบวนรถ เพื่อให้เกิดทักษะ มีความรู้ความเข้าใจ สามารถใช้งานรถดีเซลรางได้อย่างถูกต้อง ด้านการขนส่งทางรถไฟ ระหว่างไทยและกัมพูชา จะเชื่อมต่อที่บริเวณตลาดโรงเกลือกับกรุงปอยเปต ประเทศกัมพูชา เพื่อใช้ในการขนส่งทั้งบุคคลและสินค้าข้ามแดน เนื่องจากการขนส่งสินค้าโดยใช้รถไฟจะมีความสะดวก ประหยัด



ค่าใช้จ่ายมากกว่าการขนส่งทางรถยนต์ และในอนาคตรถไฟไทยจะวิ่งจากกรุงเทพฯ ถึงกรุงพนมเปญเหมือนในอดีต เป็นการรองรับประชาคมอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบสำหรับความคืบหน้าในการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการสร้างจากสถานีอรัญประเทศถึงจุดเชื่อมต่อเขตแดนไทย - กัมพูชา ผ่านเข้าไปในกัมพูชาเรียบร้อยแล้ว โดยส่วนที่ข้ามคลองลึกโค้งประมาณของไทย จากนั้นฝ่ายกัมพูชาเป็นผู้รับผิดชอบจนถึงวงเวียนกรุงปอยเปต ซึ่งได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ยังคงเหลือการสร้างสถานีปอยเปตเท่านั้น หาก

การสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกันเรียบร้อยแล้วจะทำให้เกิดความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้าเชื่อมทะเลไปยังกัมพูชาเหมือนที่ไทยขนส่งสินค้าทะเลไปยังประเทศมาเลเซีย สามารถประหยัดค่าใช้จ่าย ในอนาคตกัมพูชาจะมีรถไฟจากพนมเปญไปถึงโฮจิมินห์ซิตี้ในเวียดนาม นอกจากนี้การท่องเที่ยวก็จะคึกคักเพราะฝั่งกัมพูชามีสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย เช่น เสียมเรียบ นครวัด สามารถนั่งรถไฟไปลงที่สถานีศรีโสภณ และจะทำให้สามารถเชื่อมโยงโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC ด้วย

21 พฤศจิกายน 2560

จากเหตุน้ำท่วมเส้นทางรถไฟในพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ฝ่ายการช่างโยธาได้ประเมินสถานการณ์แล้วพบว่าระดับน้ำยังคงท่วมสูงขึ้นเป็นระยะทางยาวหลายร้อยเมตร ขบวนรถไม่สามารถวิ่งผ่านได้ จึงจำเป็นต้องให้ขบวนรถโดยสารสายใต้ทุกขบวนที่ออกจากสถานีกรุงเทพไปแล้ว ทำขบวนวิ่งกลับมาส่งผู้โดยสารยังสถานีกรุงเทพและงดเดินขบวนรถ ดังนี้

- 1) ขบวนรถด่วนพิเศษทักษิณารัตน์ ที่ 31 กรุงเทพ - หาดใหญ่
- 2) ขบวนรถด่วนพิเศษ ที่ 37 กรุงเทพ - สุโขทัย
- 3) ขบวนรถด่วนพิเศษ ที่ 45 กรุงเทพ - ปาดังเบซาร์
- 4) ขบวนรถเร็ว ที่ 169 กรุงเทพ - ยะลา
- 5) ขบวนรถด่วน ที่ 83 กรุงเทพ - ตรัง
- 6) ขบวนรถเร็ว ที่ 173 กรุงเทพ - นครศรีธรรมราช
- 7) ขบวนรถเร็ว ที่ 167 กรุงเทพ - กันตัง
- 8) ขบวนรถด่วน ที่ 85 กรุงเทพ - นครศรีธรรมราช
- 9) ขบวนรถด่วนพิเศษ ที่ 39 กรุงเทพ - สุราษฎร์ธานี
- 10) ขบวนรถด่วนพิเศษ ที่ 41 กรุงเทพ - ยะลา



26 พฤศจิกายน 2560

รฟท. แจ้งเปิดทาง จากกรณีฝนตกต่อเนื่องระหว่างวันที่ 24 - 26 พฤศจิกายน 2560 ในพื้นที่เขตภาคใหญ่ ตั้งแต่สถานีใสใหญ่ - สุโขทัย - ลก ทำให้มีปริมาณน้ำสองข้างทางและไหลลอดผ่านสะพาน ท่อลอดและช่องน้ำต่าง ๆ จำนวนมากและมีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลให้มีจุดได้รับผลกระทบต้องปิดทางเนื่องจาก

ระบายน้ำไม่ทันจำนวน 1 จุดที่ กม.934/1-5 ระหว่างสถานีชุมทางหาดใหญ่ - คลองแงะ ซึ่งระดับน้ำลดลงสามารถเปิดการเดินรถได้แล้ว โดยไม่มีขบวนรถที่งดเดินหรือขนถ่ายผู้โดยสารแต่อย่างใด



29 พฤศจิกายน 2560

นายไพฑูย์ สุจิรังกุล วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา และผู้แทนกรมทางหลวง คณะทำงานเตรียมความพร้อมการจัดงานพิธีเปิดการเริ่มต้นโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพ - หนองคาย ช่วงที่ 1 กรุงเทพ - นครราชสีมา (ระยะทาง 3.5

กิโลเมตร ระหว่างสถานีกลางดง - สถานีปางอโศก) พร้อมด้วยนายกเทศมนตรีตำบลสีมามงคล ปลัดอำเภอปากช่อง ลงพื้นที่บริเวณมอหลักหิน เพื่อเตรียมพื้นที่ในการจัดพิธีเปิดพิธีการก่อสร้างโครงการในเดือน ธันวาคม 2560



30 พฤศจิกายน 2560

จากที่มีฝนตกหนักในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ส่งผลให้ทางรถไฟระหว่างสถานีชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช (ป้ายหยุดรถบ้านเกยเขน) มีปริมาณน้ำสูงขึ้นเรื่อย ๆ จึงจำเป็นต้องเร่งให้นำขบวนรถเร็วที่ 174 นครศรีธรรมราช - กรุงเทพฯ ที่จะทำขบวนเป็นขบวนรถเปล่าออกจากสถานีนครศรีธรรมราช มาไว้ที่สถานีชุมทางทุ่งสงก่อนที่น้ำจะท่วมทางรถไฟซึ่งจะทำให้ขบวนรถวิ่งผ่านไม่ได้ แล้วตั้งขบวนออกที่สถานีชุมทางทุ่งสงสำหรับขบวนรถด่วนที่ 85 กรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช (ออกกรุงเทพฯ วันที่ 29 พฤศจิกายน 2560) วิ่งถึงแค่สถานีชุมทางเขาชุมทอง (ชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช และขนถ่ายผู้โดยสารทางรถยนต์) แล้วทำขบวนรถเปล่ากลับมารอตั้งขบวนด่วนที่ 86 ออกต้นทางสถานีชุมทางทุ่งสง



1 ธันวาคม 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ แจ้งว่า สืบเนื่องจากมีฝนตกหนักในเขตพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ติดต่อกันหลายวัน ทำให้มีปริมาณน้ำสูงไหลเข้าท่วมทางรถไฟ ระหว่างสถานีชุมทางทุ่งสง - นครศรีธรรมราช ส่งผลให้ขบวนรถเส้นทาง กรุงเทพฯ - ตรัง กรุงเทพฯ - กันตัง และกรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช ในวันที่ 1 ธันวาคม 2560 เดินรถได้ถึงสถานีชุมทางทุ่งสง และการรถไฟฯ จะทำการขนถ่ายผู้โดยสารโดยรถยนต์ไปยังสถานีปลายทาง จำนวน 4 ขบวน ประกอบด้วย

1. ขบวนรถด่วนที่ 83 กรุงเทพฯ - ตรัง
ออกกรุงเทพฯ เวลา 17.05 น.
2. ขบวนรถด่วนที่ 85 กรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช
ออกกรุงเทพฯ เวลา 19.30 น.
3. ขบวนรถเร็วที่ 173 กรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช
ออกกรุงเทพฯ เวลา 17.35 น.
4. ขบวนรถเร็วที่ 167 กรุงเทพฯ - กันตัง
ออกกรุงเทพฯ เวลา 18.30 น.





ส่วนขบวนรถที่เดินทางจากตรัง กันตัง และนครศรีธรรมราช กลับเข้ากรุงเทพฯ การรถไฟฯ จะทำการขนถ่ายผู้โดยสาร โดยรถยนต์จากสถานีต้นทางมายังสถานีชุมทางทุ่งสง จำนวน 4 ขบวน ประกอบด้วย

1. ขบวนรถด่วนที่ 84 ตรัง - กรุงเทพฯ ออกชุมทางทุ่งสง เวลา 19.01 น.
2. ขบวนรถด่วนที่ 86 นครศรีธรรมราช - กรุงเทพฯ ออกชุมทางทุ่งสง เวลา 16.20 น.
3. ขบวนรถเร็วที่ 174 นครศรีธรรมราช - กรุงเทพฯ ออกชุมทางทุ่งสง เวลา 14.24 น.
4. ขบวนรถเร็วที่ 168 กันตัง - กรุงเทพฯ ออกชุมทางทุ่งสง เวลา 15.17 น.





3 ธันวาคม 2560

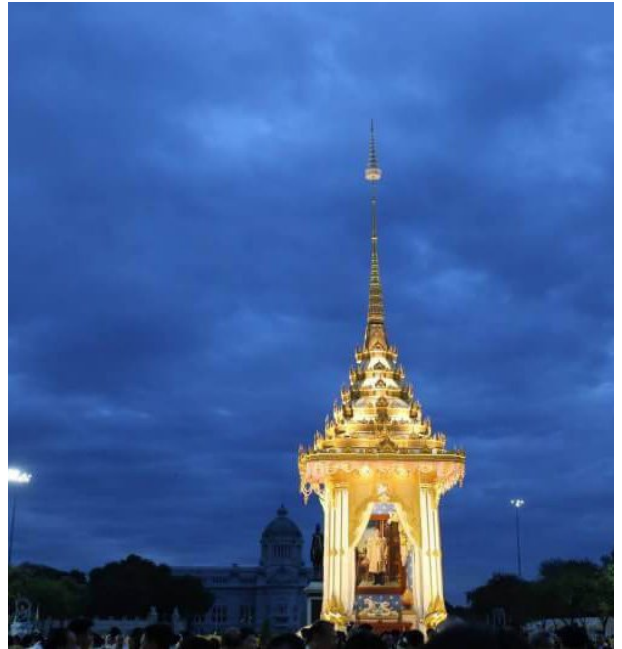
การรถไฟฯ รายงานสถานการณ์เหตุน้ำท่วมทางสายแยก นครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 เป็นเหตุให้ต้อง ปิดทางในเส้นทางสถานีชุมทางทุ่งสง - นครศรีธรรมราช และ สถานีชุมทางทุ่งสง - ตรัง / กั้นตั้ง โดยเมื่อช่วงเช้าววันที่ 2 ธันวาคม 2560 ระดับน้ำได้ลดระดับลงสามารถเข้าไปดำเนินการตรวจสอบ และซ่อมแซมทางที่ได้รับความเสียหายทางขาดเนื่องจากหิน ได้หมอนถูกน้ำพัดพาเป็นช่วง ๆ ฝ่ายการช่างโยธาได้จัดเจ้าหน้าที่ บำรุงทางเข้าดำเนินการซ่อมแซมโดยการเข้าหินและลงหิน โยธาทางโดยรถ บทข. พร้อมอัดหินโดยหน่วยเครื่องกลบำรุง ทางหนัก ระยะทางรวมประมาณ 4,000 เมตร



5 ธันวาคม 2560

• นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ พร้อมด้วยผู้บริหาร การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมพิธีตักบาตรอาหารแห้งพระภิกษุสงฆ์ จำนวน 901 รูป ถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร เนื่องในวันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษา วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ วันที่ 5 ธันวาคม 2560 ณ พระลานพระราชวังดุสิต โดยมี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และภริยาเป็นประธานในพิธี

สำหรับอาหารแห้ง และสิ่งของที่ได้จากการตักบาตรครั้งนี้ ได้นำไปช่วยเหลือประชาชนในจังหวัดที่ประสบอุทกภัย



• นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นประธานในพิธีเปิดเดินขบวนรถจักรไอน้ำพิเศษนำเที่ยว กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา พร้อมด้วย นายทนงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ และผู้บริหารการรถไฟฯ เข้าร่วมงาน ณ สถานีกรุงเทพ





20 ธันวาคม 2560

- การรถไฟฯ ขยายเวลาให้บริการขบวนรถพิเศษนำเที่ยวเชื่อม ป่าสักชลสิทธิ์เพิ่มอีก จำนวน 10 เที่ยว ดังนี้ วันที่ 6 - 7 มกราคม 2561 และ 3 - 4, 10 - 11, 17 - 18, 24 - 25 กุมภาพันธ์ 2561
- เวลา 15.00 น. นายอาคม เต็มพินยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ทำพิธีบวงสรวงพระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เพื่อน้อมรำลึกที่ทรงเสด็จพระราชดำเนินมาทอดพระเนตรการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ - นครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2441 โดยมี นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ และ

นายธานินทร์ สมบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง ร่วมบวงสรวง โดยในวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2560 ประเทศไทยกำลังจะสร้างประวัติศาสตร์หน้าใหม่ ณ สถานที่อันเป็นมงคลแห่งนี้ ด้วยการเริ่มการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ - นครราชสีมา ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทย โดยกระทรวงคมนาคม จะจัดพิธีเริ่มการก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) อย่างเป็นทางการ



21 ธันวาคม 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดพิธีเริ่มการก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) โดยมีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และนายหวัง เสี่ยวเทา รองผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน ร่วมเป็นประธานในพิธีเปิด พร้อมด้วยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ นายวีเชียร จันทร์โธทัย ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา และหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนร่วมเป็นเกียรติในพิธีฯ ณ มอหลักหินรัชกาลที่ 5 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

ในโอกาสนี้ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้กล่าวถึงความร่วมมือกันทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ภายใต้อัตลักษณ์อันดีที่มีมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงนี้จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคและโครงข่ายคมนาคม One Belt One Road ของรัฐบาลจีน อันจะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

สำหรับภารกิจก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา มีทั้งสิ้น 6 สถานี ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา ระยะทางรวม 252.3 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับ 181.9 กิโลเมตร ทางระดับพื้น 64.0 กิโลเมตร เป็นอุโมงค์ 6.4 กิโลเมตร ด้านการก่อสร้างโครงการรถไฟไทย - จีน

จะใช้ระบบเทคโนโลยีของจีนโดยแบ่งงานเป็น 2 ส่วน คือ ฝ่ายไทย รับผิดชอบการลงทุนโครงการทั้งหมด และดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ฝ่ายจีนรับผิดชอบการออกแบบรายละเอียดงานโยธา และควบคุมการก่อสร้างงานโยธา ออกแบบและก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบควบคุมการเดินรถ โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี 2566 ส่วนรูปแบบรถไฟที่ใช้ในโครงการจะเลือกใช้รุ่น FUXINGHAO ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงรุ่นล่าสุดของจีน สามารถใช้ความเร็วสูงสุดในการเดินรถได้ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 1.30 ชั่วโมง

สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย จะเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟลาว - จีน (เวียงจันทน์ - บ่อเต็น) และโครงข่ายรถไฟของจีน (โมฮัน - คุณหมิง) ได้อย่างเป็นหนึ่งเดียวกัน โดยจะเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่จะสร้าง “เส้นทางสายไหมยุคใหม่” ที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรางของไทยสู่การค้ากับ 64 ประเทศ ซึ่งมีประชากรรวมกันประมาณ 4,400 ล้านคน ซึ่งมากกว่าครึ่งหนึ่งของโลก และมีสัดส่วน GDP ประมาณร้อยละ 40 ของโลก ซึ่งถือเป็นการเสริมสร้างโอกาสด้านการลงทุน การสร้างงาน สร้างรายได้ อันจะนำไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา และเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยรวมอย่างยั่งยืน





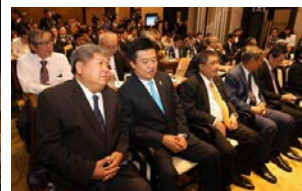
26 ธันวาคม 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย ลงนามต่ออายุสัญญาเช่าที่ดิน บริเวณ ย่านพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ระหว่างการรถไฟฯ กับ องค์การตลาดเพื่อการเกษตร โดยมีนายฐากร อินทรมม ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน เป็นตัวแทนการรถไฟฯ กับ นายกมลวิศรี แก้วแฝก ผู้อำนวยการองค์การตลาดเพื่อการเกษตร เป็นตัวแทน องค์การตลาดเพื่อการเกษตรร่วมลงนาม และมีนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการ ในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ นายวรวิทย์ มาลา รองผู้ว่าการ กลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน การรถไฟฯ ร่วมเป็นสักขีพยาน ณ ห้องปฏิบัติการ ชั้น 3 ตึกบัญชาการรถไฟ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ



28 ธันวาคม 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดพิธีลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน 5 เส้นทาง ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ ร่วมลงนามในสัญญากับบริษัทผู้รับจ้างที่ผ่านการคัดเลือกด้านราคา โดยมีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีลงนาม พร้อมด้วยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และนายชาติชาย ทัพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม ร่วมเป็นสักขีพยานการลงนาม ณ ห้องราชดำเนิน โรงแรมรอยัลปริ้นเซส กรุงเทพฯ



29 ธันวาคม 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับมูลนิธิเมาไม่ขับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) และภาคีเครือข่าย รมณรงค์ลดอุบัติเหตุเมาไม่ขับ จัดกิจกรรมรณรงค์ลดอุบัติเหตุ “ปีใหม่ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์” ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยมีนายไพโรจน์ โชติติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ ร่วมเปิดกิจกรรม ภายในงานมีการจัดกิจกรรมให้ความรู้ประชาชนในเรื่องอันตรายจากการเมาแล้วขับ การตรวจความพร้อมและปล่อยแถวตำรวจรถไฟ การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ตรวจสอบสารเสพติดให้กับพนักงานขับรถ เจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถ ลูกจ้าง พนักงานรักษาความปลอดภัย และพนักงานทำความสะอาดที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถ และประจำสถานี เพื่อความปลอดภัยของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่



30 ธันวาคม 2560

ผู้บริหารการรถไฟฯ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมให้กำลังใจผู้ปฏิบัติงาน พร้อมตรวจความพร้อมในการปฏิบัติงานของพนักงานในเขต การเดินรถต่าง ๆ ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ในด้านบริการ และอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร ตรวจสภาพการทำงานของ เครื่องกั้นถนน และจุดตัดทางรถไฟ ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ในลมหายใจของพนักงานรถจักร ความพร้อมรถจักร รถพ่วง สภาพทาง การเดินรถ ความสะอาดภายในสถานี ขบวนรถ การแต่งกายของพนักงาน เพื่อให้ผลการปฏิบัติงานเป็นไปด้วย ความเรียบร้อย เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสาร ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย



31 ธันวาคม 2560

การรถไฟฯ เผยตัวเลขจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางในวันหยุดแรกของการเดินทางช่วงเทศกาลปีใหม่ ยังคงคึกคัก มีผู้โดยสารที่ใช้บริการในวันที่ 30 ธันวาคม 2560 จำนวน 115,984 คน เส้นทางที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่นที่สุด คือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ มีผู้โดยสารเดินทางจำนวน 34,660 คน รองลงมาคือสายใต้ 31,906 คน และสายเหนือ 26,313 คน ไม่มีรายงานของการเกิดอุบัติเหตุการเดินขบวนรถไฟแต่อย่างใด



2 มกราคม 2561

• การรถไฟฟ้า ได้เพิ่มขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร ในวันที่ 2 มกราคม 2561 จำนวน 4 ขบวน และวันที่ 3 มกราคม 2561 จำนวน 2 ขบวน รวม 6 ขบวน สำหรับจำนวนตัวเลขผู้โดยสารที่เดินทางในวันที่ 1 มกราคม 2561 มีจำนวน 95,923 คน

สำหรับในวันหยุดสุดท้ายของเทศกาลขึ้นปีใหม่ 2561 มีประชาชนเดินทางกลับเข้ากรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก เพื่อเริ่มต้นการทำงาน

ในวันถัดไป การรถไฟฟ้า จึงได้จัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร ในวันที่ 2 มกราคม 2561 จำนวน 4 ขบวน ในเส้นทาง (1) ตีลาอาสน์ - กรุงเทพ (2) อุบลราชธานี - กรุงเทพ (3) อุดรธานี - กรุงเทพ และ (4) เชียงใหม่ - กรุงเทพ ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 5,000 คน รวมกับขบวนรถที่มีเดินประจำ 242 ขบวนต่อวัน สามารถรองรับผู้โดยสารได้วันละ 12,000 คน



• การรถไฟฟ้า ให้ความสำคัญในด้านปฏิบัติการของทุกหน่วย ทั้งพนักงานในการบริการ ตรวจสอบดูแลความเรียบร้อยบนขบวนรถและในสถานี เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ พนักงานรักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ ประจำตามสถานีที่มีผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมาก เพื่ออำนวยความสะดวก ปลอดภัยให้ผู้โดยสารบนขบวนรถ ประสานกับหน่วยงานท้องถิ่น อบต. อปพร.

เพิ่มเจ้าหน้าที่และอาสาสมัครประจำตามจุดตัดถนนเสมอระดับทางรถไฟ โดยเฉพาะทางผ่านที่เห็นว่ามีความเสี่ยง หรือมีสถิติอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ตรวจสอบสภาพทางให้มีความปลอดภัยตลอดภัยต่อการเดินทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสาร ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย





10 มกราคม 2561

จากกรณีที่เฟซบุ๊กของผู้ที่ใช้นามว่า “กิตติธนกศักดิ์ อินนุ้ย” ได้โพสต์ภาพ และข้อความว่า “มันคือหน้าที่ ผู้โดยสารทำกระเป๋าเดินทางคัดกลั่นระหว่างทาง เงินหมื่นกว่า ทองอีก 1 บาท หาให้ป่าจนเจอครับ สงสารแกเดินหารอบนิงแล้ว ไม่เจอ ขอให้ป่าเดินทางโดยสวัสดิภาพและปลอดภัยนะคับ” ทางเพจทีมพิอาร์การรถไฟฟ้า จึงได้ประสานงานไปยังเจ้าของเฟซบุ๊กเพื่อขอทราบรายละเอียดเพิ่มเติม พบว่า เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2561 ผู้โดยสารชื่อนางเวียด กลางณรงค์ อายุ 69 ปี เดินทางกับขบวนรถท้องถิ่นที่ 446 สถานีชุมทางหาดใหญ่ - ชุมพร ถัดตัวโดยสารเลขที่ A 8759-31436 เดินทางจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ - ชุมพร เมื่อขบวนรถวิ่งมาถึงช่วงระหว่างสถานีร่อนพิบูลย์ - ช้องเขา ผู้โดยสารได้เข้าไปทำธุระส่วนตัวในห้องน้ำ และได้ทำกระเป๋าเงินตกออกนอกขบวนรถ ผู้โดยสารจึงได้ลงที่สถานีช้องเขาแจ้งเหตุที่

นายสถานี และขอออกไปค้นหากระเป๋าเอง ระยะทางประมาณ 2 กม. แต่ไม่เจอ ต่อมานายกิตติธนกศักดิ์ อินนุ้ย ผู้ช่วยนายสถานี ช้องเขา และนายสมดุลย์ เจริญกิจ คนคุมประแจ อาสาไปช่วยค้นหากระเป๋าเงินให้ ใช้เวลาค้นหาประมาณครึ่งชั่วโมง จึงเจอกระเป๋าเงินดังกล่าวตกอยู่ที่บริเวณ สทล.769/12 ในกระเป๋า มีเงินสด 10,680 บาท สร้อยคอพร้อมพระเลี่ยมทอง 3 สลึง แหวนทอง 1 สลึง 1 วง และได้มอบส่งคืนให้กับผู้โดยสาร พร้อมทั้งไปส่งที่สถานีชุมทางทุ่งสง เพื่อเดินทางไปสถานีชุมพร โดยขบวน 174 นครศรีธรรมราช - กรุงเทพ คณะผู้บริหารฯ จึงขอชื่นชมในการทำความความดีของนายกิตติธนกศักดิ์ อินนุ้ย นายสมดุลย์ เจริญกิจ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกท่าน ซึ่งถือว่าเป็นตัวอย่างที่ดีให้กับสังคม



11 มกราคม 2561

ตลาดนัดจตุจักรโดยการรถไฟฯ ชวนประชาชนเที่ยววันเด็ก พร้อมเปิดลานดนตรีบริเวณหอนาฬิกา Landmark ใหม่ของนักช้อป “รู้คิด รู้เท่าทัน สร้างสรรค์เทคโนโลยี” เป็นคำขวัญวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2561 ที่ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มอบให้กับเด็ก ๆ เป็นข้อคิด คติเตือนใจ ให้เด็กไทยเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่ดีในอนาคต หลายครอบครัวต่างมีโปรแกรมที่จะพาบุตรหลานไปเที่ยว ร่วมทำกิจกรรมตามสถานที่ต่าง ๆ ซึ่งจัดเกือบทั้งประเทศตามหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน ในส่วนของตลาดนัดจตุจักร การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับผู้ประกอบการพ่อค้าแม่ค้าภายในตลาดนัดจตุจักร ธนาकारไทยพาณิชย์ และบริษัท ไทยน้ำทิพย์ จำกัด ได้จัดกิจกรรมวันเด็กไว้ต้อนรับนักท่องเที่ยวบริเวณลานเอนกประสงค์ ประตู่ 1 ด้วยเช่นกัน โดยภายในงานมีกิจกรรมต่าง ๆ มากมาย อาทิ การแสดงความสามารถ การเล่นเกมชิงรางวัล การจับฉลาก ซึ่งของขวัญส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าน่ารัก ๆ สินค้าทำมือ



13 มกราคม 2561

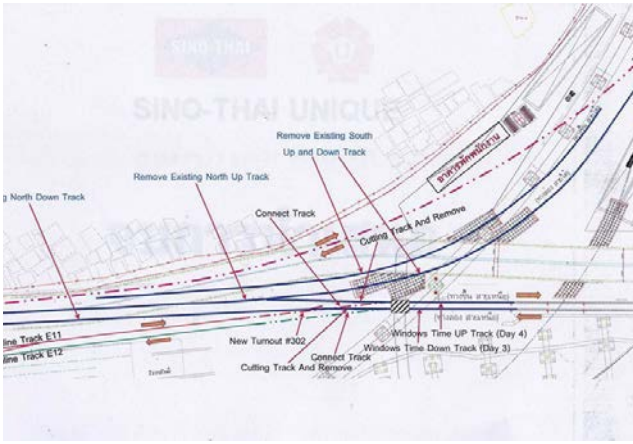
• “รู้คิด รู้เท่าทัน สร้างสรรค์เทคโนโลยี” เพจทีมพีอาร์ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดกิจกรรมวันเด็ก เชิญประชาชน ร่วมสนุกกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ โดยการให้ประชาชนโพสต์ ภาพที่มีบุตรหลานอยู่ในภาพที่ถ่ายบนขบวนรถไฟหรือบริเวณ สถานีรถไฟพร้อมระบุชื่อเล่นเด็กและสถานที่ในภาพ ผู้โชคดีได้รับ รางวัลตุ๊กตาอมสินพนักงานรถไฟ จำนวน 10 รางวัล (รางวัลละ 1 ตัว) และกระเป๋าเป้การรถไฟฯ จำนวน 10 รางวัล (รางวัลละ 1 ใบ) รวม 20 รางวัล ซึ่งประกาศรายชื่อผู้โชคดีในวันจันทร์ที่ 15 มกราคม 2561





• การรถไฟฟ้า ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการจัดงานวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2561 โดยมี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานเปิดงาน ภายใต้แนวคิด “เด็กแฮปปี้เด็กดี” สถานที่จัดงานวันเด็กที่ย้ายมาจากสนามเสือป่า แต่ความสนุก ความสุข และกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ได้น้อยลงกว่าเดิม การจัด

งานวันเด็กแห่งชาติ เพื่อให้เด็กและเยาวชน รวมถึงผู้เข้าร่วมงาน ได้เปิดประสบการณ์ใหม่ ๆ ซึ่งการรถไฟฟ้า ได้จัดกิจกรรมให้เด็ก ๆ ได้รับความรู้เกี่ยวกับเส้นทางการเดินรถ และการให้บริการต่าง ๆ ของการรถไฟฟ้า ที่สร้างความประทับใจจากความสนุก ความสุข แบบเต็มอ้อม



15 มกราคม 2561

ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2561 เป็นต้นไป ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างได้ดำเนินการเบี่ยงแนวเส้นทางรถไฟสายใต้ ระหว่างสถานีชุมทางบางซื่อ - สถานีบางบำหรุ (ช่วงจากโรงรถจักรบางซื่อ - คลองเปรมประชากร) เพื่อทำการก่อสร้างอุโมงค์ถนนลอดทางรถไฟในโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง มีผลให้ขบวนรถวิ่งร่วมกันเพียงทางเดียว ทั้งนี้จะใช้เวลาในการก่อสร้างประมาณ 1 ปี

จะล่าช้ากว่ากำหนดเวลาเดิม เนื่องจากจะต้องรอกหลีกทางกันที่สถานีชุมทางบางซื่อ หรือสถานีบางบำหรุ ประมาณ 15 - 20 นาที เพราะจากปกติเป็นทางคู่ เมื่อมีการเบี่ยงทางจะเหลือทางให้ขบวนรถวิ่งร่วมกันเพียงทางเดียว ทั้งนี้จะใช้เวลาในการก่อสร้างประมาณ 1 ปี

22 มกราคม 2561

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟฯ และนายแพทย์ปานเนตร ปางพุฒิพงศ์ รองอธิบดีกรมการแพทย์ ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่องการพัฒนาบริการและวิชาการด้านการแพทย์ ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับกรมการแพทย์ ณ ห้องประชุมแสงสิงแก้ว กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข



25 มกราคม 2561

• นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมแสดงความยินดีและมอบเงินบริจาคสมทบทุนช่วยเหลือทหารที่ปกป้องอธิปไตย เนื่องใน

โอกาสวันคล้ายวันสถาปนา ครบรอบ 60 ปี สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 ณ อาคารเบญจรงค์สดขลุ่ย สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 เขตพญาไท กรุงเทพฯ





• นายศิริพงษ์ พุทธิพันธ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน เปิดเผยถึงกรณีที่มีผู้ค้าตลาดนัดจตุจักรออกมาเรียกร้องค่าเช่าแผงแพง หลังการรถไฟฟ้าเข้ามาบริหารพื้นที่แทน กทม. และอยากให้ กทม. กลับมาบริหารพื้นที่แทนนั้น ได้ชี้แจงว่าปัจจุบันพื้นที่เช่าของผู้ประกอบการในตลาดนัดจตุจักรที่มีกว่า 10,000 แผงค้า บนเนื้อที่ 70 ไร่ แบ่งออกเป็น 30 โครงการ โดยการรถไฟฟ้า เก็บค่าเช่ารวมกับค่าบริการจัดการ 3,157 บาท ต่อแผงต่อเดือน ตามข้อเท็จจริงเป็นค่าเช่าพื้นที่ในวงเงินดังกล่าว 890 บาท ส่วนที่เหลือเป็นค่าสาธารณูปโภคทั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีต้นทุนเดือนละ 5.3 ล้านบาท ค่าจ้างจัดการเกี่ยวกับขยะอีกเดือนละ 4.3 ล้านบาท ทั้งนี้ ยืนยันว่าค่าเช่าดังกล่าวมีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากค่าเช่าที่ กทม. เคยจัดเก็บในอดีต 600 บาทต่อแผงต่อเดือนนั้น เป็นค่าเช่าที่เคยทำสัญญาเช่ากับการรถไฟฟ้า โดยจ่ายค่าเช่าเพียงปีละ 1.6 ล้านบาท และในช่วงที่

มีการขอพื้นที่คืนจาก กทม. จึงยื่นข้อเสนอว่าหาก กทม. มีความประสงค์ที่จะบริหารพื้นที่ก็ต้องเสียค่าเช่าให้การรถไฟฟ้า ตามผลการศึกษาทางวิชาการที่มาจากสภาพทำเลดีกว่า 400 ล้านบาท แต่ กทม. ต่อรองขอเช่าราคา 79 ล้านบาท หาก กทม. เป็นผู้บริหารในปัจจุบันตามต้นทุนค่าเช่าที่ กทม. จะจ่ายเพิ่มจากปีละ 1.6 เป็น 79 ล้านบาท ก็ต้องปรับค่าเช่าขึ้นอยู่ดี รวมทั้ง กทม. ยังมีความได้เปรียบสามารถบริหารต้นทุนแฝงในประเด็นจัดการขยะต่าง ๆ ก็มีสำนักงานจัดการแต่ละเขต ซึ่งใช้ภาษีของ กทม. บริหารจัดการ จึงทำให้ไม่มีต้นทุนส่วนนี้ จากปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ ข้อเท็จจริงพบว่าค่าเช่า 3,157 บาทต่อแผงต่อเดือน เฉลี่ยผู้เช่าจะได้ขายสินค้าแต่ละเดือน 8 วัน พบว่าเป็นค่าเช่าแต่ละวันเพียง 390 บาทเท่านั้น ถือว่าไม่แพงเมื่อเทียบกับทำเลตลาดนัดจตุจักรที่มีทั้งคนไทยและชาวต่างชาติมาจับจ่ายใช้สอย

ซึ่งก่อนที่จะหมดสัญญาเช่าของผู้ค้าที่ทำสัญญาไว้ 5 ปี ในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 การรถไฟฟ้า จะลงสำรวจพื้นที่ หากพบว่าผู้ค้ารายใดเป็นผู้เช่าช่วงก็จะตัดเดือนตามลำดับขั้น 1, 2 และ 3 ก่อนดำเนินการยกเลิกสัญญาหรือหาแนวทางนำผู้ที่มีความประสงค์จะเข้ามาค้าขายในตลาดนัดจตุจักรเข้ามาดำเนินการแทน ซึ่งการรถไฟฟ้า ได้ร่วมกับสถาบันการเงินจัดทำโครงการให้สินเชื่อผู้ค้าในตลาดตัวจริงกู้เงินเพื่อแข่งแผงค้ากับการรถไฟฟ้า เพื่อให้มีสิทธิ์ขาดทำการค้าได้ นอกจากนี้ การรถไฟฟ้า ได้ดำเนินการตามข้อกำหนดที่มีผู้ค้าบางกลุ่มฟ้องศาลปกครอง เพื่อให้ กทม. กลับมาบริหารพื้นที่ ซึ่งขณะนี้ศาลได้ชี้ขาดว่า การรถไฟฟ้า มีความชอบธรรมทางกฎหมายที่จะเป็นผู้บริหารและจัดเก็บค่าเช่าในปัจจุบัน โดยคดีที่ฟ้องลักษณะเดียวกันเชื่อว่าจะได้ข้อสรุปตามคำวินิจฉัยของศาล ส่วนปัญหาค้างชำระค่าเช่าแผง ที่ผ่านมามีผู้เช่าบางรายไม่ยอมชำระค่าเช่าและพบว่ามียอดค้างสูงถึง 440 ล้านบาท การรถไฟฟ้า ได้ฟ้องร้องบังคับคดีทางแพ่ง ทำให้ผู้เช่าทยอยชำระค่าเช่าแล้ว ยอดค้างกล่าวจึงลดเหลือ 392 ล้านบาท รวมทั้งมีแผนปรับปรุงตลาดครั้งใหญ่ทั้งภูมิทัศน์ การพัฒนาที่จอดรถ รวมทั้งทำแอปพลิเคชันจตุจักรโกด์ เพื่อเป็นข้อมูลสินค้าต่าง ๆ อำนวยความสะดวกผู้ซื้อและผู้ขายให้เข้าถึงสินค้าและบริการได้ง่ายขึ้น

29 มกราคม 2561

สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี ทรงพระกรุณา โปรดเกล้าฯ ให้ผู้แทนพระองค์ อัญเชิญ ส.ค.ส. และสมุดไดอารี ประจำปี 2561 พระราชทานให้แก่ นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



31 มกราคม 2561

นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร พร้อมด้วยผู้บริหารการรถไฟฯ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมโครงการต้นแบบสถานี ชุ่มสวายงาม พืชผักกินได้ ประจำปี 2561 ณ ชุ่มกันถนน บ้านปิ่น อำเภอลอง จังหวัดแพร่ ซึ่งเป็นการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบ ทั้งนี้โครงการดังกล่าวได้มีการประยุกต์นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ โดยการปลูกพืชผักชนิดต่าง ๆ ในพื้นที่บริเวณสถานี และชุมเครื่องกัน เช่น กะหล่ำปลี คะน้า มะเขือ แตงกวา เป็นต้น ในโอกาสดังกล่าวได้นำผักที่ปลูกในโครงการไปมอบให้กับโรงเรียนบ้านปิ่น เพื่อสนับสนุนโครงการอาหารกลางวันแก่นักเรียน





1 กุมภาพันธ์ 2561

นายวรวิทย์ จำปรัตน์ ประธานคณะกรรมการรถไฟฟ้า พร้อมด้วย คณะกรรมการรถไฟฟ้า และนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฟ้า ร่วมด้วยผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ร่วมลงนามใน พันธะสัญญาการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ซึ่งการรถไฟฟ้า ได้จัดทำคู่มือ

การกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561 สำหรับผู้บริหาร และพนักงาน และนำลงในระบบ Intranet การรถไฟฟ้า เพื่อให้ ผู้ปฏิบัติงานได้รับทราบและยืนยันการรับทราบข้อมูล เสมือนได้ลงนามในพันธะสัญญา ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานได้ตระหนัก และให้ความสำคัญในการปฏิบัติตามคู่มือฯ

2 กุมภาพันธ์ 2561

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี ได้มอบนโยบาย การดำเนินงานให้กับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม โดยมี นายวรวิทย์ จำปรัตน์ ประธานคณะกรรมการรถไฟฟ้าพร้อมคณะ นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฟ้า พร้อมผู้บริหารการรถไฟฟ้า ร่วมต้อนรับและรับมอบนโยบาย นายสมคิด ได้กล่าวขอบคุณคณะกรรมการรถไฟฟ้า และผู้บริหารในการบริหารจัดการองค์กรในด้านต่าง ๆ ทำให้





ภาพรวมมีแนวโน้มที่ดีขึ้น โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 7 เส้นทาง ที่จะทำให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่นมากยิ่งขึ้น โดยรัฐบาลจะให้การรถไฟฯ เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสูงสุดในการพัฒนาประเทศ เนื่องจากรัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาการขนส่งด้วยระบบราง เน้นการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ โดยพิจารณาให้เชื่อมโยงจังหวัดที่มีแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ โดยเน้นความเจริญเข้าไปสู่ชนบทและท้องถิ่น รวมถึงการพัฒนาสองข้างทางรถไฟให้สวยงาม โดยให้ประสานความร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และได้เสนอแนะให้เร่งผลักดันการบริหารพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของการรถไฟฯ ให้มีราคาเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน ซึ่งการบริหารทรัพย์สินสามารถเป็นตัวช่วยการสร้างรายได้ให้กับการรถไฟฯ ทั้งนี้ ได้มอบนโยบายให้คณะกรรมการการรถไฟฯ และผู้บริหาร จัดการองค์การให้พร้อมรองรับกับงาน และโครงการที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต และเชิญผู้มีความรู้





เฉพาะทางด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการท่องเที่ยว ด้านวิศวกรรม มาร่วมเป็นคณะกรรมการรถไฟฯ ซึ่งการรถไฟฯ จะต้องรับภาระมากขึ้น จึงจำเป็นต้องมีความพร้อมด้านงบประมาณ และอัตราค่าจ้างคน ที่มีความสำคัญในการพัฒนาองค์กร โดยต้องการกระตุ้นและปลูกฝังให้เยาวชน หันมารู้จักและรักรถไฟให้มาก เพื่อสร้างคนมารองรับการเติบโตขององค์กร ซึ่งการรถไฟฯ จะต้องดำเนินการจัดทำแผนเสนอขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาลที่พร้อมจะให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่





11 กุมภาพันธ์ 2561

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ พลอากาศเอก ชลิต พุกผาสุข องคมนตรี เยี่ยมชมกิจกรรมภายในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” ณ พระลานพระราชวังดุสิต และสนามเสือป่า ในโอกาสนี้ได้เยี่ยมชมนิทรรศการ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยชมการสาธิตการทำงานของเครื่องตราทางสะดวก และภาพถ่ายล้ำค่าเมื่อครั้งอดีต เกี่ยวกับพระราชกรณียกิจของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร โดยมี นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ กล่าวรายงานต้อนรับ

13 กุมภาพันธ์ 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมให้บริการ ได้เชิญประชาชนร่วมงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” ณ ลานพระราชวังดุสิต โดยผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ สามารถต่อรถขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้บริการฟรี จากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถึงบริเวณลานพระราชวังดุสิต (แยกวังปารุสก์วัน) โดยรถออกทุก 10 นาที ตั้งแต่เวลา 10.30 น. ถึงเที่ยวสุดท้าย เวลา 21.00 น. และจากปลายทางพื้นที่จัดงาน ถึงเที่ยวสุดท้าย เวลา 22.00 น.



การรถไฟแห่งประเทศไทย
State Railway of Thailand

ขอเชิญผู้โดยสารรถไฟ ร่วมงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” โดย ขสมก. จัดรถ Shuttle Bus บริการฟรี เพื่อรับส่งประชาชนที่จะเดินทางไปร่วมงาน จากสถานีรถไฟกรุงเทพ ถึงบริเวณลานพระราชวังดุสิต (แยกวังปารุสก์วัน) ตั้งแต่เวลา 10.30 น. ถึง 21.00 น.

อุ่นไอรัก
← คลายความหนาว →

รถ Shuttle Bus ที่ให้บริการ จะมีป้ายสัญลักษณ์ งาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” ติดบริเวณกระจกหน้ารถจอดให้บริการบริเวณด้านข้างสถานีกรุงเทพ





14 กุมภาพันธ์ 2561

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี พร้อมคณะรัฐมนตรี เยี่ยมชมกิจกรรมภายในงาน “อุ๋นไอรัก คลายความหนาว” ในโอกาสนี้ได้เยี่ยมชมนิทรรศการของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยนายกรัฐมนตรีได้ให้ความสนใจในการบริหารจัดการใช้เครื่องตราทางสะดวก โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายไพโรจน์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ให้การต้อนรับ



16 กุมภาพันธ์ 2561

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มอบนโยบายและติดตามการดำเนินงาน ภายหลังจาก นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี มอบนโยบายการดำเนินงานให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย นายชาติชาย ทัพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม นายธีรพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม โดยมี นายวรวิทย์ จำปรัตน์ ประธานคณะกรรมการรถไฟ พร้อมคณะ นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ พร้อมผู้บริหารการรถไฟฯ ร่วมต้อนรับและรับมอบนโยบาย นายอาคมได้กล่าวว่า ในการมอบนโยบายและให้กำลังใจพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ในครั้งนี้ เนื่องจากการรถไฟฯ มีภารกิจที่ต้องดำเนินการเป็นจำนวนมาก โดยบทบาทที่สำคัญของการรถไฟฯ ที่จะเกิดขึ้นและเห็นผลเป็นรูปธรรมในอนาคต คือ สามารถลดต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์ โดยตั้งเป้าหมายว่าในปี 2570 เมื่อการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 เสร็จเรียบร้อย จะสามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งได้ 30 ล้านตัน จากปัจจุบัน 10 ล้านตันต่อปีและสามารถเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการได้ปีละ 80 ล้านคน ทั้งนี้ จะเปลี่ยนการให้บริการขบวนรถจากเดิมที่มีอยู่ แบ่งเป็น 4 ระดับ คือ Premium Train คือขบวนระยะทางไกล ที่ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 4 ชั่วโมง เช่น กรุงเทพฯ - หนองคาย จะใช้เวลา 3 ชั่วโมงครึ่ง

ขบวนรถ Overnight Train ขบวนระยะทางไกล ที่ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 7 ชั่วโมง ขบวนรถ Inter City ขบวนรถระหว่างเมืองที่มีระยะทางไม่เกิน 500 กิโลเมตร เช่น กรุงเทพฯ - นครสวรรค์ หรือ ขอนแก่น - หนองคาย และขบวนรถชานเมือง เช่น รถไฟสายสีแดง และจะให้การรถไฟฯ ศึกษาความเหมาะสมการออกแบบรถไฟฟ้า โดยใช้โครงสร้างทางเดิมที่มีอยู่ แต่เปลี่ยนหัวรถจักรเป็นรถไฟฟ้า เพื่อลดการใช้พลังงานน้ำมัน โดยจะพิจารณาใน 4 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา กรุงเทพฯ - หัวหิน กรุงเทพฯ - นครสวรรค์ นอกจากนี้ ได้มอบนโยบายการพัฒนาองค์การด้านบุคลากรให้กับการรถไฟฯ ที่ปัจจุบันประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรเป็นจำนวนมาก ซึ่งกระทรวงคมนาคม จะเร่งรัดการพิจารณาเรื่องการเพิ่มอัตราค่าจ้างพนักงาน โดยจะนำเสนอ ครม. เพื่อขอแก้ไขมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ที่กำหนดให้สามารถรับพนักงานใหม่เพิ่มได้เพียง 5% ของพนักงานที่เกษียณอายุราชการ และจะยกระดับการศึกษาของโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ให้เป็นโรงเรียนเทียบเท่าการศึกษาในระดับปริญญาตรีในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ในการสร้างบุคคลที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับงาน เพื่อรองรับโครงการที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง



17 กุมภาพันธ์ 2561

บรรยากาศที่บูธกรมรถไฟ ภายใน “งานอุ่นไอรัก คลายความหนาว” ณ พระลานพระราชวังดุสิต มีประชาชนจำนวนมากให้ความสนใจในการถ่ายภาพย้อนยุคไปในระจกย้อนเวลา โดยการซื้อของที่ระลึกของกรมรถไฟขึ้นได้ก็ 1 ชิ้น จะได้รับสิทธิ์ถ่ายภาพฟรี 1 ภาพ ในช่วงเวลา 17.00 น. และเวลา 20.00 น.



22 กุมภาพันธ์ 2561

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ ได้นำคณะผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟฯ แต่งกายด้วยชุดผ้าไทยย้อนยุค สมัยรัชกาลที่ 5 เข้าร่วมงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” และเปิดเผยว่า สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้นำหน่วยราชการ ในพระองค์จัดงานฤดูหนาวขึ้นภายใต้ชื่อ “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” ณ พระลานพระราชวังดุสิต และสนามเสือป่า ระหว่างวันที่ 8 กุมภาพันธ์ - 11 มีนาคม 2561 เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติ แสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระมหากษัตริย์ แห่งราชวงศ์จักรี ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เป็นส่วนหนึ่ง ในการร่วมกิจกรรมจัดแสดงนิทรรศการภายในงาน เพื่อเผยแพร่ ประวัติความเป็นมาวิวัฒนาการแห่งการเดินทางด้วยรถไฟ เพื่อ เฉลิมพระเกียรติ แสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของ บุรพมหากษัตริยาธิราชเจ้า แห่งราชวงศ์จักรีที่มีมาอย่างต่อเนื่อง ภายใต้ชื่อ “จากปฐมบท...สู่อนาคตรถไฟไทย” ซึ่งเริ่มต้นตั้งแต่ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดตั้งกิจการรถไฟขึ้นในปี พ.ศ. 2429 นำพาความเจริญสู่บ้านเมืองเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

ทั้งนี้ ภายในงานยังได้มีการจำลองบรรยากาศภายใต้แนวคิด ย้อนยุค ด้วยรูปแบบศิลปะตะวันตกเพื่อให้สอดคล้องกับสถาปัตยกรรม ของพระที่นั่งต่าง ๆ บริเวณพระราชวังดุสิต และยังได้จำลอง สถาปัตยกรรมของสถานีกรุงเทพ ซึ่งเป็นเอกลักษณ์สำคัญของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนมีการจัดแสดงนิทรรศการที่ 1 “ธ ก่อร่าง สร้างศิริไลซ์” จัดแสดงภาพถ่ายล้ำค่าเมื่อครั้งอดีต เกี่ยวกับกิจการรถไฟไทยในสมัยสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งถือเป็นปฐมบทของประวัติศาสตร์ของรถไฟไทย โดยโปรดเกล้าฯ ให้มีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายแรก ด้วยพระราชปณิธานที่จะ สรรค์สร้าง “ความศิริไลซ์” ของบ้านเมืองให้ทัดเทียมอารยะ ประเทศ และกระจายความเจริญไปสู่ท้องที่ต่าง ๆ ตลอดทั่ว พระราชอาณาจักร นิทรรศการที่ 2 “ธ เยี่ยมราษฎรฯ ชาติรมเย็น” ได้จัดแสดงภาพถ่ายล้ำค่าเมื่อครั้งอดีต เกี่ยวกับพระราชกรณียกิจ ของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ซึ่งตลอดรัชสมัยได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเยี่ยม พสกนิกรในถิ่นทุรกันดารโดยมีพระราชปณิธานที่จะบำบัดทุกข์ บำรุงสุขให้แก่ราษฎรในทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ทรงใช้ พระราชยานพาหนะต่าง ๆ รวมถึงขบวนรถไฟพระที่นั่ง ซึ่ง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้น้อมเกล้าฯ น้อมกระหม่อมจัดถวาย



โดยประชาชนที่เข้าเยี่ยมชมนิทรรศการของการรถไฟฯ จะได้ร่วมสมทบทุนโดยเสด็จพระราชกุศลด้วยการซื้อโปสการ์ดที่ระลึก 9 แบบ และโปสการ์ดตัวที่ระลึก พร้อมรับหนังสือ “ถ้าวันหนึ่งฉันจะนั่งรถไฟ” และประทับตราสัญลักษณ์การจัดงานไว้เก็บสะสม





24 กุมภาพันธ์ 2561

คุณพลอยไพลิน มหิตล เจนเซน พระธิดาในทูลกระหม่อมหญิงอุบลรัตนราชกัญญา สิริวัฒนาพรรณวดี พร้อมครอบครัว ให้เกียรติเยี่ยมชมบุปผาทรงรถไฟ ในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” ณ พระลานพระราชวังดุสิต

งานศิลป์สถาปัตยกรรมภาคกลางตอนบน

สถานีกรุงเทพเป็นสถานีต้นทางหลักของทางรถไฟในประเทศไทยในเขตหัวรถจักรภาคกลาง ซึ่งมีเส้นทางสายหลักกระจายออกไปในภูมิภาคต่างๆ ที่อยู่ต่อเนื่องกัน คือ ภาคกลางตอนบนเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายเหนือผ่านจังหวัด พระนครศรีอยุธยา ต.พริ้ง นครสวรรค์ อุทัยธานี และสายอีสานผ่านจังหวัดสระบุรี อุทัยธานี นครราชสีมา ส่วนภาคกลางตอนล่างเชื่อมต่อไปยังทางรถไฟสายใต้ตอนบนสู่จังหวัดกาญจนบุรี และสายใต้ถึงทางหลักผ่านจังหวัด นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ไปจนภาคใต้ที่จังหวัดชุมพร

26 กุมภาพันธ์ 2561

พลเอก ธีรชัย นาควานิช องคมนตรี เยี่ยมชมกิจกรรมภายในงาน “อุ๋นไอรัก คลายความหนาว” ในโอกาสนี้ได้ให้เกียรติเยี่ยมชม นิทรรศการของกรมรถไฟ โดยองคมนตรีให้ความสนใจเครื่องตราทางสะดวกและโทรศัพท์ ซึ่งเป็นเครื่องมือสื่อสารในการเดินรถไฟ โดยมีเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ พร้อมให้ข้อมูลและสาธิตวิธีการใช้เครื่องมือดังกล่าว



3 มีนาคม 2561

น้อง ๆ บ้านราชวิถีเข้าชมบูทกรรมรถไฟในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” โดยมีเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ให้ความรู้เรื่องการใช้เครื่องตราทางสะดวก และเล่นเกมสื่อดิจิทัล



16 มีนาคม 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จัดพิธีเปิดโครงการทดสอบการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B10 ในเครื่องยนต์รถไฟที่สถานีบ้านแหลม จังหวัดสมุทรสาคร โดยมี นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วย นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ เป็นผู้แทนการรถไฟฯ ร่วมในพิธีเปิดโครงการฯ สำหรับการทดสอบการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B10 ในเครื่องยนต์รถไฟนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายภาครัฐ ในการเพิ่มการใช้ น้ำมันปาล์มดิบ สำหรับการผลิตไบโอดีเซล ตามนโยบายจากกระทรวงพลังงาน และกระทรวงคมนาคม ซึ่งได้มอบหมายให้การรถไฟฯ และ ปตท. ร่วมกันทดสอบการใช้น้ำมันดีเซลที่มีส่วนผสมไบโอดีเซลร้อยละ 10 โดยการทดลองกับ ขบวนรถดีเซลรางในเส้นทางรถไฟสาย บ้านแหลม - แม่กลอง ในการนำร่องการทดลองใช้น้ำมันไบโอดีเซล B10 ร่วมกับ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จำนวน 36,000 ลิตร ในระยะเวลา 6 เดือน เพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการทำงานของเครื่องยนต์รวมถึง ผลกระทบที่มีต่อเครื่องยนต์ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อเพิ่มโอกาสในการใช้น้ำมันไบโอดีเซลมากยิ่งขึ้นในอนาคต และสามารถถ่ายทอดไปสู่การใช้ประโยชน์แก่ภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป



17 มีนาคม 2561

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นประธานในพิธีเปิดเดินขบวนรถเที่ยวปฐมฤกษ์เส้นทาง กรุงเทพฯ - พัทยา - บ้านพลูตาหลวง - กรุงเทพฯ กล่าวว่าการรถไฟฯ ขานรับนโยบายด้านการท่องเที่ยวเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในภูมิภาค และพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศ เพื่อสนับสนุนแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติในปี 2561 ที่มุ่งเน้นการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยเฉพาะพื้นที่ในจังหวัดชลบุรีที่มีแหล่งท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก เช่น ตลาดน้ำ 4 ภาค พัทยา สวนนงนุช เรือหลวงจักรีนฤเบศร หาดนางรำ หาดนางรอง สวนน้ำการ์ตูนเน็ตเวิร์ค อเมโซน ศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล กองทัพเรือ เพอร์คูล่าฟาร์ม ฟาร์มปลาการ์ตูน ฯลฯ จึงได้เปิดเดินขบวนรถพิเศษโดยสาร กรุงเทพฯ - พัทยา - บ้านพลูตาหลวง - กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นรถดีเซลราง นั่งปรับอากาศชั้น 2 รองรับการเดินทาง และอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยจะมีให้บริการเป็นประจำทุกวันเสาร์และวันอาทิตย์ ในระยะแรกเปิดทดลองเป็นระยะเวลา 6 เดือน มีให้บริการวันละ 2 ขบวน ไปและกลับ เริ่มให้

บริการวันเสาร์ที่ 17 มีนาคม - วันอาทิตย์ที่ 30 กันยายน 2561 นายอานนท์ฯ กล่าวเพิ่มเติมว่า การรถไฟฯ ได้รับความร่วมมือจากสมาคมผู้ประกอบการขนส่งจังหวัดชลบุรีในการอำนวยความสะดวกจัดรถโดยสารให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสารจากสถานีรถไฟเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังได้จับมือกับสมาคมแหล่งท่องเที่ยวพัทยา มอบสิทธิพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางไปกับขบวนรถโดยสารพิเศษนี้ เพียงแสดงตัวโดยสารรถไฟที่แหล่งท่องเที่ยว อาทิ สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล ม.บูรพา สวนเสือศรีราชา ปราสาทสัจธรรม Pattaya Dolphin World & Resort Art In Paradise Pattaya Teddy Bear Museum Pattaya Cartoon Network Amazon Ramayana Water Park บ้านกล้วย พัทยา เมทัล อาร์ท แกลลอรี่ ศิลปะจากเหล็ก ก็สามารถรับสิทธิพิเศษ หรือ ส่วนลดต่าง ๆ มากมาย ทั้งนี้ คาดว่าเมื่อเปิดให้บริการขบวนรถพิเศษดังกล่าวแล้วจะมียอดผู้ใช้บริการรถไฟเพิ่มขึ้น และหากมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จะมีการพิจารณาขยายเวลาการให้บริการต่อไปสำหรับผู้โดยสารที่จะเดินทางกับขบวนรถดังกล่าว

19 มีนาคม 2561

• การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มอบตู้สินค้ารถไฟเก่า จำนวน 39 ตู้ ซึ่งไม่ใช้งานแล้ว ให้แก่องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา เพื่อร่วมจัดกิจกรรม “วางแหล่งอาศัยสัตว์ทะเล (วางปะการังเทียม) บริเวณอ่าวไทย” เนื่องในวันท้องถิ่นไทย เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2561 (ขอขอบคุณภาพจาก สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์)



• นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้ากองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว และนายสัญญา สวัสดิ์ หัวหน้างานโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมแสดงความยินดีเนื่องในโอกาสวันสถาปนากิจการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ครบรอบ 58 ปี ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ร่วมบริจาคเงินสมทบทุนมูลนิธิช่วยคนตาบอดแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชินูปถัมภ์ โดยมอบผ่านนายยุทธศักดิ์ สุภสร ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ณ อาคาร ททท. สำนักงานใหญ่





24 มีนาคม 2561

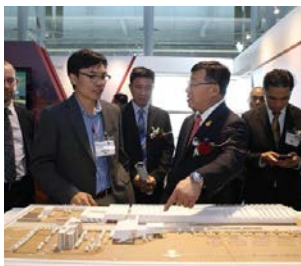
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธาน ในพิธีปล่อยขบวนรถจักรไอน้ำเที่ยวประวัติศาสตร์ กรุงเทพฯ - ออยุธยา เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ครบรอบ 121 ปี วันที่ 26 มีนาคม 2561 โดยมีนายทองศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ พร้อมผู้บริหารการรถไฟฯ ร่วมในพิธี ซึ่งการจัดงานครั้งนี้ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยว แต่งกายชุดไทยเป็นจำนวนมาก



26 มีนาคม 2561

รฟท. จัดงานวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ครบรอบ 121 ปี แสดงแนวทางการพัฒนารถไฟใน 3 มิติ พร้อมขับเคลื่อนอนาคตไทยสู่ความยั่งยืน ณ บริเวณโถงกลางสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายไพโรจน์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายวรวิทย์ จำปีรัตน์ ประธานกรรมการรถไฟฯ พร้อมด้วยคณะกรรมการรถไฟฯ และนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานร่วมเปิดนิทรรศการงานวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ครบรอบ 121 ปี การรถไฟฯ ภายใต้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยได้มีการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงข่ายรถไฟสนับสนุนการพัฒนา EEC ที่จะสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ ตอกย้ำความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบก และโลจิสติกส์ของไทย ก่อประโยชน์ให้กับประเทศชาติและประชาชนสำหรับการพัฒนาในอนาคตของการรถไฟฯ ในปีนี้ได้มุ่งเน้นการพัฒนารถไฟใน 3 มิติหลัก ซึ่งจะเป็นแกนสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ มิติแรก คือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การก่อสร้างส่วนต่อขยายรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง และสายใหม่อีก 16 เส้นทาง พัฒนารถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง และรถไฟเชื่อมโยงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) 4 โครงการ มิติที่ 2 คือ การพัฒนาการบริการ ได้แก่ การพัฒนาระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket การจัดการรถไฟดีเซลราง 186

คัน แผนการจัดการจักรและรถพ่วง การพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ และมิติสุดท้าย คือ การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ได้แก่ การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ 4 แห่ง คือ (1) ย่านสถานีกลางบางซื่อ พื้นที่พัฒนา 1,100 ไร่ (2) ย่านสถานีมีนกะสัน พื้นที่พัฒนา 497 ไร่ (3) ย่านสถานีแม่น้ำ พื้นที่พัฒนา 277 ไร่ และ (4) โรงแรมหัวหิน พื้นที่พัฒนา 72 ไร่ และการพัฒนาย่านสถานีรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 13 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนารวม 657 ไร่ และระยะที่ 2 อีก 12 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนารวม 1,685 ไร่ และการพัฒนาย่านสถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง จำนวน 7 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนารวม 97 ไร่ ทั้งนี้ เมื่อโครงการต่าง ๆ พัฒนาแล้วเสร็จจะทำให้มีผู้โดยสารโดยรวมเพิ่มขึ้นเป็น 79.90 ล้านคนต่อปี ความเร็วเฉลี่ยรถไฟโดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (จากเดิม 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ปริมาณสินค้าโดยรวมเพิ่มขึ้นเป็น 46.86 ล้านตันต่อปี สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นเป็น 10% (จากปี 2558 อยู่ที่ 1.4%) ความเร็วเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (จากเดิม 39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงเป็น 11.9% (จากปี 2556 อยู่ที่ 14.2%) และต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงเป็น 6.7% (จากปี 2558 อยู่ที่ 7.4%) ด้วยเหตุนี้ระบบรางจึงเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและปลอดภัย ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งด้านการเดินทางและขนส่ง ขณะเดียวกันก็ช่วยสร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟพาดผ่านมาก่อน พร้อมขับเคลื่อนอนาคตประเทศไทยสู่ความยั่งยืน



28 มีนาคม 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมจัดนิทรรศการในงานการประชุมวิชาการและแสดงนิทรรศการอุตสาหกรรมระบบขนส่งทางรางไทย ครั้งที่ 4 และ Rail Asia Expo 2018 ณ สถานีรถไฟฟ้า Airport Rail Link มักกะสัน โดยมีนายบุญเลิศ ตันตวิญญพงศ์ หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า พร้อมผู้บริหารการรถไฟฯ เข้าร่วมงาน ซึ่งมีหน่วยงานจากภาครัฐ และเอกชน เข้าร่วมจัดนิทรรศการซึ่งเป็นการนำเสนอผลงานที่เกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เทคโนโลยีรถไฟ และรถไฟใต้ดิน เป็นการขยายองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานจากหน่วยงานระบบขนส่งทางรางจากต่างประเทศไปสู่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ได้มีการนำเสนอความก้าวหน้าของงานวิจัยระบบขนส่งทางรางไทย และต่างประเทศ

29 มีนาคม 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร ลาดกระบัง - กรุงเทพฯ - ลาดกระบัง ในวันจันทร์ - ศุกร์ เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนที่เดินทางในช่วงเช้าและเย็น และช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตพื้นที่ชั้นใน ซึ่งขบวนรถสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 600 คน ต่อเที่ยว เริ่มให้บริการเที่ยวแรก 30 มีนาคม 2561 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟฯ เปิดเผยว่า ปัจจุบันปัญหาความแออัดของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า Airport Link และผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่ชั้นในประสบปัญหาจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก การรถไฟฯ จึงได้จัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร ในช่วงเช้าจากลาดกระบัง - กรุงเทพฯ และช่วงเย็นจากกรุงเทพฯ - ลาดกระบัง ซึ่งเป็นรถดีเซลรางนั่งปรับอากาศ จำนวน 2 ตู้ และรถพัดลมอีก 4 ตู้ โดยให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ วันละ 2 ขบวน (เที่ยวเช้า และเย็น) เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนที่เดินทางในช่วงเช้าและเย็น และช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตพื้นที่ชั้นใน เริ่มให้บริการเที่ยวแรก 30 มีนาคม 2561 รายละเอียดตามตารางเวลา

เที่ยวเช้า : ขบวนรถพิเศษ 994 ลาดกระบัง - กรุงเทพฯ

สถานี	เวลา
สถานีลาดกระบัง	07.45 น.
สถานีบ้านทับช้าง	07.54 น.
สถานีหัวหมาก	08.02 น.
ป้ายหยุดรถสุขุมวิท 71 (ARL รามคำแหง)	08.08 น.
ป้ายหยุดรถโศก (ARL มักกะสัน)	08.15 น.
สถานีมักกะสัน	08.20 น.
ป้ายหยุดรถพญาไท (ARL พญาไท)	08.25 น.
สถานีกรุงเทพ	08.40 น.

เที่ยวเย็น : ขบวนรถพิเศษ 995 ลาดกระบัง - กรุงเทพฯ

สถานี	เวลา
สถานีกรุงเทพ	18.30 น.
ป้ายหยุดรถพญาไท (ARL พญาไท)	18.43 น.
ป้ายหยุดรถมักกะสัน (ARL ราชปรารภ)	18.49 น.
ป้ายหยุดรถโศก (ARL มักกะสัน)	18.55 น.
ป้ายหยุดรถสุขุมวิท 71 (ARL รามคำแหง)	19.03 น.
สถานีหัวหมาก	19.11 น.
สถานีบ้านทับช้าง	19.17 น.
สถานีลาดกระบัง	19.25 น.

สำหรับอัตราค่าโดยสารที่ให้บริการ คิดอัตราเหมาจ่ายราคาเดียวตลอดเส้นทาง แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

- 1) รถดีเซลรางนั่งปรับอากาศ อัตราท่านละ 20 บาท
- 2) รถดีเซลรางนั่งพัดลม อัตราท่านละ 10 บาท

ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ สามารถใช้บัตรซื้อตั๋วโดยสารได้ที่สถานีเท่านั้น ซึ่งต้องใช้สิทธิ์ด้วยตัวเอง ทั้งนี้บัตรสวัสดิการ 1 ใบสามารถใช้ได้ 1 สิทธิ์ นอกจากนี้ผู้ที่มีบัตรสวัสดิการ หรือบัตรส่วนลดต่าง ๆ รวมทั้งตัวรายเดือน จะไม่สามารถนำบัตรดังกล่าวมาใช้กับขบวนรถพิเศษการโดยสารนี้ได้



30 มีนาคม 2561

การรถไฟฯ นำคณะสื่อมวลชนลงพื้นที่โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ที่สถานีบ้านกระโดน และสถานีขอนแก่น โดยมีนายวรรณพ ไพศาลพงศ์ รองวิศวกรใหญ่ด้านก่อสร้าง ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟฯ นำคณะเยี่ยมชมโครงการ โดยโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น มีระยะทางรวม 187 กิโลเมตร วงเงินงบประมาณก่อสร้างจำนวน 23,430,000,000 บาท งานก่อสร้างประกอบด้วย การก่อสร้างระบบทางคู่ พื้นที่ลานกองสินค้า (Container yard หรือ CY) ที่สถานีบ้านกระโดน สถานีบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา สถานีท่าพระ จังหวัดขอนแก่น และสถานีรถไฟจำนวน 18 แห่ง ขณะนี้ภาพรวมของโครงการมีความคืบหน้าแล้วร้อยละ 57.8 ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 0.1 และมีกำหนดการก่อสร้างแล้วเสร็จในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562 คาดว่าจะสามารถก่อสร้างได้แล้วเสร็จตามที่ตั้งเป้าไว้





สำหรับสถานีที่มีการก่อสร้างคืบหน้าไปแล้วกว่าร้อยละ 90 มีทั้งหมด 9 สถานี และที่หยุดรถ 2 แห่ง รวมทั้งหมด 11 แห่ง ประกอบด้วย สถานีบ้านเกาะ สถานีบ้านกระโดน สถานีหนองแมว สถานีโนนสูง สถานีบ้านดงหลวง สถานีบ้านมะค่า สถานีพลสงคราม สถานีบ้านดอนใหญ่ สถานีเมืองคง ที่หยุดรถบ้านหนองกันงา ที่หยุดรถเนินถั่วแปบ ซึ่งในช่วงเดือนตุลาคม 2561 จะทำการทดสอบระบบเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมก่อนเปิดใช้งานจริง

นอกจากนั้น การก่อสร้างสถานีขอนแก่น ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในโครงการฯ ขณะนี้มีความคืบหน้าการก่อสร้างประมาณร้อยละ 70 ซึ่งเป็นสถานีรถไฟยกระดับ มีความยาวทางยกระดับ 5.2 กิโลเมตร สูงกว่าพื้นดินเฉลี่ย 10 เมตร ชั้นล่างประกอบด้วย ห้องจำหน่ายตั๋ว พื้นที่เชิงพาณิชย์ และห้องควบคุมการเดินทาง

ที่มีระบบที่ทันสมัย สามารถสั่งการและติดตาม คำนวณการเดินทางในเส้นทาง ส่วนชั้นที่สองจะเป็นชานชาลาสำหรับผู้โดยสาร โดยโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางจिरะ - ขอนแก่น ได้เตรียมพื้นที่ เพื่อรองรับการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ทั้งนี้จะมีการทดสอบระบบทั้งหมดของสถานีภายในเดือนธันวาคม

หากโครงการนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากชุมทางถนนจिरะ - ขอนแก่น จาก 3 ชั่วโมง เหลือ 1 ชั่วโมง 20 นาที และช่วยลดเวลาการขนส่งสินค้าจากเดิม 6 ชั่วโมง เหลือเพียง 2 ชั่วโมง 30 นาที นอกจากนี้ยังช่วยเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าจาก 4 แสนตันต่อปีเป็น 4 ล้านตันต่อปี และสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจาก 2 ล้านคนต่อปีเป็น 10 ล้านคนต่อปี



1 เมษายน 2561

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ พร้อมด้วยผู้บริหาร การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมพิธีวางพวงดอกไม้ และมอบ กระเช้าแสดงความยินดี เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนา กรมทางหลวง ครบรอบ 106 ปี โดยมี นายธานีทร สมบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวงให้การต้อนรับ



2 เมษายน 2561

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ พร้อมด้วยผู้บริหารการรถไฟฯ ร่วมงานและมอบกระเช้าแสดงความยินดี เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม ครบรอบปีที่ 106 โดยมี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธี และนายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายธีรพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บริหาร ข้าราชการ และพนักงาน หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมเข้าร่วมงาน ณ อาคารสโมสร และหอประชุม ชั้น 3 กระทรวงคมนาคม ถนนราชดำเนินนอก เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร





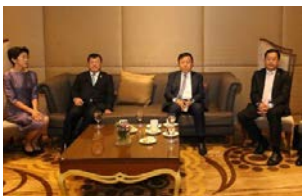
3 เมษายน 2561

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นประธานในการประชุม คณะทำงาน OCC ครั้งที่ 1/2561 เพื่อเตรียมความพร้อมในการเดินขบวนรถรองรับการเดินทางของประชาชนเทศกาลสงกรานต์ 2561 โดยขอให้พนักงานทุกคนให้บริการผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวก และปลอดภัยมากที่สุด เหมือนเช่นเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมามีที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ และไม่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงใด ๆ เกิดขึ้น



6 เมษายน 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นแนวทางการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศระบบราง ในการส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการ ระหว่างหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบราง เพื่อให้การกำหนดแนวทางในการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศระบบรางเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบรางของประเทศ โดยมีนายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดการสัมมนา พร้อมด้วยนางสิริมา หิรัญเจริญเวช รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ เป็นผู้แทนการรถไฟฯ เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น ณ โรงแรมแกรนด์เมอร์เคียว กรุงเทพฯ พอร์จูน





10 เมษายน 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดตัว “โครงการ 1+1=0 รถไฟไทยปลอดภัย ทุกเส้นทาง” กิจกรรมรณรงค์ลดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานพาหนะผ่านบริเวณจุดตัดทางรถไฟ เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับสัญลักษณ์จราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟฯ ตลอดจนให้ความรู้ด้านการขับขี่ผ่านจุดตัดรถไฟฯ พร้อมแนะผู้ขับขี่ 4 ข้อได้แก่ (1) หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร (2) ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางเดินรถไฟที่ตัดข้ามทางรถไฟ (3) จอดรถห่างจากทางรถไฟไม่ต่ำกว่า 15 เมตร (4) สังเกตป้ายหยุด ป้าย “ระวังรถไฟ” และป้ายทรงสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูนสีอำพันมีเครื่องหมายจักรไอน้ำและรั้วกันให้หยุดรถและรอนจนแน่ใจจึงจะขับผ่านไปได้ ปัจจุบันประเทศไทยมี จุดตัดทั้งหมด 2,457 แห่ง โดย รฟท. ได้ตั้งเป้ารณรงค์ให้ความรู้ผู้ขับขี่ผ่านจุดตัดเพื่อให้อุบัติเหตุเป็นศูนย์ภายใน 10 ปี นอกจากนี้ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน 2561 รฟท. จัดแผนอำนวยความสะดวก และปลอดภัย โดยเพิ่มตู้โดยสารของขบวนรถประจำ ตลอดจนเปิดขบวนรถพิเศษ ซึ่งรวมแล้วสามารถรองรับผู้โดยสารประมาณ 1.09 แสนคนต่อวัน รวมถึงจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัย และศูนย์ความปลอดภัยในส่วนภูมิภาครวม 5 เขต และเพิ่มป้ายเตือนต่าง ๆ โดยเฉพาะสถานีทางผ่านที่ติดตั้งเครื่องกั้นถนนระบบอัตโนมัติ และเครื่องกั้นชนิดแผงกัน ที่เป็นจุดเสี่ยง ควบคุมความปลอดภัย ตลอด 24 ชั่วโมง นางสิริมา ธีรฤกษ์เจริญเวช รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ กล่าวว่า เนื่องจากในแต่ละปีจะเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรถไฟหลายครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกว่า 87% เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดประเภททางลัดผ่าน และจุดตัดทางรถไฟที่ควบคุมด้วยเครื่องหมายจราจรเพียงอย่างเดียว โดยในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา



อุบัติเหตุมีจำนวนลดลง แต่ รฟท. ก็ไม่ได้นิ่งนอนใจ ยังคงเดินหน้าสร้างความปลอดภัยในบริเวณจุดตัดทางรถไฟ จึงได้จัด “โครงการ 1+1=0 รถไฟไทยปลอดภัยทุกเส้นทาง” กิจกรรมรณรงค์ลดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานพาหนะผ่านบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ในหลายพื้นที่ทั่วประเทศ โดยกำหนดให้สถานีรถไฟเป็นศูนย์รวมในการประสานงานให้ความรู้เพื่อสร้างเครือข่ายในชุมชน โรงเรียน เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับสัญลักษณ์จราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟฯ และความรู้ด้านการขับขี่ผ่านจุดตัดรถไฟฯ โดยมีเป้าหมายสูงสุดในการให้รถไฟและชุมชนอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข เพื่อรองรับการขยายตัวของโครงการก่อสร้างรถไฟในอนาคตจำนวนมาก ทั้งนี้ ปัจจุบันโครงข่ายทางรถไฟทั้งประเทศมีความยาวทั้งสิ้น 4,507 กิโลเมตร ตัดผ่านทั้งหมด 47 จังหวัด มีจุดตัดระหว่างรถไฟและถนนทั้งสิ้น 2,684 จุด โดยในจำนวนนั้นมีคานกั้นถนน (รวมคานกั้นอัตโนมัติ) 1,425 จุด ป้ายเครื่องหมายจราจร 226 จุด ทางตัดที่มีสะพานข้าม (Overpass) 192 จุด ทางตัดที่มี



อุโมงค์ลอด (Under Pass) 214 จุด คานยก (เอกชนควบคุม) 6 จุด และทางลัดผ่าน 621 จุด เพื่อรณรงค์ลดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ ยานพาหนะ บริเวณจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับรถยนต์ในช่วง เทศกาลสงกรานต์ รพท. มีคำแนะนำในการข้ามจุดตัดทางรถไฟ อย่างปลอดภัย ดังนี้

1. หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร ไม่ว่าจะ มีเครื่องหมายหรือเสียงสัญญาณระวางรถไฟหรือไม่ก็ตาม ต้องรอให้แน่ใจว่าไม่มีรถไฟวิ่งผ่านหรือรถไฟวิ่งผ่านไป แล้ว จึงจะขับรถผ่านไป
2. ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
3. หากต้องการจอดรถ ต้องจอดรถในระยะไม่ต่ำกว่า 15 เมตรก่อนถึงทางรถไฟ
4. หากเห็นป้ายสัญลักษณ์ ได้แก่ ป้ายหยุด ป้ายเตือนรูป กากบาท “ระวางรถไฟ” ป้ายทรงสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน สีอำพันมีเครื่องจักรไอน้ำและรั้วกัน ให้ชะลอความเร็ว และดูให้แน่ใจว่าไม่มีรถไฟแล่นผ่านมา

สำหรับในช่วงเทศกาลสงกรานต์ รพท. จัดแผนอำนวยความสะดวก และปลอดภัยการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์



เปิดขบวนรถพิเศษในเส้นทางสายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ เป็น 2 ช่วง คือ ช่วงไปสงระหว่างวันที่ 11 - 13 เมษายน 2561 จำนวน 9 ขบวน รองรับผู้โดยสาร 12,500 คน และ เทียบกลับ ระหว่างวันที่ 15 - 17 เมษายน 2561 จำนวน 11 ขบวน รองรับ ผู้โดยสาร 15,500 คน ซึ่งรวมแล้วสามารถรองรับผู้โดยสาร ประมาณ 1.09 แสนคนต่อวัน สำหรับแผนความปลอดภัย รพท. กวดขันพนักงานทุกฝ่ายให้อำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร ตลอด 24 ชั่วโมง ตลอดจนจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัย และศูนย์ความปลอดภัยใน ส่วนภูมิภาครวม 5 เขต และเพิ่มป้ายเตือนต่าง ๆ โดยเฉพาะสถานี ทางผ่านที่ติดตั้งเครื่องกั้นถนนระบบอัตโนมัติ และเครื่องกั้นชนิด แฉงกันที่เป็นจุดเสี่ยง

11 เมษายน 2561

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ ตรวจสอบสภาพการโดยสาร บริเวณสถานีกรุงเทพ ก่อนช่วงวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ และตรวจเยี่ยมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ฝ่ายต่างๆ เช่น การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ พร้อมกำชับผู้ปฏิบัติงานทุกภาคส่วน ให้ความสำคัญ สะดวกให้แก่ประชาชน ให้ถึงปลายทางโดยสวัสดิภาพ ทั้งนี้ ได้มอบของที่ระลึกให้กับผู้โดยสาร เพื่อเป็นการขอบคุณผู้ใช้บริการรถไฟ



12 เมษายน 2561

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ เข้าตรวจเยี่ยมให้กำลังใจ และมอบอาหารและน้ำดื่มกับเจ้าหน้าที่หน่วยงานต่างๆ ในสังกัด กระทรวงคมนาคม ที่ปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกประชาชน ในการเดินทางกลับภูมิลำเนาช่วงเทศกาลสงกรานต์ ณ ศูนย์ปลอดภัยกระทรวงคมนาคม

12 เมษายน 2561

การรถไฟฯ ได้จัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารเพิ่มเติม นอกเหนือจากขบวนรถที่เดินประจำในเส้นทางต่าง ๆ อีกจำนวน 3 ขบวน คือ ขบวนที่ 967 กรุงเทพฯ - อุดรธานี ออกเวลา 21.15 น. ขบวนที่ 977 กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี ออกเวลา 22.00 น. และ ขบวน 955 กรุงเทพฯ - ศิลาอาสน์ ออกเวลา 22.30 น. นอกจากนี้ ขบวนรถที่เดินประจำและขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารที่ การรถไฟฯ จัดเพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสารในช่วงระหว่าง วันที่ 11 - 13 เมษายน 2561 แล้วนั้นเพิ่มเติมอีกด้วย



13 เมษายน 2561

รายงานสถิติจำนวนผู้โดยสารในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประจำวันที่ 13 เมษายน 2561 มีจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด 101,220 คน แบ่งออกเป็นผู้โดยสารขาออกจากกรุงเทพฯ จำนวน 60,007 คน และผู้โดยสารขาเข้ากรุงเทพฯ จำนวน 40,003 คน สำหรับเส้นทางที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่นที่สุด คือ สายใต้ มีผู้เดินทางจำนวน 29,003 คน รองลงมาคือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ 28,213 คน สายเหนือ 23,002 คน สายตะวันออก 12,001 คน และ สายแม่กลอง 9,001 คน





14 เมษายน 2561

ตลาดนัดจตุจักร เปิดพื้นที่สร้าง Landmark เล่นน้ำสงกรานต์ แห่งใหม่ชวนนักท่องเที่ยว ร่วมสืบสานประเพณีไทย กระตุ้นเศรษฐกิจชาติ ตลาดนัดจตุจักร จัดงานประเพณีสงกรานต์ ประจำปี 2561 ภายใต้ชื่องาน “สงกรานต์ สราญใจ ณ ตลาดนัดจตุจักร” เน้นการอนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีอันดีงามของไทย หวังสร้าง Landmark แห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร รองรับนักท่องเที่ยวเล่นน้ำสงกรานต์ ชูจุดแข็ง สนุกกับกิจกรรมแล้ว ยังสามารถจับจ่ายซื้อของกับร้านค้าที่มีอยู่มากกว่า 10,000 ร้านค้า ภายในตลาดนัดจตุจักรได้อีกด้วย



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน และประธานกรรมการดำเนินงานบริหารพื้นที่ตลาดนัดจตุจักร การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่ทางตลาดนัดจตุจักร บริหารงานโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับกลุ่มผู้ประกอบการค้า





กลุ่มสหกรณ์บริการผู้ค้า สมาคมผู้ประกอบการค้า และหน่วยงานภาครัฐภาคเอกชนที่ให้การสนับสนุน มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีสงกรานต์ไทย รวมถึงเปิดพื้นที่ตลาดให้ผู้ค้า นักช้อป นักท่องเที่ยวได้เล่นน้ำอย่างเป็นทางการ ซึ่งหลังจากที่การรถไฟฯ ได้เข้ามาบริหารพื้นที่ของตลาดนัดจตุจักร ในปี พ.ศ. 2555 ขณะนี้ การรถไฟฯ มีความพร้อมในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนด้านการตลาด การขาย รวมทั้งสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับตลาดนัดจตุจักร โดยจะเห็นได้จากหลาย ๆ อย่างที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องตามแผนงานที่ได้ตั้งเป้าไว้ ไม่ว่าจะเป็นการปรับภูมิทัศน์ภายในตลาดนัดจตุจักร ให้ทันสมัยขึ้น การจัดระเบียบแผงค้าให้หน้าเดิน ก่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีให้กับตลาดนัดจตุจักร ที่ได้ชื่อว่าเป็นตลาดนัดกลางแจ้งที่ใหญ่ที่สุดในโลกแห่งนี้ รวมไปถึงการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารตลาดอย่าง Chatuchak Guide แอปพลิเคชัน ถือเป็นส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศให้ดียิ่งขึ้น สำหรับภายในงานมีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ มากมาย มีการออกซุ้มอาหาร ทำบุญเลี้ยงพระ กิจกรรมร่วมสนุกและการแสดงบนเวทีหลัก การรณรงค์ห้าห้าห้าผู้อาวุโส แห่งพระพุทธรูปรอบตลาดเพื่อความเป็นสิริมงคลในช่วงบ่ายมีมินิคอนเสิร์ต และกิจกรรมบนเวทีของทีม DJ ที่ส่งตรงจาก RCA มาให้ความบันเทิงกับนักท่องเที่ยว





15 เมษายน 2561

การรถไฟฟ้า ประภาศช่วงเทศกาลสงกรานต์ระหว่างวันที่ 15 - 17 เมษายน 2561 ยังคงแผนมาตรการด้านความปลอดภัย 4 ม. ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเดินขบวนรถ ดังนี้

1. มาตรการด้านพนักงาน กวดขันพนักงานด้านปฏิบัติการ (Operating) ของทุกฝ่าย เช่น นายสถานี พนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อ พนักงานกั้นถนน พนักงานขับรถ พนักงานช่างเครื่อง ฯลฯ ให้ถือปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด ระดมพนักงานด้านช่างเทคนิคต่าง ๆ ประจำอยู่ที่ศูนย์กลางกรุงเทพ เพื่อประสานงานและติดตาม หรือสั่งการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ในช่วงเทศกาลตลอด 24 ชั่วโมง และจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยประจำการรถไฟฟ้า และศูนย์ปลอดภัยตามภูมิภาครวม 5 เขต คือ เขต 1 ศูนย์ปลอดภัยประจำอยู่ที่สถานีกรุงเทพ เขต 2 ศูนย์ปลอดภัยประจำอยู่ที่สถานีนครราชสีมา เขต 3 ศูนย์ปลอดภัยประจำอยู่ที่สถานีอุตรดิตถ์ เขต 4 ศูนย์ปลอดภัยประจำอยู่ที่สถานีชุมพร เขต 5 ศูนย์ปลอดภัยประจำอยู่ที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ ศูนย์ปลอดภัยทั้ง 5 เขต

จะมีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อควบคุม ติดตาม ประสานงานกับศูนย์ประสานการปฏิบัติการเตรียมความพร้อมด้านขนส่ง (จังหวัด) ประสานกับศูนย์ปลอดภัยกระทรวงคมนาคม หรือประสานกับส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

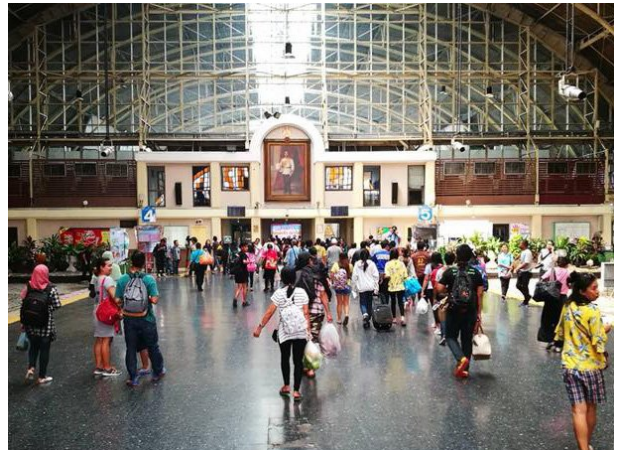
2. มาตรการด้านรถจักร/รถพ่วง ตรวจสอบสภาพรถจักรรถพ่วง อุปกรณ์ล้อเลื่อนต่าง ๆ ให้มีความสมบูรณ์พร้อมใช้งาน และหมั่นตรวจสอบความผิดปกติของอุปกรณ์ล้อเลื่อนต่าง ๆ ขณะทำขบวนระหว่างทาง และก่อนนำออกใช้งาน หากสถานีใดกำหนดให้ขบวนรถหยุดมากกว่า 10 นาทีขึ้นไป พนักงานด้านเทคนิคต่าง ๆ เช่น พนักงานตรวจกล ช่างไฟฟ้า นายสถานี พนักงานรักษารถ ต้องร่วมกันตรวจสอบความเรียบร้อย ความสมบูรณ์ของรถจักร รถพ่วง อุปกรณ์ล้อเลื่อนต่าง ๆ อีกครั้งหนึ่ง
3. มาตรการทางด้านจัดพนักงานตรวจสอบสภาพทางอย่างน้อยวันละครั้ง และเพิ่มความถี่ในการออกตรวจในช่วงเทศกาล จัดทัศนวิสัยสองข้างทางรถไฟโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับทางถนนเพื่อมิให้เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการเดินทาง พนักงานขบวนรถสามารถมองเห็นสภาพสองข้างทางได้อย่างสะดวก ชัดเจน สามารถมองเห็นอาณัติสัญญาณต่าง ๆ หรือเห็นขบวนยานพาหนะต่าง ๆ ที่ขับผ่านถนนเสมอระดับทางรถไฟได้อย่างสะดวก ชัดเจน หรือในทางกลับกัน ผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะสามารถมองเห็นขบวนรถไฟ อาณัติสัญญาณได้อย่างสะดวก ชัดเจนเช่นเดียวกัน
4. มาตรการด้านอาณัติสัญญาณ ตรวจสอบอุปกรณ์เครื่องอาณัติสัญญาณโทรคมนาคม เช่น เสอาณัติสัญญาณไฟสี่เครื่องทางสะดวก เครื่องกั้นถนน เครื่องโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา โดยจัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจวันละ 2 ครั้ง นอกจากนี้ได้เพิ่มป้ายเตือนต่าง ๆ ในบริเวณทางผ่านที่มีเครื่องกั้นอัตโนมัติ และเครื่องกั้นชนิดแผงกัน โดยทำการปรับปรุง ทาสี ให้สามารถมองเห็นได้อย่างสะดวก ชัดเจนมากยิ่งขึ้น เพิ่มไฟฟ้าแสงสว่างให้เพียงพอ มิให้เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการเดินทาง



การรถไฟฟ้า ได้ประสานขอความร่วมมือไปยังกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การบริหารส่วนตำบล องค์การบริหารส่วนจังหวัด และสถานีตำรวจภูธร ในเขตแต่ละพื้นที่ร่วมรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับป้ายเตือน ป้ายอาณัติสัญญาณ เครื่องอาณัติสัญญาณต่าง ๆ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การเดินทาง นอกจากนี้ได้ขอความร่วมมือมายังประชาชนที่เดินทาง ขอให้ระมัดระวังเรื่องความปลอดภัยในการโดยสารรถไฟ

ห้ามยืนระหว่างหัวต่อรถโดยสาร และห้ามใช้บันไดเป็นที่โดยสาร ห้ามขึ้นรถในขณะที่รถกำลังเคลื่อนที่เพราะอาจพลัดตกเสียชีวิตได้ ระมัดระวังทรัพย์สินมีค่าของท่าน อย่าฝากสิ่งของที่มีค่าไว้กับบุคคลแปลกหน้า ห้ามจำหน่าย และดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และสารเสพติดบนขบวนรถและสถานีรถไฟ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ





16 เมษายน 2561

การรถไฟฯ ได้จัดขบวนรถเสริมพิเศษช่วยการโดยสารเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่จะเดินทางกลับจากภูมิลำเนาเข้าสู่กรุงเทพฯ โดยเมื่อวันที่ 15 เมษายน 2561 เพิ่มจำนวน 4 ขบวน จากขบวนรถที่เดินประจำ ซึ่งมียอดผู้โดยสาร ทั้งสิ้น 102,649 คน มีการคาดการณ์ว่าวันที่ 16 เมษายน 2561 จะมีผู้โดยสารเดินทางกลับเข้าสู่กรุงเทพฯ มากที่สุด จึงได้จัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารรองรับอีก จำนวน 5 ขบวน และวันที่ 17 เมษายน 2561 อีก 2 ขบวน ดังนี้

วันที่ 16 เมษายน 2561

ขบวนที่ 976 ศรีสะเกษ - กรุงเทพ ออกเวลา 16.30 น.

ขบวนที่ 962 ศิลาอาสน์ - กรุงเทพ ออกเวลา 19.30 น.

ขบวนที่ 934 อุบลราชธานี - กรุงเทพ ออกเวลา 19.45 น.

ขบวนที่ 936 อุดรธานี - กรุงเทพ ออกเวลา 20.40 น.

ขบวนรถ 6 เชียงใหม่ - กรุงเทพ ออกเวลา 18.30 น.

วันที่ 17 เมษายน 2561

ขบวนที่ 934 อุบลราชธานี - กรุงเทพ ออกเวลา 19.45 น.

ขบวนที่ 936 อุดรธานี - กรุงเทพ ออกเวลา 20.40 น.





17 เมษายน 2561

สถานีกรุงเทพสรุปยอดผู้โดยสารของวันที่ 16 เมษายน 2561 มีจำนวนผู้โดยสาร 102,649 คน และวันที่ 17 เมษายน 2561 มียอดผู้โดยสารทั้งสิ้น 105,310 คน เพิ่มขึ้น 2,661 คน ซึ่งน้อยกว่าที่การรถไฟฟ้า คาดการณ์เป็นผลเนื่องจากผู้โดยสาร มีการวางแผนการเดินทางทยอยกลับเข้ากรุงเทพฯ ทำให้ปริมาณ การเดินทางกลับเข้ากรุงเทพฯ ไม่สูงอย่างที่ประเมินไว้ แต่อย่างไร ก็ตามการรถไฟฟ้า ยังคงจัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารรองรับ อำนาจความสะดวกเพิ่มเติมนอกเหนือจากขบวนรถที่วิ่งประจำ ของช่วงเย็น เพื่อรองรับการเดินทางกลับเข้าสู่กรุงเทพฯ อีก 2 ขบวน คือ ขบวนที่ 934 อุบลราชธานี - กรุงเทพฯ ออกเวลา 19.45 น. ขบวนที่ 936 อุดรธานี - กรุงเทพฯ ออกเวลา 20.40 น.





18 เมษายน 2561

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ ประกาศว่า ตามที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดเดินขบวนรถและพ่วงตู้โดยสาร เพิ่มจนเต็มหน่วยลากจูงในขบวนรถที่มีการวิ่งให้บริการเป็นประจำ จำนวน 235 ขบวนต่อวัน นอกจากนี้ได้มีการเพิ่มขบวนรถพิเศษ ช่วยการโดยสาร ในระหว่างวันที่ 11-13 เมษายน 2561 (เที่ยว ไป 9 ขบวน) และวันที่ 15-17 เมษายน 2561 (เที่ยวกลับ 11 ขบวน) รวมทั้งหมด 20 ขบวน เพื่อให้บริการประชาชนที่เดินทาง กลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลสงกรานต์ สำหรับ ยอดจำนวนผู้ใช้บริการในช่วง 7 วัน ระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน 2561 มีจำนวนทั้งสิ้น 729,270 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วถึง 16,343 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 2 ของจำนวนผู้ใช้บริการ สาเหตุ เนื่องจากปีนี้ มีวันหยุดยาวติดต่อกันถึง 5 วัน จึงทำให้ยอดผู้ใช้ บริการมีจำนวนเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทางที่ผู้โดยสารเดินทางมากที่สุดคือ สายตะวันออกเฉียงเหนือมีผู้โดยสารจำนวน 207,840 คน ถัดมาคือสายใต้ 203,961 คน สายเหนือ 167,385 คน สายตะวันออก 84,368 คน และสายแม่กลอง 65,716 คน โดย ในวันที่ 12 เมษายน 2561 มีผู้โดยสารเดินทางสูงสุดคือ 116,827 คน ซึ่งภาพรวมการโดยสารในปีนี้ ด้านจำนวนขบวนรถและ ตู้โดยสารเพียงพอ ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง การจำหน่ายตั๋วเป็น ไปด้วยความเรียบร้อย ด้านความปลอดภัย ได้รับความร่วมมือ จากกองบังคับการตำรวจรถไฟ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ สारวัตรทหารบกจากกรมทหารราบที่ 11 ในการเพิ่มกำลัง เจ้าหน้าที่ตำรวจและทหารประจำสถานีและบนขบวนรถ เพื่อดูแล รักษาความปลอดภัยให้กับประชาชนในสถานีและบนขบวนรถ รวมถึงการจัดระเบียบในการใช้บริการ มีการตรวจวัดระดับ

แอลกอฮอล์ในลมหายใจ ตรวจหาสารเสพติดให้กับพนักงานขับรถ เจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถ และประจำสถานี ก่อนปฏิบัติหน้าที่ เพิ่มความเข้มงวดในการห้ามจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และสารเสพติด ทั้งนี้ไม่พบปัญหาอาชญากรรมเกิดขึ้นในช่วง เทศกาลดังกล่าว นอกจากนี้ได้รับความร่วมมือจากกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ ร่วมกันปฏิบัติงานเฝ้าระวัง ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุระหว่าง จุดตัดเสมอระดับทางรถไฟกับรถยนต์ให้กับประชาชนที่เดินทาง สำเร็จรไปมา โดยสรุปภาพรวมการให้บริการทั้งหมดในปีนีถือว่า บรรลุตามเป้าหมายและเป็นที่น่าพอใจ



20 เมษายน 2561

การรถไฟฯ จัดพิธีสงฆ์และพิธีรดน้ำขอพรผู้บริหาร เพื่อความเป็นสิริมงคลและเป็นการอนุรักษ์วัฒนธรรมไทย ในโอกาสเทศกาลสงกรานต์ โดยมีนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยผู้บริหาร และพนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ เข้าร่วมพิธี ณ บริเวณโถงกลางตึกบัญชาการ





25 เมษายน 2561

การรถไฟฯ หนุนผู้ค้าในตลาดนัดจตุจักร ใช้การตลาดออนไลน์นำแอปพลิเคชัน เพิ่มช่องทางการขายรับมือตลาดดิจิทัล ยุค 4.0 การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) จัดงานแถลงข่าว และการบรรยายพิเศษ “เทคนิคการตลาดออนไลน์สนับสนุนร้านค้าจตุจักรรับมือยุคดิจิทัล” ส่งเสริมผู้ประกอบการในตลาดนัดจตุจักรด้วยแอปพลิเคชันสุดล้ำ เพื่อเพิ่มช่องทางการขายสินค้า เป็นการสร้างรายได้ และสามารถขยายตลาดไปสู่กลุ่มเป้าหมายได้เพิ่มขึ้น ตามแผนงานการก้าวสู่ตลาดนัดจตุจักร 4.0



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริพงศ์ พงุทธิพันธุ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยถึงความร่วมมือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) (SCB) ในการนำแอปพลิเคชัน Chatuchak Guide มาช่วยในการส่งเสริมด้านการตลาดให้แก่ผู้ประกอบการภายในตลาดนัดจตุจักรซึ่งได้รับการตอบรับจากผู้ประกอบการค้าในตลาด ลูกค้า และนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี ทั้งนี้ เพื่อรองรับกับโลกในยุคดิจิทัล และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ได้เปลี่ยนไปจากเดิมแนวคิดหรือทฤษฎีการทำตลาดในรูปแบบเดิมอาจไม่เพียงพอ

จึงจำเป็นต้องพัฒนาเพื่อให้เข้ากับความต้องการของผู้บริโภคในปัจจุบันมากขึ้น ซึ่งการจัดกิจกรรมเป็นการแนะนำแอปพลิเคชันดังกล่าวอีกครั้ง เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เห็นถึงความสะดวกสบายในการใช้งาน สามารถสืบค้นข้อมูลร้านค้าหรือสินค้าที่ต้องการได้อย่างรวดเร็ว ในส่วนของผู้ประกอบการร้านค้าก็สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้น เพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้า ช่วยเพิ่มรายได้ สามารถขายสินค้าได้ทุกที่ทุกเวลา ไม่จำเป็นต้องรอเปิดหน้าร้านในตลาดฯ ได้อีกด้วย นอกจากนี้ภายในงานมีการบรรยายพิเศษเกี่ยวกับเทคนิคการทำตลาดออนไลน์โดยผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ที่จะมาแนะนำวิธี



และสร้างเทคนิคการขายใหม่ ๆ ให้กับผู้ประกอบการที่อยากก้าวเข้ามาใช้สื่อดิจิทัลเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมการขายให้กับตนเองเพื่อขยายกลุ่มลูกค้าให้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งทิศทางการพัฒนาตลาดนัดจตุจักรในอนาคตที่การรถไฟฟ้า อยู่ในระหว่างดำเนินการ ซึ่งแบ่งออกเป็นแผนในระยะเร่งด่วน และแผนระยะยาว ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริพงศ์ แกลลงขาวเพิ่มเติม หลังจากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้เข้ามาบริหารพื้นที่ตลาดนัดจตุจักร ได้จัดทำแผนการพัฒนาในระยะเร่งด่วน โดยได้ดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยรอบตลาดนัดจตุจักร อาทิ บริเวณจุดประชาสัมพันธ์ และทางเข้า - ออก ประตู 2 ประตู 3 เพื่อรองรับการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว การดูแลรักษาความสะอาด การรักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ดูแลความเรียบร้อย และการติดตั้งกล้องวงจรปิด CCTV ตามจุด

ต่าง ๆ ของตลาดนัดจตุจักร การจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายที่จัดต่อเนื่องเป็นประจำ ซึ่งพบว่าจำนวนของนักท่องเที่ยวมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนแผนระยะยาว การรถไฟฟ้า อยู่ในระหว่างการดำเนินการปรับปรุงห้องน้ำให้มีความสะอาดทันสมัยมากยิ่งขึ้น การปรับปรุงจุดประชาสัมพันธ์ ประตูทางเข้า - ออกที่ 1 รวมถึงการสร้างที่จอดรถอัตโนมัติ (Smart Parking) ที่สามารถรองรับรถยนต์ของผู้มาใช้บริการได้ไม่ต่ำกว่า 100 คัน และปรับปรุงภูมิทัศน์ทั้งด้านในและด้านนอกของตลาดนัดจตุจักรให้มีความทันสมัย สะดวก สบาย เพื่อให้สมกับที่ตลาดนัดจตุจักรเป็นตลาดกลางแจ้งที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติ เป็นตลาดที่สามารถสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศ และเป็นตลาดแห่งความภาคภูมิใจของคนไทยอีกด้วย



• นายสุภัทร วรวัฒน์นุทัย รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร ด้านปฏิบัติการ เป็นตัวแทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมงาน แลกงชาว “สถานีหัวหิน ความทรงจำแห่งรัก” ณ โถงกลาง สถานีกรุงเทพ โดยมีกลุ่มกะตอยรัก(ษ์)หัวหิน และปลัดอำเภอ หัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ร่วมกันแลกเปลี่ยนการจัดกิจกรรม เพื่อเฉลิมพระเกียรติและน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 เนื่องในวโรกาสครบรอบ 68 ปี พระราชพิธีราชาภิเษกสมรส ครึ่งเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2493 โดยพระองค์ทรงเสด็จ พระราชดำเนินโดยรถไฟไปยังพระตำหนักเปี่ยมสุข วังไกลกังวล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งการจัดกิจกรรมดังกล่าว จัดขึ้นในวันเสาร์ที่ 28 เมษายน 2561 เป็นรูปแบบงานกาล่าดินเนอร์ การกุศล รายได้สมทบทุนการจัดซื้อเครื่องกระตุกหัวใจ AED มอบให้สถานีหัวหิน เพื่อการช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินหัวใจ หยุดเต้นกับผู้โดยสาร



26 เมษายน 2561

• นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมพิธีแถลงข่าวและเข้ารับเกียรติบัตร โครงการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของนักเรียนในโรงเรียนที่ด้อยโอกาส ปี 2560 โดยมีพลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม เป็นประธานในพิธี ณ ตึกสันติไมตรีหลังนอก ทำเนียบรัฐบาล



• นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฯ มอบเงินบริจาคสมทบโครงการแวนแก้ว และร่วมแสดงความยินดีกับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากิจการ ครบรอบ 50 ปี ณ สำนักงานใหญ่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี



1 พฤษภาคม 2561

นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฟ้า ร่วมแสดงความยินดีและมอบเงินบริจาค สมทบกองทุนเพื่อการกุศล “รักคุณเท่าฟ้า” เนื่องในโอกาส

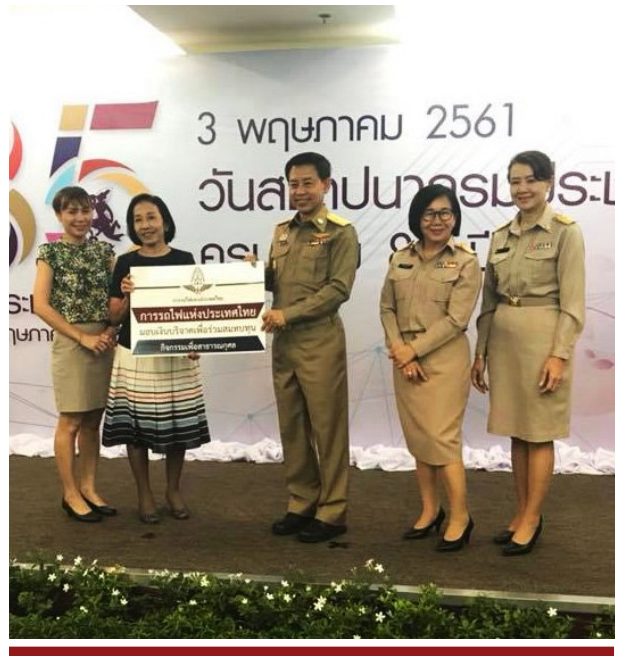
วันคล้ายวันสถาปนา บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ครบรอบ 58 ปี ณ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) (สำนักงานใหญ่) เขตจตุจักร กรุงเทพฯ



3 พฤษภาคม 2561

นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฟ้า ร่วมแสดงความยินดีและมอบเงินบริจาค สมทบทุนมูลนิธิโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราช เนื่องในโอกาส

วันคล้ายวันสถาปนากรมประชาสัมพันธ์ ครบรอบ 85 ปี ณ สำนักงานใหญ่กรมประชาสัมพันธ์ เขตพญาไท กรุงเทพฯ





4 พฤษภาคม 2561

นายกุลิศ สมบัติศิริ ประธานกรรมการรถไฟฯ พร้อมคณะกรรมการรถไฟฯ (ชุดใหม่) ลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้าโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงชุมทางบางซื่อ - รังสิต ณ สำนักงานสนามโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ถนนกำแพงเพชร 2 (ด้านข้างสถานีขนส่งหมอชิต 2) กรุงเทพฯ โดยมีนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ พร้อมด้วยคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ทีมงานที่ปรึกษาควบคุมงาน และผู้รับจ้าง เข้าร่วมประชุมเพื่อรายงานความคืบหน้า รวมทั้งปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งโครงการฯ ดังกล่าวประกอบด้วย 3 สัญญา คือ



สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง ประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร สถานีกลางบางซื่อ
 - 1) ที่จอดรถชั้นใต้ดิน สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ 1,700 คัน
 - 2) ชั้น 1 พื้นที่จำหน่ายตั๋ว สามารถเชื่อมต่อกับ MRT
 - 3) ชั้น 2 มี 4 ชานชาลาสำหรับรถไฟฟ้าชานเมือง และ 8 ชานชาลา สำหรับรถไฟทางไกล
 - 4) ชั้น 3 พื้นที่รองรับรถไฟความเร็วสูง 10 ชานชาลา และ Airport Link 2 ชานชาลา
2. งานก่อสร้างสถานียกระดับจำนวน 1 สถานี ได้แก่ สถานีจตุจักร

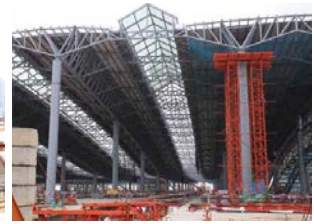
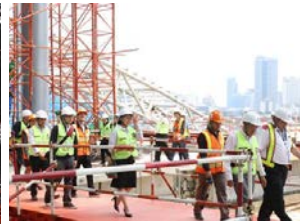
3. งานก่อสร้างทางวิ่งยกระดับ และทางวิ่งระดับดิน ความยาวตามแนวก่อสร้าง ประมาณ 6.20 กม.
4. งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟทางไกล และรถไฟชานเมือง
5. งานก่อสร้างถนนเลียบริมทางรถไฟ และสะพานรถยนต์ รวมถึงระบบระบายน้ำ
6. งานรื้อถอนโครงสร้างโฮปเวลล์เดิมที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง



สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างทางรถไฟช่วงบางซื่อ - รังสิต ประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างสถานียกระดับจำนวน 8 สถานี ตามแนวเส้นทางรถไฟ
2. งานก่อสร้างทางวิ่งยกระดับ และทางวิ่งระดับดิน ความยาวตามแนวก่อสร้าง ประมาณ 20.15 กม.
3. งานก่อสร้างถนนเลียบริมทางรถไฟ และสะพานรถยนต์ รวมถึงระบบระบายน้ำ
4. งานรื้อถอนโครงสร้างโฮปเวลล์เดิมที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง





**สัญญาที่ 3 งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้
ช่วงบางซื่อ - รังสิต**

1. งานก่อสร้างทางรถไฟ (Track works in meter gauge)
2. งานระบบไฟฟ้า (Electrification system)
3. งานระบบอาณัติสัญญาณ (Train Control and Signaling system)
4. งานระบบสื่อสาร (Communication system)
5. งานระบบการออกตั๋ว (Ticketing system)
6. งานเครื่องจักรเครื่องมือสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟ (Depot facilities and Equipment)
7. งานระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการเดินรถ (Control access security system (CASS))
8. งานระบบประกาศและประชาสัมพันธ์ (Operation automation and information technology (OA&IT) system)
9. งานสถานีไฟฟ้าย่อย (Bulk substation and Auto-transformer)

10. งานรื้อย้ายทางรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณเดิม (Removal, immunization, modification and/or relocation of existing track, level crossing and Signaling/communications)
11. งานจัดซื้อขบวนรถไฟ (Procurement of Rolling Stock and fitting of ATP to the Employer's existing Rolling stock)
12. การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลือด้านการเดินรถให้แก่การรถไฟฟ้า (Provision of Mass Transit Rail Authority Advice and Assistance Group)

สำหรับความคืบหน้าสัญญาที่ 1 งานก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง มีความคืบหน้า 69.18 % สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างทางรถไฟช่วงบางซื่อ - รังสิต มีความคืบหน้า 97.94 % และสัญญาที่ 3 งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้ช่วงบางซื่อ - รังสิต มีความคืบหน้า 27.60 % ซึ่งคณะกรรมการรถไฟ ได้กำกับและเร่งรัดให้งานก่อสร้างทั้ง 3 สัญญาสามารถเปิดให้บริการกับประชาชนได้ภายในกลางปี 2563



11 พฤษภาคม 2561

การรถไฟฯ ร่วมกับ บริษัท สหการประมูล จำกัด (มหาชน) จัดงานแลกเปลี่ยนการประมูลสิ่งของเล็กใช้การ/ตัดบัญชี/ชำรุดเสียหายฯ ที่อยู่ในความครอบครองของการรถไฟฯ เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม โดยมี นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์ วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล การรถไฟฯ และนายศราวุธ จารุจินดา กรรมการบริหาร บริษัท สหการประมูลฯ ร่วมเป็นประธานในงาน แลกเปลี่ยน นายวัชรชาญ กล่าวว่าการรถไฟฯ ได้ว่าจ้าง บริษัท สหการประมูล จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการประมูลสิ่งของเล็กใช้การ/ตัดบัญชี/ชำรุดเสียหายของการรถไฟฯ เป็นการนำสิ่งของที่เล็กใช้การแล้ว ออกมาจำหน่ายให้ผู้สนใจได้เข้าร่วมประมูลแข่งขัน ซึ่งสิ่งของที่จะประมูลมีทั้งหมด จำนวน 7 รายการ ประกอบด้วย (1) ซากแบตเตอรี่ตัดจำหน่ายเล็กใช้การ จำนวน 13,008 หม้อ (2) เศษเหล็กเหนียวทั่วไปที่ไม่ใช้การ จำนวน 874,667 กิโลกรัม (3) ชักลึงเหล็กกล้า จำนวน 525,000 กิโลกรัม (4) น้ำมันหล่อลื่นที่เลิกใช้งานแล้ว จำนวน 588,667 ลิตร (5) ถังเปล่าขนาดความจุ 200 ลิตร จำนวน 1,300 ใบ (6) ปลอกล้อเก่า ตัดจำหน่ายเล็กใช้การ จำนวน 2,000,000 กิโลกรัม (7) เหล็กตะพาน (ขี้ตะกรันเหล็กที่เหลือจากการหล่อแท้งห้ามล้อ

จำนวน 670,000 กิโลกรัม รวมมูลค่าการประมูลกว่า 42 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินการขายทอดตลาดสิ่งของที่ชำรุดเสียหาย เลิกใช้การที่เป็นภาระในการจัดเก็บ ให้เป็นไปตามระเบียบ หลักเกณฑ์ และกฎหมายที่กำหนดไว้ ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ในส่วนที่ 4 การจำหน่ายพัสดุ ข้อ 215 (1) และให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับการรถไฟฯ ซึ่งจัดประมูลขึ้นในวันจันทร์ที่ 28 พฤษภาคม 2561 ณ ห้องประมูลปรับอากาศ ลานประมูลที่ 3 บริษัท สหการประมูล จำกัด (มหาชน) สาขา สำนักงานใหญ่ เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ สำหรับคุณสมบัติ ผู้ที่จะเข้าร่วมการประมูล จะต้องเป็นผู้ที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือกแล้วถึงมีสิทธิเข้าร่วมการประมูล ซึ่งใช้วิธีการแข่งขันราคา 2 แบบ คือ แบบแรกเป็นแบบวิธีการยกมือชูป้าย และแบบที่สองใช้ระบบ E-onsite โดยให้ผู้ประมูลในระบุนาตกลงไปในเครื่องแท็บเล็ต เป็นวิธีการใหม่ที่ได้พัฒนาขึ้นมา โดยได้นำอุปกรณ์เทคโนโลยี และระบบการประมูลที่ทันสมัยที่สุดมาใช้ เพื่อให้การจัดประมูลครั้งนี้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย โปร่งใส และเป็นธรรม

16 พฤษภาคม 2561

นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ตรวจความเรียบร้อยและติดตามภารกิจด้านการเดินรถ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด ตามนโยบาย One Transport One Family โดยมีนายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ พร้อมด้วยผู้บริหารรถไฟฟ้า รฟท. จำกัด ให้การต้อนรับ และนำเยี่ยมชม การให้บริการผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้า โดยรัฐมนตรี ช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าจากสถานี มักกะสันถึงสถานีลาดกระบัง หลังจากนั้น ลงต่อขบวนรถดีเซลรางพิเศษช่วยการโดยสารจากสถานีลาดกระบัง เข้าสู่สถานี กรุงเทพฯ (หัวลำโพง) ซึ่งจากการลงพื้นที่ตรวจสอบ การให้บริการ ทั้งรถไฟฟ้า Airport Link และขบวนรถดีเซลรางพิเศษ ช่วยการโดยสารของการรถไฟฯ ยังสามารถรองรับการให้บริการ ในชั่วโมงเร่งด่วนได้ตามปกติ โดยในวันนี้ถือเป็นวันแรก



ของการเปิดทอม เนื่องจากปัจจุบันเกิดปัญหาความแออัดของ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า Airport Link และผู้ใช้รถยนต์ ในเขตพื้นที่ ชั้นในประสบปัญหาจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก การรถไฟฯ จึงได้จัด ขบวนรถดีเซลรางพิเศษช่วยการโดยสาร ในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้า จากลาดกระบัง - กรุงเทพฯ และช่วงเย็นจากกรุงเทพฯ - ลาดกระบัง ซึ่งเป็นรถดีเซลรางนั่งปรับอากาศ จำนวน 2 ตู้ และรถพัดลมอีก 4 ตู้ โดยให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ วันละ 2 ขบวน (เที่ยวเช้า และเที่ยวเย็น) เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนที่ เดินทางในชั่วโมงเร่งด่วน และช่วยแก้ไขปัญหารถติดขัดในเขต พื้นที่ชั้นใน ซึ่งขบวนรถสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 600 คน ต่อเที่ยว โดยเริ่มให้บริการเที่ยวแรก ตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2561



สำหรับอัตราค่าโดยสารที่ให้บริการ คิดอัตราเหมาจ่ายราคาเดียวตลอดเส้นทาง แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. ตู้รถดีเซลรางนั่งปรับอากาศ อัตราท่านละ 20 บาท
2. ตู้รถดีเซลรางนั่งพัดลม อัตราท่านละ 10 บาท

เที่ยวเช้า : ขบวนรถพิเศษ 994 ลาดกระบัง - กรุงเทพ

สถานี	เวลา
สถานีลาดกระบัง	07.45 น.
สถานีบ้านทับช้าง	07.54 น.
สถานีหัวหมาก	08.02 น.
ป้ายหยุดรถสุขุมวิท 71 (ARL รามคำแหง)	08.08 น.
ป้ายหยุดรถอโศก (ARL มกษะสัน)	08.15 น.
สถานีมีกษะสัน	08.20 น.
ป้ายหยุดรถพญาไท (ARL พญาไท)	08.25 น.
สถานีกรุงเทพ	08.40 น.



เที่ยวเย็น : ขบวนรถพิเศษ 995 ลาดกระบัง - กรุงเทพ

สถานี	เวลา
สถานีกรุงเทพ	18.30 น.
ป้ายหยุดรถพญาไท (ARL พญาไท)	18.43 น.
ป้ายหยุดรถมีกษะสัน (ARL ราชปรารภ)	18.49 น.
ป้ายหยุดรถอโศก (ARL มกษะสัน)	18.55 น.
ป้ายหยุดรถสุขุมวิท 71 (ARL รามคำแหง)	19.03 น.
สถานีหัวหมาก	19.11 น.
สถานีบ้านทับช้าง	19.17 น.
สถานีลาดกระบัง	19.25 น.



สำหรับผู้ถือใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ สามารถใช้บัตรซื้อตั๋วโดยสารได้ที่สถานีเท่านั้น ซึ่งต้องใช้สิทธิด้วยตัวเอง ทั้งนี้บัตรสวัสดิการ 1 ใบ สามารถใช้ได้ 1 สิทธิ์ นอกจากนี้ผู้ที่มีบัตรสวัสดิการ หรือบัตรส่วนลดต่าง ๆ รวมทั้งตั๋วรายเดือน จะไม่สามารถนำบัตรดังกล่าวมาใช้กับขบวนรถพิเศษการโดยสารนี้ได้



17 พฤษภาคม 2561

นายชูเกียรติ ลีลาขจรจิต วิศวกรอำนวยการศูนย์วิศวกรรมเครื่องกล พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฯ มอบเงินบริจาคสมทบกองทุนสวัสดิการของ สฟพ. และร่วมแสดงความยินดีกับสำนักงานความร่วมมือพัฒนา

เศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สฟพ.) เนื่องในโอกาสวันสถาปนากิจการ ครบรอบปีที่ 13 ณ อาคารชั้นทาวเวอร์ส เอ ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ

23 พฤษภาคม 2561

นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฯ มอบกระเช้าดอกไม้แสดงความยินดีกับหนังสือพิมพ์บ้านเมืองออนไลน์ เนื่องในโอกาสครบรอบปีที่ 47 ปี ณ บริษัท นวกิจ บ้านเมืองจำกัด ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ





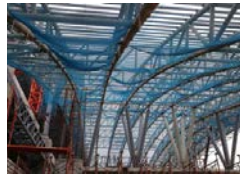
24 พฤษภาคม 2561

นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟฟ้าฯ แจ้งว่า ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดขบวน รถดีเซลรางนั่งปรับอากาศ พิเศษช่วยการโดยสาร ลาดกระบัง - กรุงเทพ - ลาดกระบัง ในวันจันทร์ - ศุกร์ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนที่เดินทางในชั่วโมงเร่งด่วน และช่วยแก้ไขปัญหาคาจราคิดขัดในเขตพื้นที่ชั้นใน เนื่องจากปัญหาความแออัดของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า Airport Link และผู้ใช้รถยนต์ จึงได้จัดขบวนรถในชั่วโมงเร่งด่วน ช่วงเช้าจากลาดกระบัง - กรุงเทพ และช่วงเย็นจากกรุงเทพ - ลาดกระบัง ในวันจันทร์ - ศุกร์ วันละ 2 ขบวน (เที่ยวเช้า และเย็น) โดยมีผู้ใช้บริการมากกว่า 500 คนต่อวัน ซึ่งเป็นกลุ่มคนทำงาน นักเรียน และนิสิตนักศึกษา ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการโดยสาร รวมทั้งให้ประชาชนที่ใช้บริการรถไฟฟ้า Airport Link และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้เดินทางต่อเนื่องและสะดวกมากยิ่งขึ้น การรถไฟฯ จึงได้ปรับเปลี่ยนเวลาขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร ที่ 994 (ลาดกระบัง - กรุงเทพ) โดยเริ่มเปลี่ยนเวลาใหม่ตั้งแต่วันที่ 28 พฤษภาคม 2561 เป็นต้นไป นอกจากนี้ได้ประกาศให้ขบวนรถหยุด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่สถานี

คลองตันเพิ่ม เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง สำหรับผู้ถือใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ สามารถใช้บัตรซื้อตั๋วโดยสารได้ที่สถานีเท่านั้น ซึ่งต้องใช้สิทธิด้วยตัวเอง

เที่ยวเช้า : ขบวนรถพิเศษ 994 ลาดกระบัง - กรุงเทพ

สถานี	เวลาเดิม	เวลาใหม่
สถานีลาดกระบัง	07.45 น.	07.50 น.
สถานีบ้านทับช้าง	07.54 น.	07.59 น.
สถานีหัวหมาก	08.02 น.	08.07 น.
ป้ายหยุดรถสุขุมวิท 71 (ARL รามคำแหง)	08.08 น.	08.14 น.
สถานีคลองตัน	-	08.26 น.
ป้ายหยุดรถโศก (ARL มักะสัน)	08.15 น.	08.31 น.
สถานีมักะสัน (ARL ราชปรารภ)	08.20 น.	08.36 น.
ป้ายหยุดรถพญาไท (ARL พญาไท)	08.25 น.	08.42 น.
สถานีกรุงเทพ	08.40 น.	08.55 น.



25 พฤษภาคม 2561

นายวรุฒติ มาลา รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน พร้อมด้วยผู้บริหารการรถไฟฯ นำคณะสื่อมวลชนลงพื้นที่เยี่ยมชมความก้าวหน้าการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต โดยมี นายกำพล บุญชม รองวิศวกรใหญ่ด้านโครงการพิเศษ ฝ่ายโครงการพิเศษ และก่อสร้าง ผู้อำนวยการโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง บรรยายความก้าวหน้าการดำเนินงานของโครงการฯ ดังนี้

สัญญาที่ 1 เป็นงานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง ประกอบด้วย สถานีกลางบางซื่อ และสถานีจุดจักรทางรถไฟยกระดับ จาก กม.6+000 ถึง กม.12+201.700 ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟชชานเมือง ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟทางไกล ย่านจอดรถไฟ และอาคารอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการควบคุมการเดินรถตลอดจนถนน สะพานยกระดับเข้า - ออกสถานี และระบบระบายน้ำ ซึ่งมีความคืบหน้าคิดเป็น 69.31 %

สัญญาที่ 2 เป็นงานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ - รังสิต ประกอบด้วย สถานี 8 สถานี ทางรถไฟยกระดับและทางรถไฟระดับดิน ถนนเลียบริมทางรถไฟ สะพานกลับรถ สะพานข้ามทางรถไฟ และระบบระบายน้ำมีความคืบหน้าคิดเป็น 97.94 %

สัญญาที่ 3 งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟสำหรับช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - ตลิ่งชัน มีความก้าวหน้าของงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จคิดเป็น 26.71%

จากนั้นนำคณะสื่อมวลชนไปชมการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ ปัจจุบันมีความคืบหน้าในการก่อสร้าง 49.31 % โดยมีรูปแบบการก่อสร้างแบ่งเป็นอาคาร 3 ชั้น ประกอบด้วย

1. ชั้นใต้ดิน เป็นพื้นที่สำหรับจอดรถประมาณ 1,700 คัน โดยมีโถงเชื่อมต่อจากพื้นที่จอดรถขึ้นไปยังชั้นที่ 1
2. ชั้นที่ 1 เป็นพื้นที่จำหน่ายตั๋ว มีโถงพักคอยและรับผู้โดยสาร รวมถึงพื้นที่พาณิชย์กรรม และร้านค้า สามารถเชื่อมต่อกับ MRT
3. ชั้นที่ 2 เป็นชานชาลาสำหรับรองรับรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) มี 4 ชานชาลา และรถไฟทางไกล มี 8 ชานชาลา
4. ชั้นที่ 3 เป็นชานชาลาสำหรับรองรับรถไฟชานชาลามาตรฐาน 1.435 เมตร เชื่อมภูมิภาค มีทั้งหมด 10 ชานชาลา แบ่งเป็น รถไฟสายใต้ 4 ชานชาลา รถไฟสายเหนือ และสายอีสานรวม 6 ชานชาลา



นอกจากนี้ยังสามารถรองรับรถไฟความเร็วสูงในอนาคตและรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน ได้อีก 2 ขานชาลา และมีทางเดินเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อของสถานีรถไฟสายสีน้ำเงิน หลังจากนั้นได้พาคณะสื่อมวลชนเยี่ยมชมงานก่อสร้างสถานีทั้งสองห้อง ซึ่งปัจจุบันแล้วเสร็จเกือบ 100% ตัวสถานีตั้งอยู่บริเวณถนนกำแพงเพชร 6 และถนนวิภาวดีรังสิต ใกล้แฟลตการเคหะฯ โครงสร้างสถานีแบ่งเป็น 3 ชั้น ได้แก่ ชั้นพื้นดิน (Ground Floor Level) เป็นพื้นที่สำหรับจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร ชั้นที่ 2 (Concourse Level) เป็นชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร และเป็นพื้นที่รองรับผู้โดยสารที่จะผ่านขึ้นไปยังขานชาลา และชั้นที่ 3 (CT Platform Level) เป็นชั้นขานชาลา มีทางวิ่ง 4 ทาง โดย 2 ทางวิ่งด้านข้าง รองรับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ส่วน 2 ทางตรงกลาง รองรับรถไฟทางไกล โดยมีขานชาลาด้านข้างสองฝั่ง (Side Platform) รองรับผู้ใช้บริการรถไฟสายสีแดง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการจะมีสถานียกระดับทั้งสิ้น 8 สถานี ได้แก่ สถานีจตุจักร สถานีวัดเสมียนนารี สถานีบางเขน สถานีฟุ้งสองห้อง สถานีหลักสี่ สถานีการเคหะ สถานีดอนเมือง และสถานีรังสิต

สำหรับโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. 2562 สามารถรองรับ

ปริมาณผู้โดยสารจากรังสิตสู่บางซื่อไม่น้อยกว่า 306,608 คนต่อวัน รวมทั้งรองรับการเดินทางทุกประเภท ทั้งรถไฟทางไกล รถไฟความเร็วสูงที่จะเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) รถไฟฟ้า 3 สาย (สายสีน้ำเงิน สายสีชมพู สายสีเขียว) รถไฟใต้ดิน และรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ซึ่งเป็นการพลิกโฉมการเดินทางด้วยระบบรางของประเทศไทย และกลายเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่ใหญ่และทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



8 มิถุนายน 2561

นายกุลิศ สมบัติศิริ ประธานกรรมการรถไฟฯ นายกวิน ทังสุพานิช นางสาวเพ็ญจันทร์ จริเกษม นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา และ นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ คณะกรรมการรถไฟฯ เดินทางตรวจเยี่ยมและติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานของการรถไฟฯ ณ โรงงานมักกะสัน โดยมี นายวรวิฒิ มาลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์ วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล พร้อมด้วยคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับและนำชมรถพระที่นั่งภายในโรงเก็บรถพระที่นั่ง โรงจอดรถจักรไอน้ำ โรงซ่อม ศูนย์ซ่อมบำรุงการผลิต (งานล้อและระบบห้ามล้อ) ศูนย์ซ่อมรถโดยสาร หลังจากนั้นได้เดินทางไปตรวจเยี่ยมและติดตามการดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ณ สถานีรถไฟฟ้า Airport Rail Link มักกะสัน



10 มิถุนายน 2561

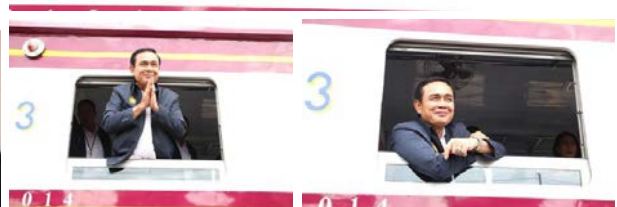
นายวรวิทย์ มาลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ และนายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ ให้การต้อนรับ พลโท สรรเสริญ แก้วกำเนิด โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และผู้เกี่ยวข้องในการลงพื้นที่ตรวจสอบความเรียบร้อยสถานีชุมแสง และสถานีนครสวรรค์ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนรับนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ลงพื้นที่ตรวจราชการจังหวัดนครสวรรค์ โดยนายกรัฐมนตรี จะขึ้นขบวนรถไฟพบบปะประชาชนที่สถานีชุมแสงไปสถานีนครสวรรค์พร้อมติดตามความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงลพบุรี ปากน้ำโพ และประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 4/2561 ระหว่างวันที่ 11 - 12 มิถุนายน 2561



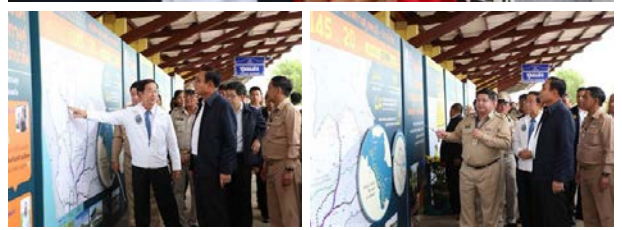


11 มิถุนายน 2561

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมการทำงานของโครงการรถไฟฯ ณ สถานีชุมแสง สถานีทับกฤช และสถานีนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายวรวิทย์ มาลา รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟฯ และนายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ พร้อมผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ



ในโอกาสนี้ นายกรัฐมนตรี ได้เดินทางขึ้นขบวนรถไฟจากสถานีชุมแสง - นครสวรรค์ เพื่อพบปะประชาชน พร้อมติดตามความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงลพบุรีปากน้ำโพ ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างถนนลำเลียง งานขุดปาดางตอต้นไม้ การเตรียมการก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างฐานรากสะพาน Over Pass สะพานยูเทิร์นข้ามทางรถไฟเตรียมการถมดินคันทางรถไฟ ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรีได้เน้นย้ำการรักษาความสะอาดของขบวนรถ สถานี ห้องน้ำในการให้บริการประชาชน และคอยดูแลพื้นที่บริเวณสองข้างทางรถไฟ อย่าให้มีผู้บุกรุกเข้ามาใช้พื้นที่ สำหรับประชาชนที่อยู่ในเขตทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ การรถไฟฯ จะดำเนินการจัดหาที่อยู่ที่เหมาะสมให้ต่อไป เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่เกิดการพัฒนาประเทศในภาพรวม



14 มิถุนายน 2561

• ประมวลภาพบรรยากาศการเดินทางของพี่น้องประชาชนที่เดินทางไปกับขบวนรถต่าง ๆ ในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ และ 4 อำเภอในจังหวัดสงขลา เพื่อกลับภูมิลำเนาเข้าร่วมประกอบศาสนกิจ ในวันตรุษอีฎิ้ลฟิตริ ฮ.ศ. 1439 ที่จะมิขึ้นในวันที่ 15 มิถุนายน 2561



• สถานีบุรีรัมย์ได้รับมอบเครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้า (AED) จากสาธารณสุขจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อไว้บริการประชาชนที่ประสบภาวะฉุกเฉิน (สภาวะหัวใจหยุดเต้นกะทันหัน)



18 มิถุนายน 2561

ภาคเอกชนมีความสนใจเข้าซื้อเอกสารการคัดเลือกเอกชน โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นเอกชนทั้งชาวไทยและต่างประเทศ จำนวน 7 ราย ประกอบไปด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท เอนเนอร์ยี คอมเพล็กซ์ จำกัด (EnCo) บริษัท อิโตชู คอร์ปอเรชั่น จำกัด และ บริษัท Sinohydro Corporation Limited หลังจากทำการขาย เอกสารเสร็จสิ้นในวันที่ 9 กรกฎาคม 2561 จะมีการประชุมชี้แจง จำนวน 2 ครั้ง โดย รฟท. จะนำผู้ยื่นข้อเสนอไปดูสถานที่ก่อสร้าง ของโครงการในวันที่ 24 กรกฎาคม 2561 และจะเปิดให้มีการ

ส่งข้อสังเกต ข้อเสนอแนะ หรือคำถามเกี่ยวกับเอกสารการคัดเลือกเอกชน ระหว่างวันที่ 10 กรกฎาคม - 9 ตุลาคม 2561 ในเวลาราชการ สำหรับกำหนดการรับซองข้อเสนอ จะมีขึ้นในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 เวลา 09.00 - 15.00 น. โดยผู้ยื่น ข้อเสนอต้องยื่นหลักประกันซองพร้อมกับซองข้อเสนอ มูลค่า 2,000 ล้านบาท และต้องชำระค่าธรรมเนียมการประเมินข้อเสนอ ให้แก่ รฟท. เป็นจำนวนเงิน 2 ล้านบาท ที่สำนักงานโครงการ Airport Rail Link มัถกะสัน และผู้ที่ยื่นเสนอผ่านการประเมิน ข้อเสนอจะต้องวางหลักประกันสัญญาที่ออกโดยธนาคารให้กับ รฟท. ในวันที่เข้าทำสัญญาร่วมทุนเป็นมูลค่า 4,500 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนของเอกชน คู่สัญญา



21 มิถุนายน 2561

การรถไฟฟ้า จัดพิธีลงนามในพันธสัญญาตามคู่มือกำกับดูแลกิจการที่ดี ประจำปี 2561 โดยมี คณะกรรมการรถไฟฟ้า และผู้บริหารการรถไฟฟ้า ร่วมลงนามในพันธสัญญา ซึ่งในคู่มือประกอบด้วย นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี หลักการและแนวปฏิบัติที่ดีในด้านต่าง ๆ รวมถึงจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินงานกิจการของการรถไฟฟ้า เพื่อเป็นการแสดงถึงพันธสัญญาที่จะร่วมกันยึดถือปฏิบัติ ณ ห้องประชุม คณะกรรมการรถไฟฟ้า ชั้น 2





22 มิถุนายน 2561

นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฟ้า มอบเงินบริจาคสมทบทุนศิริราชมูลนิธิ และร่วมแสดงความยินดี

กับกรมอตุณิยมวิทยา เนื่องในโอกาสครบรอบปีที่ 76 ปี ณ กรมอตุณิยมวิทยา เขตบางนา กรุงเทพฯ



การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย จัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 1 งานบริการที่ปรึกษาเพื่อปรับแบบรายละเอียดบริเวณอำเภอสีคิ้ว และตัวเมืองนครราชสีมา ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา - ชุมทางถนนจิระ โดยมีนายวิเชียร จันทรโณทัย ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ให้เกียรติเข้าร่วมในการประชุม พร้อมด้วยนายจุลพงษ์ จุฬานนท์ ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ ผู้บริหารการรถไฟฟ้า ให้การต้อนรับ สำหรับการ

จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในวันนี้ เป็นการประชุมใหญ่การมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 1 หลังการประชุมปฐมนิเทศโครงการ จากการปรับรูปแบบก่อสร้างในช่วงที่ผ่านเมืองนครราชสีมา และที่ผ่านอำเภอสีคิ้วใหม่ ด้วยเหตุผลของชาว จังหวัดนครราชสีมา ที่ได้นำเสนอข้อร้องเรียนให้มีการปรับปรุงแบบก่อสร้าง โดยไม่ต้องการแบ่งแยกชุมชนออกเป็นสองฝั่ง และกังวลถึงผลกระทบต่อด้านการจราจร ซึ่งกระทรวงคมนาคม



การรถไฟฟ้า จังหวัดนครราชสีมา และอำเภอสีคิ้ว ได้พิจารณา รูปแบบแก้ไขร่วมกันแล้ว มีข้อสรุปเบื้องต้นว่า บางช่วงจะ ทำการยกระดับทางรถไฟ และบางช่วงจะเป็นคันทางรถไฟสูง แล้วก่อสร้างเป็นถนนลอดใต้ทางรถไฟ โดยงานศึกษาข้อมูล รายละเอียดของรูปแบบเบื้องต้น การแก้ไขบริเวณจุดตัดและการ จรรยาบรรณรูปแบบใหม่บริเวณอำเภอสีคิ้ว มีวงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น 692 ล้านบาท บริเวณตัวเมืองนครราชสีมา มีวงเงินค่าก่อสร้าง เพิ่มขึ้น 3,405.77 ล้านบาท และใช้เวลาก่อสร้างเพิ่มขึ้น 12 เดือน ซึ่งนายวิเชียร จันทรโณทัย ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ได้ กล่าวขอบคุณการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการจัดประชุมฯ ที่จะ ทำให้ชาวโคราชทราบถึงความก้าวหน้า ของการพัฒนาโครงการ ซึ่งเป็นการยืนยันถึงความจริงจังของรัฐบาลในการพัฒนาระบบ รถไฟของไทย ในส่วนของจังหวัดนครราชสีมา มีความพร้อม และยินดีให้ความร่วมมือกับการรถไฟฯ ที่ดำเนินการปรับแบบ โครงการในทุกด้าน เพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชน ทุกภาคส่วนราชการ และจังหวัดนครราชสีมา

30 มิถุนายน 2561

งานเดินรถแขวงนครสวรรค์ นำไม้หมอนเก่าที่ไม่ได้ใช้งานแล้วมาปรับปรุงทำม้านั่งสำหรับผู้โดยสาร เพื่อนำมอบให้กับสถานีต่าง ๆ นำไปใช้งานต่อไป



1 กรกฎาคม 2561

นายบุญเลิศ ตันตวิญญูพงศ์ หัวหน้าสำนักงาน สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฯ ร่วมพิธีวางพุ่มสักการะ พระอนุสาวรีย์จอมพล สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าจักรพงษ์ภูวนารถ กรมหลวงพิศณุโลกประชานารถ เนื่องในโอกาสครบรอบ 39 ปี บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ณ สำนักงานใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร



2 กรกฎาคม 2561

นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ แจ้งว่า เนื่องโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 66 พรรษา สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2561 การรถไฟฯ ได้กำหนดจัดเดินขบวนรถไฟพิเศษรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ ขบวนที่ 901/902 กรุงเทพ - อุตุยา - กรุงเทพ ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2561 เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติ และสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ โดยการจัดเดินขบวนรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ในครั้งนี้ใช้รถไฟขบวนพิเศษท่องเที่ยว (OTOP TRAIN) ที่มีความสะดวกสบาย จำนวน 2 ตู้ รองรับนักท่องเที่ยวได้ 110 คน เป็นครั้งแรกที่นำออกมาให้บริการประชาชนทั่วไป ที่ปกติจะให้บริการในลักษณะเช่าเหมาขบวน และเป็นครั้งแรกที่นำรถชนิดนี้มาพ่วงกับขบวนรถจักรไอน้ำ นอกจากนี้ยังพ่วงรถชุด PRESTIGE ซึ่งเป็นรถเสียบยง

ระดับ Premium อีก 2 คัน สำหรับบริการอาหารเช้า ของว่าง บนขบวนรถไฟ โดยคาดหวังจะทำให้นักท่องเที่ยวได้รับประสบการณ์ท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ๆ กับการรถไฟฯ โดยจะนำชมสถานที่สำคัญของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เช่น นั่งกระเช้าชมวัดนิเวศธรรมประวัติ ล่องแม่น้ำเจ้าพระยา คู่วิถีชุมชนริมน้ำแล้วพาสัมผัสกับการท่องเที่ยวในชุมชนเกาะเกิด เรียนรู้วัฒนธรรมชุมชน เลือกซื้อสินค้าท้องถิ่น เป็นต้น ทั้งนี้ หากได้รับความนิยมจากประชาชน การรถไฟฯ จะนำรูปแบบรายการท่องเที่ยวดังกล่าวมาพัฒนาให้เกิดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่อีกหลาย ๆ เส้นทาง เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ สำหรับอัตราค่าบริการ ท่านละ 1,500 บาท (ค่าโดยสารรถไฟ + ค่าอาหารเช้า + อาหารว่างบนขบวนรถ + ค่าอาหารกลางวัน + ค่าเครื่องดื่ม + ค่ารถยนต์ + ค่าบริการนำเที่ยว)





12 กรกฎาคม 2561

นายสุพจน์ เหล่าสุภาภา กรรมการรถไฟฯ นางสิริมา หิรัญเจริญเวช รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ นายศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน พร้อมด้วยผู้บริหารการรถไฟฯ ร่วมเปิด “โครงการ 1 + 1 = 0 รถไฟปลอดภัยทุกเส้นทาง” ณ ทางตัดสถานีรถไฟวัดจิวราย และโรงเรียนวัดจิวราย จังหวัดนครปฐม โดยมีผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนตำบลนครชัยศรี ประชาชน และนักเรียนโรงเรียนวัดจิวราย เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งที่ผ่านมา การรถไฟฯ จัดกิจกรรมรณรงค์เกี่ยวกับการใช้ทางตัดเสมอระดับให้ปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่เคยลงพื้นที่เพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนและชุมชนใกล้เคียง

แบบใกล้ชิด ปีนี้จึงเป็นโอกาสดีที่โครงการฯ ดังกล่าว จะเริ่มนำร่องลงพื้นที่ทางตัดสถานีรถไฟวัดจิวราย จังหวัดนครปฐม โดยจะสร้างความตระหนักรู้ให้กับประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงบริเวณทางตัด ทั้งโรงเรียน วัด และหมู่บ้านต่าง ๆ คำนึงถึงความปลอดภัย อันเป็นการลดการสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินและเป็นการสร้างมวลชนสัมพันธ์อีกด้วย โครงการดังกล่าวจะช่วยเผยแพร่ให้ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับจุดตัดทางรถไฟที่ถูกต้อง และสร้างการรับรู้ให้ผู้ใช้เส้นทางมีวินัยและตระหนักในการใช้เส้นทาง เพื่อลดอุบัติเหตุให้เหลือเท่ากับศูนย์ในอนาคตอันใกล้



13 กรกฎาคม 2561

นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฯ ร่วมแสดงความยินดีและมอบเงินบริจาคสบทบทุนจัดซื้อรถวีลแชร์ให้กับคนพิการ คนชรา ผู้ป่วยที่ด้อยโอกาส

ทางการเคลื่อนไหวและจำเป็นต้องใช้รถวีลแชร์ เนื่องในโอกาสวันคล้ายวัยสถาปนา บริษัท ขนส่ง จำกัดครบรอบ 88 ปี ณ อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) กรุงเทพฯ



20 กรกฎาคม 2561

คณะกรรมการรถไฟฯ พร้อมผู้บริหาร ร่วมบันทึกเทปอาเศียรวาทสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม 2561 ณ สถานีโทรทัศน์แห่งประเทศไทย (NBT)





23 กรกฎาคม 2561

นายวรุฒม์ มาลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธาน เปิดการประชุมชี้แจงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะภา ครั้งที่ 1 เพื่อให้ข้อมูลโครงการ และเปิดเวทีให้ผู้ซื้อเอกสารได้ซักถามข้อสงสัยต่าง ๆ เกี่ยวกับการลงทุนและข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ โดยมีเอกชนผู้ซื้อเอกสารทั้ง 31 ราย ผู้บริหารการรถไฟฯ ผู้บริหารสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้บริหาร บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และสื่อมวลชนร่วมงาน กว่า 150 คนคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกกำหนดให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เป็นโครงการสำคัญเร่งด่วน เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยเป็นระบบขนส่งมวลชนทางรางระบบหลัก เชื่อมโยงการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่ EEC และเชื่อมโยงการเดินทางของผู้โดยสารสามท่าอากาศยานเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่ท่องเที่ยว ให้เดินทางถึงกันได้อย่างรวดเร็วในเวลาประมาณหนึ่งชั่วโมง ตอบสนองความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งทางถนน และทางเรือได้อย่างครอบคลุม ส่งผลให้ระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

เอเชีย - แปซิฟิก การประชุมชี้แจงโครงการจะเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่สนใจลงทุนโครงการได้ซักถามข้อมูลอย่างละเอียด โดยจะมีวิทยากรตอบชี้แจงเบื้องต้นในที่ประชุม และจะตอบข้อซักถามดังกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรต่อไปด้วย ภายหลังการประชุม รฟท. นำผู้แทนบริษัทเอกชนที่ซื้อเอกสารทั้ง 31 ราย ลงพื้นที่เพื่อชมสถานที่ก่อสร้างโครงการฯ และหลังจากนั้นจะมีการนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ เช่น การก่อสร้างร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต การจัดการพื้นที่ของสถานีกลางบางซื่อ เพื่อรองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จากนั้นจึงนำขบวนรถที่มีกะสันทั้งจุด Check in บริเวณชานชาลาของ City Line และ Express Line การเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นๆ ศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน (Depot) จากนั้นจึงเดินทางต่อไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยรถไฟฟ้า Airport Rail Link เพื่อให้เห็นรูปแบบการเดินทางอย่างเป็นระบบ จากนั้นจะเดินทางจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปท่าอากาศยานอุตะภา เพื่อดูสถานที่จริงตามแนวเส้นทาง และจุดสำคัญต่าง ๆ ของโครงการฯ ทั้งบริเวณสถานีรถไฟลาดกระบัง สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรีและสถานีบ้านฉาง ตลอดจนแผนการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะภาและเมืองการบินภาคตะวันออก เพื่อช่วยสร้างความเข้าใจและช่วยให้นักลงทุนเห็นภาพรวมการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ EEC ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

24 กรกฎาคม 2561

การรถไฟฟ้า นำเสนอรายละเอียดและวัตถุประสงค์ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ให้เอกชนผู้ที่ซื้อซองเอกสารได้ทราบ และเปิดโอกาสให้ซักถามประเด็นข้อสงสัยเพิ่มเติม ณ อาคารสถานีรถไฟ Airport Rail Link มักกะสัน และช่วงป้ายวันเดียวกันได้นำคณะลงพื้นที่จริง เพื่อดูจุดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ โดยมีเอกชนที่ซื้อซองเอกสาร และสื่อมวลชนร่วมเดินทางไปดูพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ Airport Rail Link มักกะสัน, ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟ (ชอยศูนย์วิจัย) และสถานีรถไฟสุวรรณภูมิ และสำหรับวันที่ 26 กรกฎาคม 2561 จะเป็นอีก 1 วัน ที่จะนำคณะทั้งหมดนั่งขบวนรถไฟนำชมเส้นทางก่อสร้างจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีพหลุดาหลวง จังหวัดชลบุรี



26 กรกฎาคม 2561

นายเอก สิทธิเวคิน รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย กล่าวถวายสัตย์ปฏิญาณ เพื่อเป็นข้าราชการที่ดี และเป็นพลังแห่งแผ่นดิน จากนั้นร่วมกันประกอบพิธีเจริญพระพุทธมนต์ ตักบาตรพระสงฆ์ 28 รูป ถวายเป็นพระราชกุศล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร 28 กรกฎาคม 2561 ณ สถานีกรุงเทพ





28 กรกฎาคม 2561

คณะผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ กลุ่มผู้ประกอบการค้าภายในตลาดนัดจตุจักร หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนร่วมจัดงานเฉลิมพระเกียรติ เพื่อแสดงพลังความจงรักภักดี ถวายพระพรชัยมงคล ตลอดเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2561 ณ ตลาดนัดจตุจักร การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์ รองผู้ว่าการรถไฟฯ ในฐานะประธานคณะกรรมการดำเนินงานบริหารจัดการพื้นที่ตลาดนัดจตุจักร กล่าวว่า ตลาดนัดจตุจักร ร่วมกับ ผู้ประกอบการค้า ภาครัฐและเอกชน จัดงานรวมพลังถวายความจงรักภักดี เฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 10 โดยประดับตกแต่งธงพระปรมาภิไธย ว.ป.ร. ร่วมกับธงชาติไทย พร้อมประดับพระฉายาลักษณ์สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมุดลงนามถวายพระพรชัยมงคล พร้อมจัดแสดงนิทรรศการงานศิลปะแสงสีกลางแจ้ง ภายใต้ชื่องาน “ได้ร่วมธงไทย สานต่อภูมิไทย อนุรักษ์และสามัคคี” โดยนำสินค้างานฝีมือหัตถกรรมพื้นบ้าน ภูมิปัญญาท้องถิ่น ภาพวาดจากนิสิตนักศึกษาต่าง ๆ ตกแต่งประดับประดาด้วยดวงไฟหลากสีบริเวณรอบตลาดนัดจตุจักร สื่อถึงความร่มเย็นเป็นสุขของพสกนิกรทุกหมู่เหล่าภายใต้ร่มพระบารมี





ตลาดนัดจตุจักรถือเป็น Landmark ที่มีชื่อเสียงของประเทศไทย และเคยได้รับการจัดอันดับให้เป็นตลาดนัดกลางแจ้งที่ใหญ่ที่สุดในโลก เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั่วโลก และมีนักท่องเที่ยวต่างชาตินับเป็นจำนวนมากที่เดินทางมายังตลาดนัดจตุจักร ในโอกาสอันเป็นมงคลนี้ และเพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 10 จึงมีแนวคิดที่จะจัดแสดง

นิทรรศการงานศิลปะกลางแจ้งแนว “Street Art In Chatuchak Weekend Market” ผ่านการบอกเล่าเรื่องราวจากกลุ่ม นิสิตนักศึกษา และศิลปินกลุ่มผู้ประกอบการค้าภายในโครงการ 7 ร่วมกันวาดภาพผ่านปลายพู่กันโดยใช้สีเรืองแสง การแสดง นิทรรศการศิลปะนี้จัดขึ้นภายในตลาดนัดจตุจักร ระยะทาง รวมกว่า 200 เมตร

3 สิงหาคม 2561

การรถไฟฟ้า เข้าร่วมสัมมนาโครงการ PR MOT Forum 2018: การประชาสัมพันธ์เพื่อขับเคลื่อนภารกิจของกระทรวงคมนาคม โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดและกล่าวปาฐกถาพิเศษ เรื่อง PR MOT Toward together: ทิศทางการประชาสัมพันธ์ ขับเคลื่อนโครงข่ายไทยในยุค Thailand 4.0 ภายในงานมีการเสวนาของ เรื่อง “เปิดมุมมองกลยุทธ์การสื่อสารและประชาสัมพันธ์องค์กรยุคใหม่” และการบูรณาการปฏิบัติงานด้านการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ศูนย์ประชาสัมพันธ์การรถไฟฟ้า รวมทั้งเจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ในหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมโครงการฯ เมื่อวันที่ 3 - 5 สิงหาคม 2561 ณ โรงแรมเดอะรีเจนท์ ซะอ่า บีช รีสอร์ทท หัวหิน - ซะอ่า จังหวัดเพชรบุรี



3 สิงหาคม 2561

นายสุจิตต์ เชาวศิริกุล รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า พร้อมผู้บริหารการรถไฟฟ้า ร่วมพิธีถวายพานพุ่มราชสักการะ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 และ พิธีจัดเลี้ยงอาหารพระราชทานแก่ผู้เดินทาง เนื่องในโอกาส สัปดาห์วันแม่แห่งชาติ ประจำปี 2561 การรถไฟฟ้า ร่วมกับ สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระราชูปถัมภ์ สภาแม่ดีเด่นแห่งชาติกรุงเทพฯ สภาแม่ดีเด่นแห่งชาติ ในพระราชูปถัมภ์ พระเจ้าวรวงศ์ พระองค์เจ้าโสมสวลี พระวรราชาทินัดดามาตุ มูลนิธิศุภนิเวศน์กลางอิกัวนเต้า (อนุตตรธรรม) ไทย และสถานีโทรทัศน์ สีกองทัพบกช่อง 7 พร้อมด้วยหน่วยงานเอกชน ร่วมกันจัดพิธี เลี้ยงอาหารพระราชทานแก่ผู้เดินทาง จำนวน 2,300 ชุด แก่ประชาชนที่เดินทาง ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 86 พรรษา 12 สิงหาคม 2561 โดยมีประชาชนที่ใช้บริการรถไฟมารับปิ่นโต พระราชทานเป็นจำนวนมาก ซึ่งทุกคนต่างปลาบปลื้มที่ได้รับ อาหารพระราชทานในครั้งนี้



10 สิงหาคม 2561

นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ นำคณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย ถวายสักการะหน้าพระฉายาลักษณ์ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 เพื่อแสดงความจงรักภักดี เนื่องในโอกาสสมโภชวันเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม 2561 นอกจากนี้ยังมีการออกบูทหน่วยแพทย์เคลื่อนที่จากโรงพยาบาลบูรณภัทรไชยากร ให้บริการตรวจรักษาเบื้องต้น เพื่อถวายเป็นพระราชกุศล ณ สถานีกรุงเทพ



12 สิงหาคม 2561

การรถไฟฯ ร่วมลงนามถวายพระพรชัยมงคล และพิธีทำบุญตักบาตร ถวายเป็นพระราชกุศลแด่ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 นายวรวุฒิ มาลา รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ ร่วมลงนามถวายพระพรชัยมงคลแด่ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 ณ พระบรมมหาราชวัง พร้อมกันนี้ นางสิริมา หิรัญเจริญเวช รองผู้อำนวยการกลุ่มยุทธศาสตร์ และ นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ ร่วมพิธีทำบุญตักบาตรพระสงฆ์และสามเณร จำนวน 9 รูป ณ มณฑลพิธีท้องสนามหลวง เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร และถวายพระพรชัยมงคลถวายพระราชกุศลแด่สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 86 พรรษา 12 สิงหาคม 2561





14 สิงหาคม 2561

นางवलอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฯ ร่วมแสดงความยินดีและมอบเงินบริจาคสทบทุนสงเคราะห์ผู้ป่วยโรคเอดส์และเด็กกำพร้า วัดพระบาทน้ำพุ

เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนา บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ครบรอบ 15 ปี ณ อาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท กสท. โทรคมนาคมฯ เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ



15 สิงหาคม 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมร่วมทำความดีเพื่อเฉลิมพระเกียรติ แต่สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 ภายใต้โครงการ “รฟท. ร่วมทำความดีด้วยหัวใจ” โดยกิจกรรม CSR ด้านการศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือนักเรียนและสถานศึกษาในพื้นที่ห่างไกลความเจริญให้มีโอกาสอย่างเท่าเทียมกัน ดังนั้น การรถไฟฯ จึงเข้าไปสนับสนุนโครงการเกษตรเพื่ออาหารกลางวัน อาทิ การจัดสร้างขยายโรงเรือนเลี้ยงไก่พื้นเมือง สร้างซุ้มผักเถาเครือเลี้ยงอาหารกลางวันนักเรียน และอื่นๆ รวมถึงมอบทุนการศึกษา 99 ทุน ณ โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนบ้านน้ำอ้อม อำเภอเขาฉกรรจ์ จังหวัดสระแก้ว



22 สิงหาคม 2561

การรถไฟฟ้า ร่วมกิจกรรมจิตอาสา “เราทำความดี ด้วยหัวใจ” นายสมยุทธ์ เรือนงาม รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ พร้อมด้วยพนักงานการรถไฟฟ้า ร่วมกิจกรรมจิตอาสา โครงการ “จิตอาสา เราทำความดีด้วยหัวใจ” Big Cleaning Day เนื่องในเนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 86 พรรษาของ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 และ ถวายเป็นพระราชกุศล แต่สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)



23 สิงหาคม 2561

นายสถานีบ้านหินโคนให้การต้อนรับคณะจากกระทรวงสาธารณสุข เพื่อรับการตรวจประเมินให้คะแนนเพื่อสรรหาสุดยอดสามระดับประเทศ ประเภทสถานีขนส่งจากกรมอนามัย

กระทรวงสาธารณสุข โดยมี ศปร. จดช.กคร.2 สดร.อน. และนายก อบต.ผู้นำท้องถิ่น ผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่เข้าร่วม เป็นเกียรติในครั้งนี้



24 สิงหาคม 2561

นายกุลิศ สมบัติศิริ ประธานกรรมการรถไฟฯ นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธ์ุ กรรมการรถไฟฯ นายวรุฒม์ มาลา รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟฯ และนางสิริมา ทิรัญเจริญเวช รองผู้อำนวยการกลุ่มยุทธศาสตร์ พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงานรถไฟฯ เข้าร่วมรับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทความร่วมมือเพื่อการพัฒนาดีเด่น ด้านการยกระดับการบริหารจัดการองค์กร (โครงการพี่เลี้ยงระหว่าง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฯ) จากพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ณ ห้องบางกอกคอนเวนชันเซ็นเตอร์ ชั้น 22 โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์แอท เซ็นทรัลเวิลด์





สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) จัดงานมอบรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น (SOE Award) มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นในการสร้างขวัญและกำลังใจแก่รัฐวิสาหกิจ ในการเผยแพร่ผลงานของรัฐวิสาหกิจให้สาธารณชนได้รับทราบ รวมทั้งส่งเสริมให้รัฐวิสาหกิจมีความมุ่งมั่นในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ และพัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศ โดยในปี 2560 คณะกรรมการตัดสินรางวัลได้กำหนดประเภทรางวัลไว้ 10 ประเภท คือ

- 1) รางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม ประจำปี 2561
- 2) รางวัลคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจดีเด่น
- 3) รางวัลการบริหารจัดการองค์กรดีเด่น
- 4) รางวัลการพัฒนาองค์กรดีเด่น
- 5) รางวัลผู้นำองค์กรดีเด่น
- 6) รางวัลการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใสดีเด่น
- 7) รางวัลการดำเนินงานเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมดีเด่น (CSR)
- 8) รางวัลนวัตกรรมดีเด่น แบ่งเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านนวัตกรรม และด้านความคิดสร้างสรรค์

- 9) รางวัลประชารัฐวิสาหกิจดีเด่น
- 10) รางวัลความร่วมมือเพื่อการพัฒนาดีเด่น แบ่งเป็น 2 ด้าน คือ
 - 10.1) รางวัลความร่วมมือเพื่อการพัฒนาดีเด่น ด้านการยกระดับการบริหารจัดการองค์กร
 - 10.2) รางวัลความร่วมมือเพื่อการพัฒนา ด้านความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ (Collaboration) ประกอบด้วย 2 ประเภท คือ ประเภทดีเด่น และประเภทเชิดชูเกียรติ รางวัลนี้ถือเป็นอีกหนึ่งของความสำเร็จ และความภาคภูมิใจของพนักงานการรถไฟฯ ทุกคน โดยการรถไฟฯ ยังคงมุ่งมั่น ตั้งใจที่จะร่วมมือและแลกเปลี่ยนด้านการบริหารจัดการองค์กรร่วมกัน เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทางรางในภูมิภาค



26 สิงหาคม 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายเวลาการจองตั๋วด้วยตั๋วล่วงหน้าได้ไม่เกิน 90 วัน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการนับตั้งแต่วันรุ่งขึ้นของวันซื้อตั๋วตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

29 สิงหาคม 2561

• นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินทาง การรถไฟแห่งประเทศไทย นายสนธิ พรหมวงษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก นายทรงธรรม จันทประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม รักษาการผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย นายอัฐพล จิรวัดณ์จรรยา รองผู้ว่าการรักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และดร. ทองอยู่ คงจันทร์ ประธานสหพันธ์การขนส่งแห่งประเทศไทย ร่วมลงนาม “บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการควบคุมดูแลรถบรรทุกสินค้าให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย” เพื่อเพิ่มมาตรการควบคุม กำกับดูแล ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด และใช้อุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยและการบรรทุกสินค้าให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งสูงสุด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุความเสียหาย ซึ่งได้กำหนดให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องวางระบบมาตรการการตรวจสอบรถให้เกิดความปลอดภัยก่อนการนำรถออกมาใช้งาน ณ ห้องโถงอาคาร 1 กรมการขนส่งทางบก จตุจักร กรุงเทพฯ

- 1) ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วเดินทางน้อยกว่าร้อยละ 25 ของระยะทาง ขบวนรถ ซื้อตั๋วล่วงหน้าได้ 1 วัน
- 2) ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วเดินทางระหว่างร้อยละ 25 - 59 ของระยะทาง ขบวนรถ ซื้อตั๋วล่วงหน้าได้ภายใน 30 วัน
- 3) ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วเดินทางตั้งแต่ร้อยละ 60 ของระยะทาง ขบวนรถขึ้นไป ซื้อตั๋วล่วงหน้าได้ภายใน 90 วัน กำหนดวันข้างต้นให้รวมถึงการเปลี่ยนแปลงการเดินทางด้วย

ตัวอย่าง ผู้โดยสารเดินทางจาก กรุงเทพฯ - นครสวรรค์ ระยะทาง 246 กม.กับขบวนรถ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ระยะทางขบวนรถ 751 กม. ระบบจะคำนวณระยะทางเป็นร้อยละของระยะทางขบวนรถ ดังนี้

ระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทาง = $246 \times 100 \div 751 = 32.756\%$ ฉะนั้น การซื้อตั๋วล่วงหน้าหรือเปลี่ยนแปลงการเดินทาง สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางจาก กรุงเทพฯ - นครสวรรค์ กับขบวนรถ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ จะทำได้ภายใน 30 วัน



• การรถไฟฟ้า จัดกิจกรรมเพื่อการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ “โครงการ 1 + 1 = 0 รถไฟปลอดภัยทุกเส้นทาง” ณ จุดตัดทางรถไฟเสมอระดับบรณยนต์ สถานีบ้านปิน นายสุพจน์ เหล่าสุภาภา กรรมการรถไฟฟ้า ในฐานะประธานคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟฟ้า เป็นประธานในพิธีจัดกิจกรรมเพื่อการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ “โครงการ 1+1 = 0 รถไฟปลอดภัยทุกเส้นทาง” ณ จุดตัดทางรถไฟเสมอระดับบรณยนต์ สถานีบ้านปิน โดยมีนางสิริมา หิรัญเจริญเวช รองผู้อำนวยการด้านยุทธศาสตร์ นายศิริพงศ์ พงุทธิพันธุ์ รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน พร้อมด้วยหน่วยงานท้องถิ่น นายสมศักดิ์ สุขประเสริฐ นายอำเภอลอง พันตำรวจเอก บำรุง น้อมเศียร ผู้กำกับการตำรวจภูธรลอง นายนิวัติ อุ่นอารมณี ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านปิน โครงการดังกล่าวเป็นโครงการตามแผนปฏิบัติการตามโครงการความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในการให้ความรู้และเผยแพร่แนวทางการปฏิบัติให้เกิดความปลอดภัยบริเวณชุมชน โรงเรียนใกล้เคียงทางตัด เพื่อหวังจะลดอุบัติเหตุให้เหลือเท่ากับศูนย์ และได้มอบกล่องวงจรปิดติดตั้งบริเวณจุดตัด เพื่อเก็บบันทึกภาพที่เกิดขึ้นบริเวณทางตัด และร่วมกันทำกิจกรรม CSR ทาสีรั้วโรงเรียนบ้านปิน รวมถึงเยี่ยมชมกิจกรรมโครงการต้นแบบสถานี/ ชุมสวຍงาม พี่ซ้ฝักกินได้ ที่ซ้ฝักสถานีบ้านปิน ได้เข้าร่วมเป็นโครงการต้นแบบ ตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ปลูกพืชผักสำหรับรับประทานเอง และนำผลิตผลมอบให้ประชาชนที่มาใช้บริการ รวมถึงโรงเรียนบ้านปิน เป็นการสร้างสัมพันธ์ภาพที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม





2 กันยายน 2561

เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2561 นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพยุทธ์ และ นาวาอากาศเอกธนากร พิระพันธ์ คณะกรรมการรถไฟฯ พร้อม นายวรวุฒิ มาลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพยากร รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ และผู้บริหาร จับมือ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟ (สร.รฟท.) นำโดยนายสาวิทย์ แก้วหวาน ประธาน สร.รฟท. ลงพื้นที่ที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ มอบสิ่งของอุปโภคบริโภคให้พนักงานการรถไฟและเจ้าหน้าที่ ทหาร ตำรวจ เพื่อสร้างขวัญกำลังใจ การรถไฟฯ เป็นหน่วยงาน ด้านการบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ให้บริการรับใช้ ประชาชนทุกภาคของประเทศ ด้วยภาระกิจความรับผิดชอบ ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้ถึงจุดหมายปลายทาง โดยสวัสดิภาพ ซึ่งเส้นทางรถไฟสายใต้เป็นทางเลือกหนึ่งที่ได้รับ ความนิยมในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ประกอบด้วย จังหวัดยะลา จังหวัด ปัตตานี และจังหวัดนราธิวาส การเดินทางโดยรถไฟมีความสะดวก และประหยัด ทำให้ได้รับกระแสตอบรับที่ดีในการเดินทาง แต่เนื่องด้วยพื้นที่ดังกล่าวได้เกิดเหตุความไม่สงบอยู่บ่อยครั้ง ทำให้พนักงานการรถไฟฯ ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ได้รับบาดเจ็บ และ เสียชีวิต แต่พนักงานการรถไฟฯ ทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ยังคงมุ่งมั่นที่จะทำหน้าที่ของตนเอง ให้ดีที่สุด เพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารสามารถเดินทางสู่จุดหมาย ปลายทางโดยสวัสดิภาพ การรถไฟฯ โดยผู้บริหาร พนักงาน





พร้อมทั้ง สรรพพ. ได้เล็งเห็นถึงความเสียสละที่พนักงานทุกคนปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถในการให้บริการในพื้นที่เสี่ยงภัย จึงลงพื้นที่มอบสิ่งของอุปโภคบริโภค เพื่อเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจให้พนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ทหาร ตำรวจ ที่รักษาความปลอดภัยให้กับประชาชนที่มาใช้บริการรถไฟในพื้นที่สถานีรถไฟทุกแห่ง ตั้งแต่สถานีชุมทางหาดใหญ่ จนถึงสถานีสุโขทัย - ลก



นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนการรถไฟฯ มอบกระเช้าร่วมแสดงความยินดี กับ สถานีวิทยุ จส.100 เนื่องในโอกาสวันครบรอบ 27 ปี ณาอาคารที่ทำการสถานีวิทยุ จส.100 ดึกไทย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ

11 กันยายน 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรม “ส่งเสริม เต็มต่อ ให้ความฝันเป็นจริงทุกเส้นทาง” ภายใต้แนวคิด รถไฟ หัวใจเยาวชน เป็นกิจกรรมเพื่อสังคม ซึ่งการรถไฟฯ ได้จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นการแบ่งปันน้ำใจให้กับน้องๆ ที่อยู่ในพื้นที่เส้นทางรถไฟผ่าน ให้มีการศึกษาที่ดี มีความรู้ พัฒนาความสามารถ มีความเท่าเทียมกันทางสังคม มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เพื่อให้น้องๆเยาวชนเหล่านี้สามารถเติบโต เพื่อเป็นกำลังของประเทศชาติต่อไปในอนาคตต่อไป

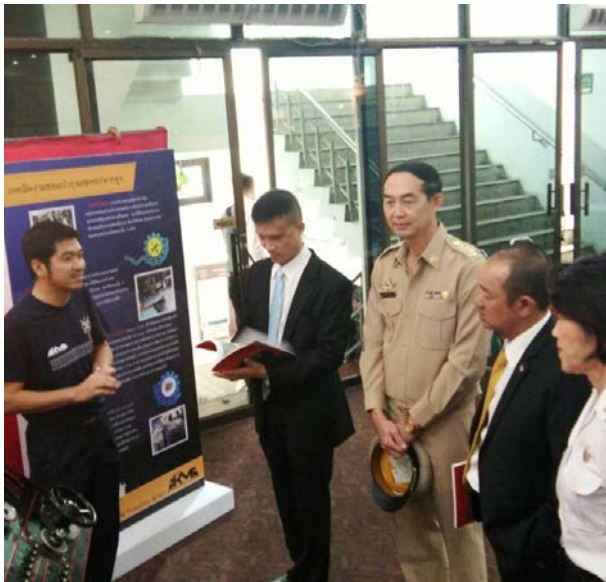
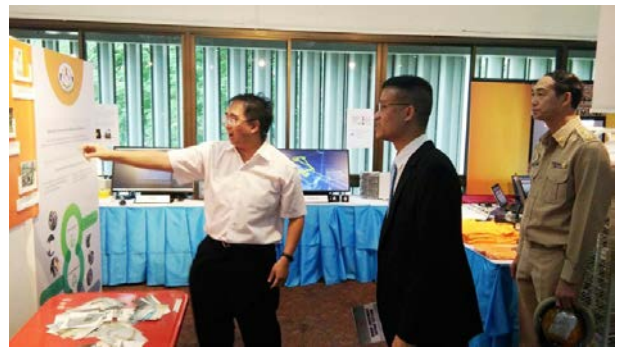


12-14 กันยายน 2561

การรถไฟฯ จัดกิจกรรม KM Day ประจำปี 2561 ณ สโมสรรถไฟ ชั้น 2 ระหว่างวันที่ 12 - 14 กันยายน 2561 เป็นการนำเสนอผลงานด้านการจัดการความรู้ของฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ เพื่อเป็นเวทีในการถ่ายทอดและแบ่งปันความรู้ รวมถึงเสริมสร้างทัศนคติเชิงบวกและตระหนักถึงความสำคัญของการจัดการความรู้ในการพัฒนาตนเอง และพัฒนาองค์กรในด้านต่าง ๆ ภายใต้หัวข้อ “Zero Accident” โดยในปีนี้มีหลายหน่วยงานเข้าร่วมนำเสนอ ผลงาน ประกอบด้วย ฝ่ายการช่างกล ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ



ฝ่ายการช่างโยธา ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง ฝ่ายการ
 อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและ
 สำนักงานจัดการพัสดุซ่อมบำรุง พร้อมกับมีการเสวนาและรับฟัง
 การสร้างแรงบันดาลใจของพิธีกรชื่อดังจากรายการ “หนึ่งพาไป”
 ซึ่งในปีนี้มีผู้บริหารระดับสูง อาทิ คณะกรรมการรถไฟฯ นาวา
 อากาศเอก ธนากร พิระพันธ์ุ นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพยุทธ
 คณะกรรมการรถไฟฯ พร้อมรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
 รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุง
 รถจักรและล้อเลื่อน และผู้อำนวยการฝ่ายต่าง ๆ พร้อมด้วย
 พนักงานส่วนกลางและภูมิภาคให้ความสนใจ เข้าเยี่ยมชมงาน
 เป็นจำนวนมาก





14 กันยายน 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดงาน “วันบูรฉัตร” เพื่อเป็นการน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน อดีตนายกรัฐมนตรีและบิดาแห่งการรถไฟไทยยุคใหม่ และพระกรณียกิจ ของพระองค์ที่มีต่อประชาชน และประเทศไทย โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วย นายกุลิศ สมบัติศิริ ประธานและคณะกรรมการรถไฟฯ พระประยูรญาติ นายวรวิทย์ มาลา รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ คณะผู้บริหารและพนักงานการรถไฟฯ เข้าร่วมพิธี ณ บริเวณลานพระอนุสาวรีย์ฯ หน้าตึกบัญชาการการรถไฟ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินฯ ประสูติเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2424 ได้รับพระมหากรุณาธิคุณโปรดเกล้าฯ ให้ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ระหว่างปี พ.ศ. 2460 - พ.ศ. 2469 โดยพระองค์ได้ทรงวางรากฐานกิจการรถไฟให้เจริญรุดหน้าในหลายด้าน โดยได้ทรงนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาพัฒนากิจการรถไฟให้บังเกิดผลดี

รวดเร็ว และสะดวกในการปฏิบัติงาน ทรงปรับปรุงสัญญาณ ประแจกลและโทรคมนาคมของกรมรถไฟหลวงใหม่หมด โดยเริ่มใช้โทรศัพท์ทางไกล โทรศัพท์อัตโนมัติ และเครื่องตราทางสะดวกแทนการขอทางด้วยเครื่องโทรเลข ทรงวางแผนและนำรถจักรดีเซลมาใช้แทนรถจักรไอน้ำ นับว่าพระดำริของพระองค์ในเรื่องนี้ก่อให้เกิดคุณประโยชน์อย่างมหาศาลในกาลต่อมา พระกรณียกิจและพระดำริของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินฯ ได้ก่อให้เกิดความเจริญก้าวหน้าแก่กิจการรถไฟและบังเกิดคุณประโยชน์แก่ประเทศชาติ และประชาชนชาวไทยอย่างมหาศาล อาทิ การจัดให้มีพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟ ปี พ.ศ.2465 ให้เป็นมาตรฐานสากล อันเป็นพระราชบัญญัติ ควบคุมคุ้มครองของการรถไฟฯ ทางหลวง รถไฟเอกชนที่ได้รับอนุญาตดำเนินการและรถไฟอุตสาหกรรมให้มาขึ้นอยู่กับสภาพกรมการรถไฟฯ เพื่อเป็นการวางหลักการบริหารกิจการรถไฟของประเทศให้มีความเจริญยิ่งขึ้น

สำหรับในปีนี้การรถไฟฯ ได้จัดกิจกรรมเพื่อน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณ และพระกรณียกิจของพระองค์ที่มีต่อประชาชนและประเทศไทย โดยจัดให้มีพิธีสงฆ์เพื่อทำบุญอุทิศถวาย พิธีวางพวงดอกไม้ที่บริเวณหน้าพระอนุสาวรีย์ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน และการบริจาคโลหิตของเหล่าผู้ปฏิบัติงาน นอกจากนี้ได้มีการส่งมอบเงินบริจาค จากคณะราชสกุลฉัตรชัย หม่อมราชวงศ์ศุภดิศ ดิศกุล และหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อสมทบทุน “บูรฉัตรมูลนิธิ” สำหรับใช้ในกิจกรรมต่าง ๆ ของมูลนิธิฯ อีกด้วย



การรถไฟฟ้า จัดกิจกรรม Big Cleaning Day เนื่องในวันบูรณัติรถ (14 กันยายน 2561) เพื่อน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่มีต่อกิจการรถไฟโดยมีผู้บริหาร พนักงาน นักเรียนวิศวกรรมรถไฟ และลูกจ้างการรถไฟฯ ร่วมปรับปรุงภูมิทัศน์สภาพแวดล้อมภายในสถานีและพื้นที่ย่านสถานี กรุงเทพฯถึงสะพานกษัตริย์ศึก

โครงการ Big Cleaning Day ในครั้งนี้ถือเป็นอีกหนึ่งโครงการในการสร้างความสะอาดและสิ่งแวดล้อมของสองข้างทางรถไฟ และภายในสถานีต่างๆ ให้สวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อย และหลังจากนี้จะมีการดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่องในโอกาสสำคัญไปได้อีกหลายพื้นที่



18 กันยายน 2561

นางลัดดา ละออกุล ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี เป็นผู้แทนการรถไฟฯ ร่วมแสดงความยินดี ครอบรอบ 16 ปี สำนักงานบริหารหนี้สินสาธารณะ (สบน.) ในโอกาสนี้ได้มอบเงินเพื่อสมทบ

ทุนสวัสดิการ สบн. นำไปใช้ในกิจกรรมสาธารณกุศล และสวัสดิการสำหรับบุคลากรของ สบн. ณ ห้องประชุมวายุภักดิ์ 4 อาคารสำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟฯ จัดกิจกรรม OpenHouse รถไฟสายการศึกษาในระหว่างวันที่ 22 - 23 กันยายน 2561 เพื่อสนับสนุนให้เด็กนักเรียนระดับมัธยมต้น หันมาสนใจ มองเห็น และเข้าใจระบบการศึกษาในสายอาชีพมากขึ้น สามารถทำให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความรัก ความเข้าใจ และมีความรู้เกี่ยวกับกิจการรถไฟเพิ่มมากขึ้น เกิดทัศนคติในเชิงบวกกับองค์กรในฐานะเป็นหน่วยงานหนึ่งที่ทำประโยชน์เพื่อสังคม และประเทศชาติ ทั้งนี้ ยังสามารถปลูกฝังจิตสำนึกให้เยาวชนรู้สึกรัก และผูกพันกับการรถไฟฯ ได้อีกทางหนึ่งด้วย





27 กันยายน 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เข้ารับมอบโล่และตรารับรองมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก GECC ประจำปี 2561 การบริการประชาชนได้รับ “ความสะดวก รวดเร็ว เข้าถึงง่าย” เป็นไปตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี และมาตรฐานในการพัฒนาระดับการให้บริการประชาชนตามมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก ณ โรงแรมเซ็นทารา บายเซ็นทาราศูนย์ราชการและคอนเวนชันเซ็นเตอร์ แจ้งวัฒนะ โดยนายศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน พร้อมด้วยผู้บริหาร เป็นผู้แทนการรถไฟฯ เข้ารับมอบโล่และตรารับรองมาตรฐาน การให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC) จากสำนักนายกรัฐมนตรี โดยมีนายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี ให้เกียรติเป็นประธานมอบโล่การรับรองมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก





การรถไฟฯ ได้ผ่านการคัดเลือกสถานีรถไฟที่ได้รับโล่และตรา
 รับรองมาตรฐาน การให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก ประจำปี
 2561 GECC จำนวน 8 สถานี ประกอบด้วย สถานีฉะเชิงเทรา
 สถานีเชียงใหม่ สถานีบุรีรัมย์ สถานีหัวหิน สถานีชุมทางทุ่งสง
 สถานีนครราชสีมา สถานีลพบุรี และสถานีอยุธยา ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก
 ปีที่แล้ว การรับรองมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการ
 สะดวกมีระยะในการรับรองเป็นเวลา 3 ปี (ปี 2561 - 2564)
 โดยแสดงให้เห็นถึงการมุ่งมั่นพัฒนา ปรับปรุงและรักษามาตรฐานการ
 ให้บริการประชาชนตามมาตรฐาน GECC เพื่อเป็นหน่วยงานที่
 ทำหน้าที่ให้คำแนะนำ และอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน
 ให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพและสร้างความเชื่อมั่นให้
 แก่ประชาชนที่เดินทางมาติดต่อราชการ สอดคล้องกับการ
 ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการ
 พิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558



สำหรับพิธีมอบโล่และตรารับรองมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก GECC กำหนดจัดขึ้นปีละ 1 ครั้ง เพื่อเผยแพร่เกียรติคุณและผลงานของหน่วยงานรัฐที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน ทั้งนี้ในปีถัดไป การรถไฟฯ มีแผนที่จะขอการรับรองมาตรฐานการให้บริการของ สถานีรถไฟเพิ่มขึ้นอีก เพื่อยกระดับการให้บริการและอำนวยความสะดวกได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ก่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดี รวมถึงสร้างความพึงพอใจและความเชื่อมั่นในการให้บริการให้กับประชาชน ให้ได้รับความสะดวกสูงสุด





Collaboration for Shared Sustainability

สานพลังสู่ความยั่งยืนร่วมกัน

การสร้างความสำเร็จก้าวหน้าให้แก่ชุมชน สังคม และประเทศชาติ จะต้องดำเนินไปเพื่อประโยชน์สูงสุดของทุกฝ่าย ซึ่งต้องใช้ความร่วมมือร่วมใจของหลายฝ่าย การรถไฟฯ มีความมุ่งมั่นปรารถนาที่จะเป็นส่วนหนึ่งซึ่งร่วมขับเคลื่อนผลักดันการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ผ่านกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอารยประเทศ เช่นการประชุมร่วมกันของหลายประเทศที่ไทยได้รับการเข้าร่วมเป็นผู้สังเกตการณ์ ทูตต่าง ๆ ที่ได้รับจากต่างชาติเพื่อไปฝึกอบรมที่ต่างประเทศ และการเปิดให้ประเทศอื่นเข้ามาดูงาน ได้แก่ ญีปุ่น ลาว และกัมพูชา เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาต่อไปในภายภาคหน้า มั่งคั่ง มั่นคง ยั่งยืน อย่างแน่นอน

1. การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ 39

การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ 39 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 14 - 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 ณ เมืองปุดราจายา ประเทศมาเลเซีย โดยการรถไฟมาเลเซีย (รฟม.) เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม การรถไฟฯ ได้มอบให้นายวรวิฒิ มาลา รองผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนและผู้สังเกตการณ์ เข้าร่วมการประชุมฯ โดยมีผู้แทนและผู้สังเกตการณ์จากการรถไฟต่าง ๆ เข้าร่วมการประชุม ประกอบด้วย การรถไฟกัมพูชา (รฟก.) องค์การรถไฟลาว (อพล.) การรถไฟ

อินโดนีเซีย (รฟอ.) การรถไฟพม่า (รฟพ.) และการรถไฟเวียดนาม (รฟว.)

การประชุมฯ ประกอบด้วยการประชุมกลุ่มย่อย 3 กลุ่ม ผู้แทนและผู้สังเกตการณ์ของการรถไฟฯ ได้นำเสนอหัวข้อและบรรยาย ดังนี้

กลุ่มผู้ว่าการ

- One Step Closer among Thailand, Malaysia, Lao PDR and Cambodia : Ways Forward and Challenges - ใกล้เคียงอีกก้าวระหว่างไทย มาเลเซีย สปป.ลาว และกัมพูชา: ก้าวต่อไปข้างหน้าและความท้าทาย
- High Speed Rail for Regional Connectivity - โครงการรถไฟความเร็วสูง เพื่อการเชื่อมโยงในภูมิภาค

กลุ่มการตลาดและการปฏิบัติการ

- Digital Chatuchak Weekend Market Development - การพัฒนาตลาดนัดจตุจักร ศูนย์คิติจิตอล
- Trespass Problem Solving - การแก้ปัญหาการบุกรุกที่ดินของการรถไฟฯ
- GIS on Demand - ระบบข้อมูลภูมิสารสนเทศ

กลุ่มเทคนิค

- Connecting 3 Airports by HSR in Eastern Economic Corridor (EEC) - รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน ภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- The Production of Pre - Stressed Concrete Sleepers for Track Maintenance and Construction in Thailand - หมอนคอนกรีตอัดแรงสำหรับการก่อสร้างและการบำรุงรักษาทางในประเทศไทย
- Development of Training Materials to Promote Interoperability - การพัฒนาเครื่องมือการฝึกอบรมเพื่อสนับสนุนการทำงานร่วมกัน

2. การประชุมร่วมระหว่างทางรถไฟแห่งประเทศไทย (สฟท.) - การรถไฟมาเลเซีย (สฟม.) ครั้งที่ 39

การรถไฟฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมร่วม รฟท. - รฟม. ครั้งที่ 39 ระหว่างวันที่ 27 - 30 สิงหาคม พ.ศ. 2561 ณ โรงแรม Pullman Pattaya Hotel G จังหวัดชลบุรี ซึ่งการประชุมดังกล่าวจัดขึ้นเป็นประจำทุกปีโดยผลัดกันเป็นเจ้าภาพ โดยการประชุมจะมีการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ และนำเสนอโครงการต่าง ๆ

การประชุมฯ ประกอบด้วยการประชุมกลุ่มย่อย 3 กลุ่ม ผู้แทนและผู้สังเกตการณ์ของการรถไฟฯ ได้นำเสนอหัวข้อ และบรรยาย ดังนี้

กลุ่มผู้ว่าการ

- Overview of SRT's Infrastructure - ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ

กลุ่มการตลาดและการปฏิบัติการ

- Prevention of Drugs Smuggling aboard Trains - การป้องกันการลักลอบขนยาเสพติดบนขบวนรถโดยสาร
- Improving the Customer Service Using Government Easy Contact Center (GECC) - การปรับปรุงการให้บริการผ่านโครงการศูนย์ราชการสะดวก

กลุ่มเทคนิค

- Bangkok - Nong Khai High Speed Railway Development for Regional Connectivity (Phase 1 Bangkok - Nakhon Ratchasima) - การพัฒนา รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หนองคาย เพื่อการเชื่อมโยงในภูมิภาค (ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา)
- Improvement of Automatic Train Protection System (ATP) in SRT's New Double Track Projects - การปรับปรุงระบบ ATP ในโครงการทางคู่สายใหม่
- Level Crossing Panels for Road - Rail Safety - ทางผ่านเสมอระดับเพื่อความปลอดภัยทางถนน - ร่าง EEC Infrastructure Development: SRT's Rail Link 3 Ports - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน EEC : รถไฟเชื่อม 3 ท่าเรือ

3. ทุน JR East Fellowship Programme และ JR East Follow - up Programme และการต้อนรับคณะเจ้าหน้าที่จาก East Japan Railway Culture Foundation (EJRCF)

East Japan Railway Culture Foundation (EJRCF) เป็นหน่วยงานในบริษัทรถไฟตะวันออก (JR East) ของประเทศญี่ปุ่น ได้ให้ทุน JR East Fellowship Programme แก่พนักงานการรถไฟฯ ไปฝึกอบรมที่ East Japan Railway Company (JR East) มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 มีระยะเวลาการฝึกงาน 2 - 5 เดือน เป็นเวลา 25 ปี มีพนักงานการรถไฟฯ ได้ทุนแล้วจำนวน 43 คน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่การรถไฟของทั้งสองประเทศและกระชับความสัมพันธ์ระหว่างทางรถไฟฯ มูลนิธิ East Japan Railway Culture Foundation และบริษัท East Japan Railway Company ในปี 2561 EJRCF ได้ให้ทุนนางสาวชลิตดา ฉายามนตรี หัวหน้างานต้นทุนและกำหนดราคา กองบริการตลาดและพัฒนา ฝ่ายบริการสินค้า ไปฝึกอบรมในระหว่างวันที่ 12 กันยายน - 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 ภายใต้หัวข้อ Marketing โดย EJRCF จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการฝึกอบรมทั้งหมด

ในระหว่างวันที่ 9 - 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 คณะ EJRCF และ JR East ได้เดินทางมาประเทศไทยเพื่อเข้าพบผู้บริหารเพื่อลงนามในข้อตกลงของโครงการทุน JR East Fellowship และเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ ICD ลาดกระบัง หน่วยซ่อมรถจักร 10 ศรีราชา และงานติดตั้งท่อลอดที่สถานีเปรง

นอกจากนี้ EJRCF ยังมอบทุน JR East Follow - up Programme แก่ผู้ที่เคยผ่านการอบรม JR East Fellowship Programme มาแล้ว และได้เลื่อนตำแหน่งหลังจากได้รับการอบรมหลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตรระยะสั้นจำนวน 10 วัน โดยเริ่มต้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 มีพนักงานการรถไฟฯ รับทุนนี้แล้ว 9 คน โดยในปี พ.ศ. 2561 EJRCF ได้ให้ทุนแก่นายมูทิต รัตนวรรณ วิศวกรกำกับการกองผลิตและซ่อมสร้างสะพาน ฝ่ายการช่างโยธา ภายใต้อำนาจ Track Maintenance and Civil Engineering และ นายวรชาติ เดชโยธิน วิศวกรกำกับการกองลากเลื่อน เขตนครราชสีมา ฝ่ายการช่างกล ภายใต้อำนาจ Rolling Stock Maintenance and Management ซึ่งมีกำหนดเดินทางไปเข้ารับการฝึกอบรมที่ประเทศญี่ปุ่น ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562

4. หน่วยงานต่างประเทศเดินทางมาศึกษาดูงานการรถไฟฯ

ในปีงบประมาณ 2560 - 2561 มีหน่วยงานจากต่างประเทศขอความอนุเคราะห์เข้าศึกษาดูงานกิจการและโครงการต่างๆของการรถไฟฯ ดังนี้

1. บริษัท Human Power Consultant ประเทศญี่ปุ่น นำคณะเจ้าหน้าที่จาก East Japan Railway Company (JR East) จำนวน 31 คนเข้าศึกษาดูงานด้านการซ่อมบำรุงที่โรงงานมักกะสัน และสถานีรถไฟกรุงเทพ ระหว่างวันที่ 14 - 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560
2. คณะผู้แทน Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 10 คน ศึกษาดูงานด้านการฝึกอบรมและการเรียนการสอน ณ ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561
3. คณะบุคลากรจากมหาวิทยาลัยฮอกไกโด ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 30 คน ศึกษาดูงานการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2561
4. JICA นำคณะผู้เชี่ยวชาญจำนวน 4 คน เข้าศึกษาดูงานที่โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2561
5. คณะเจ้าหน้าที่ JICA จำนวน 3 คน ศึกษาดูงานด้านการขนส่งทางรถไฟช่วงระหว่างหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2561
6. JICA และคณะเจ้าหน้าที่จากประเทศญี่ปุ่น ศึกษาดูงานโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีหลักหก สถานีรังสิต และสถานีวัดเสมียนนารี ระหว่างวันที่ 4 - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2561
7. คณะเจ้าหน้าที่ East Japan Railway Company (JR East) จำนวน 27 คน ศึกษาดูงานด้านการซ่อมบำรุงที่โรงงานมักกะสัน เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2561
8. เจ้าหน้าที่กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป.ลาว จำนวน 16 คน เข้าศึกษาดูงานด้านการขนส่งสินค้า ณ ICD ลาดกระบัง เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2561
9. JICA และเจ้าหน้าที่จากประเทศกัมพูชา จำนวน 18 คน ศึกษาดูงานโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อเมื่อวันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2561

จำหน่ายตั๋ว



TICKETS

จำหน่ายตั๋ว
ขบวนรถเร็ว , รถด่วน
และรถด่วนพิเศษ
ALL TRAIN TICKET

จำหน่ายตั๋ว
ขบวนรถเร็ว , รถด่วน
และรถด่วนพิเศษ
ALL TRAIN TICKET

จำหน่ายตั๋ว
ขบวนรถเร็ว , รถด่วน
และรถด่วนพิเศษ
ALL TRAIN TICKET

จำหน่ายตั๋ว
ขบวนรถเร็ว , รถด่วน
และรถด่วนพิเศษ
ALL TRAIN TICKET

โปรดตรวจสอบเงินทอน และเหรียญก่อนออกจากตู้จำหน่ายตั๋ว
PLEASE CHECK YOUR CHANGE BEFORE LEAVING THE TIKET

โปรดตรวจสอบเงินทอน และเหรียญก่อนออกจากตู้จำหน่ายตั๋ว
PLEASE CHECK YOUR CHANGE BEFORE LEAVING THE TIKET

โปรดตรวจสอบเงินทอน และเหรียญก่อนออกจากตู้จำหน่ายตั๋ว
PLEASE CHECK YOUR CHANGE BEFORE LEAVING THE TIKET

โปรดตรวจสอบเงินทอน และเหรียญก่อนออกจากตู้จำหน่ายตั๋ว
PLEASE CHECK YOUR CHANGE BEFORE LEAVING THE TIKET



Innovation for a Sustainable Future

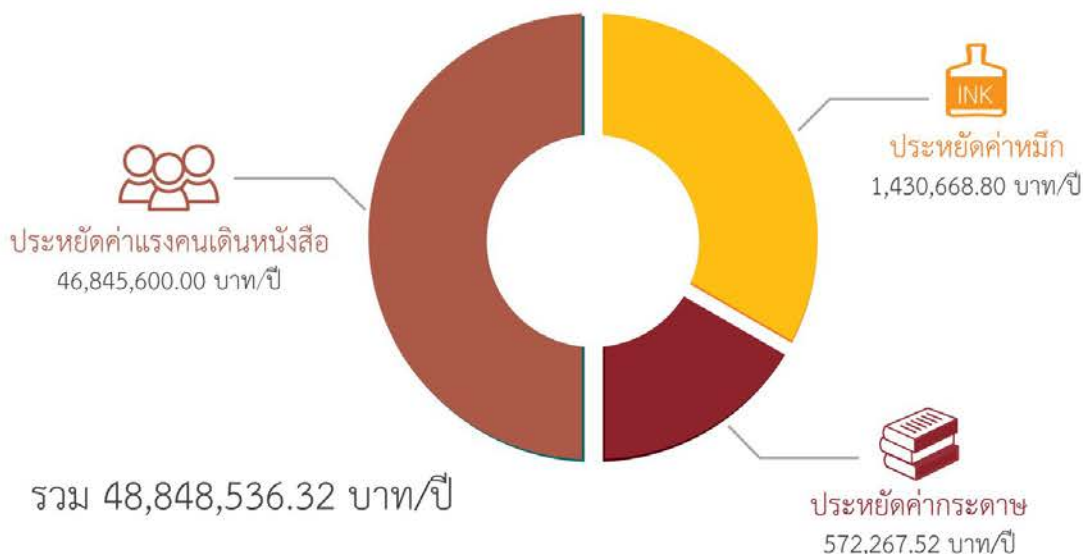
สร้างอนาคตที่ยั่งยืนและมั่นคง

ระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์

ระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ เป็นระบบที่ใช้ส่งงานหรือเอกสารต่าง ๆ ภายในองค์กร ผู้ใช้สามารถเข้าใช้งานได้ 2 ช่องทาง ช่องทางแรกคือเข้าผ่าน url โดยพิมพ์ edoc.railway.co.th และช่องทางที่สองผ่าน Intranet การรถไฟฯ โดยฝ่ายเทคโนโลยี

สารสนเทศได้มีการเชิญผู้ใช้งานของทุกฝ่าย เพื่อเข้าอบรมการใช้งานระบบ ปัจจุบันระบบสามารถรองรับการใช้งานของผู้ใช้ถึงระดับแผนก ซึ่งตั้งเป้าไว้ว่าเมื่อแต่ละฝ่ายเข้าใช้งานระบบนี้เต็มรูปแบบ จะสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายของกระดาษลงได้ประมาณเกือบ 50 ล้านบาทต่อปี

ประเมินลดค่าใช้จ่ายเมื่อทุกฝ่ายใช้งานระบบสารสนเทศฯ แทนการใช้กระดาษ



ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์

ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ เป็นระบบที่ใช้ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้โดเมน @railway.co.th ผู้ใช้สามารถเข้าใช้งานได้ 2 ช่องทาง ช่องทางแรกคือเข้าผ่าน url ตรง mail.railway.co.th และช่องทางที่สองผ่าน Intranet การรถไฟฯ โดยคลิกไปที่เมนู Email ตามรูปที่ 1



รูปที่ 1



รูปที่ 2

E-Mail
เป็นส่วน
ลงทะเบียนเพื่อขอ E-Mail
ในระบบ E-Mail

คู่มือการใช้งาน
คู่มือการใช้งานสำหรับ Android
คู่มือการใช้งานสำหรับ IOS
คู่มือการใช้งานสำหรับ MS Outlook
คู่มือการใช้งานสำหรับ Thunderbird
คู่มือการติดตั้งเครื่องส่งเข้าสำหรับ Zimbra Desktop
คู่มือการโอนย้ายเมลจากอื่น
คู่มือการใช้งานสำหรับโปรแกรมรับ
คู่มือการใช้งานสำหรับชุดระบบ
คู่มือการใช้งานผู้รับ

ระบบจะมีเมนูให้ลงทะเบียน
เพื่อขอบัญชีผู้ใช้
สำหรับผู้ที่ยังไม่บัญชีผู้ใช้
ตามรูปที่ 2

ผู้ใช้กรอกข้อมูลลงในฟอร์มตามคำแนะนำและกดดำเนินการ ผู้ดูแลระบบจะทำการส่งบัญชีผู้ใช้และรหัสผ่านให้ผ่านทาง E-mail ส่วนตัวที่กรอกในฟอร์ม

ลงทะเบียนขออีเมลเข้าใช้ | E-Mail Registration

เลข รหัส: [] *เลขที่บัตรประชาชน: [] *e-Mail ส่วนตัว: []

*ชื่อ-นามสกุล: นายสมศักดิ์ เสน่ห์ชื่น *ชื่อ-สกุลภาษาอังกฤษ: Mr. *

*ตำแหน่ง: [] *ฝ่าย/สำนักงาน/ศูนย์: [] *กรุณาระบุชื่อตำแหน่ง: []

ชื่อ: [] นามสกุล/งาน: [] เขต/จังหวัด: []

อีเมล: [] รหัสผ่าน: []

ยินดีต้อนรับสู่ระบบ M@il.Go.th

Stay signed in Sign In

Version: [Default]

รูปที่ 3 รูปฟอร์มลงทะเบียนขออีเมลผู้ใช้ระบบ



รูปที่ 4 รูปหน้าจอล็อกอินเข้าสู่ระบบ

หลังจากล็อกอินเข้าสู่ระบบแล้ว ก็จะเป็นหน้าจอจดหมายทั้งหมดในกล่องขาเข้า ซึ่งในหน้าจอนี้จะมีเมนูพื้นฐานต่าง ๆ สำหรับใช้งานระบบทั่วไป

ระบบสลิปเงินเดือนออนไลน์

(ใบแจ้งยอดเงินเดือนค่าจ้างและรายได้อื่นๆ)

ระบบสลิปเงินเดือนออนไลน์ ถูกสร้างขึ้นเพื่อให้พนักงาน อดีตพนักงาน และลูกจ้าง สามารถเข้าดูใบแจ้งยอดเงินเดือน ค่าจ้างและรายได้อื่น ๆ ของตนเองผ่านระบบออนไลน์ได้ แทนการแจกใบแจ้งยอดเงินเดือนฯ กระดาษแบบเดิม ข้อดีของระบบนี้คือ ผู้ใช้สามารถเข้าดูข้อมูลได้ด้วยตนเอง มีความสะดวก รวดเร็ว ผู้ใช้สามารถเข้าใช้งานโดยการล็อกอินเข้าสู่ระบบ Intranet การรถไฟฟ้า จากนั้นเลือกเมนูสลิปเงินเดือนออนไลน์ เมื่อเข้าสู่หน้าสลิปเงินเดือนออนไลน์ก็จะพบแบบฟอร์มของสลิป แจกแจงรายรับ - รายจ่ายทั้งหมดของเดือนนั้น ๆ ผู้ใช้สามารถ เลือกรายการย้อนหลังได้นาน 48 เดือน ผู้ใช้สามารถพิมพ์สลิป เงินเดือนออกได้ด้วยตนเองโดยคลิกที่ไอคอนเครื่องพิมพ์



รูปแบบฟอร์มสลิปเงินเดือน

ระบบลงนามพันธะสัญญา

ระบบลงนามพันธะสัญญา สร้างขึ้นเพื่อให้พนักงานของ การรถไฟฟ้า อ่านและทำความเข้าใจนโยบายและทิศทางการดำเนินงานธุรกิจของการรถไฟฟ้า จะมีด้วยกันทั้งหมด 5 หมวดหมู่ เมื่อผู้ใช้อ่านและทำความเข้าใจทั้งหมด สามารถกดยอมรับ ระบบ จะทำการเก็บข้อมูลและรวบรวมจัดทำเป็นสถิติ

เจ้าหน้าที่ทั้งสิ้นรวม **10,313** คน

ลงนามพันธะสัญญายอมรับ **9,698** คน

คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓

ส่วนที่ ๑ บททั่วไป

๑.๑ ความเป็นมา
การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๔๘ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ดูแลและรับผิดชอบการขนส่งทางรถไฟ โดย ควบคุมการบริหารเชิงพาณิชย์จากการขนส่งสินค้า และการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการโดยสารระยะไกล เช่น ขบวน รถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว และขบวนรถขนส่งเชิงสังคม เช่น รถขบวนเมือง ขบวนรถท้องถิ่น เป็นต้น

๑.๒ วัตถุประสงค์
ยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งทางรางที่ทันสมัยและการบริหารจัดการที่ดี ส่งเสริมการแข่งขันของประเทศไทย

๑.๓ วัตถุประสงค์การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

- ๑) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย มุ่งเน้นการให้บริการที่ครอบคลุมความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อสร้างรายได้และผลกำไร ให้แก่องค์กร รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
- ๒) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ดำเนินการให้บริการขนส่งในเชิงสังคม เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ และตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำและมีประสิทธิภาพของภาครัฐ
- ๓) ครอบคลุมนโยบายของรัฐในการพัฒนา ขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางรางโดยสะดวกและดี
- ๔) รับผิดชอบต่อสังคม

๑.๔ วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งทางรางที่ทันสมัยและการบริหารจัดการที่ดี ส่งเสริมการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง
- ๒) เพื่อปรับปรุงผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจรอง รวมทั้งมีการจัดการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๓) เพื่อให้เกิดการพัฒนาองค์กรและบุคลากรที่สอดคล้องกับแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบ ราง อันจะนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืนของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยในระยะยาว
- ๔) เพื่อให้เกิดผลจากการดำเนินงานร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในการผลักดันวิสัยทัศน์การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ข้าพเจ้าขอรับและยอมรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของรถไฟฟ้แห่งประเทศไทย ขอรับทราบและยอมรับรวมของ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยแล้ว ข้าพเจ้าเข้าใจ รับทราบ และจะไปเป็นหนึ่งผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวนี้

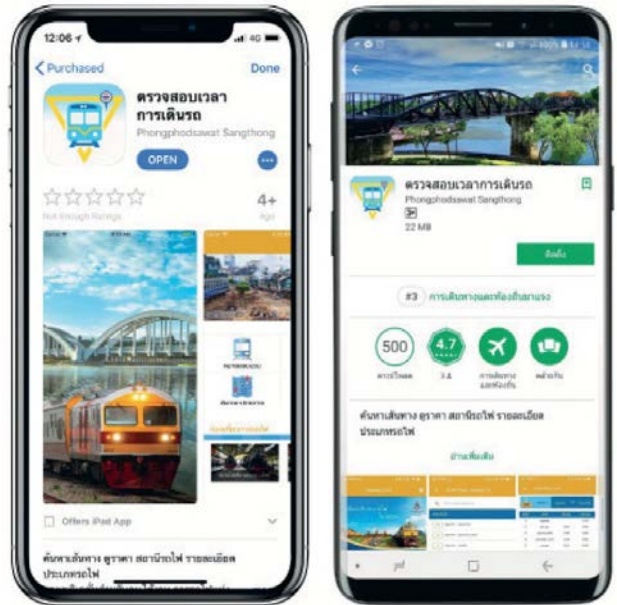
รูปข้อกำหนดพันธะสัญญา และการยอมรับ

ระบบตรวจสอบเวลาเดินทางและราคาค่าโดยสาร

แอปพลิเคชันตรวจสอบเวลาเดินทาง (SRT Timetable & Fares) คือแอปพลิเคชันช่วยในการค้นหาเส้นทาง ดูราคา สถานีรถไฟ และรายละเอียดประเภทรถไฟครบถ้วนที่สุด โดยเป็นระบบที่ใช้สำหรับตรวจสอบเวลาการเดินทางของขบวนรถไฟทั่วประเทศ พร้อมแสดงราคาค่าโดยสารของแต่ละประเภท

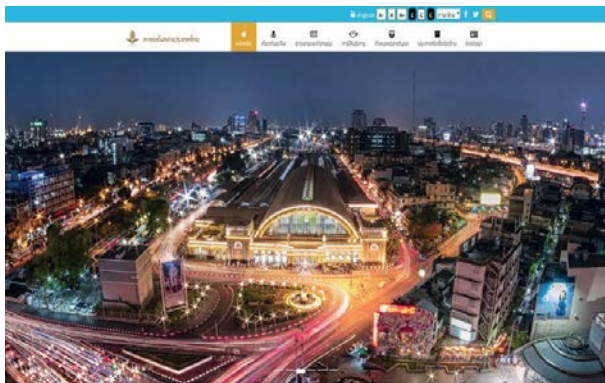


ตรวจสอบเวลาการเดินทาง



เว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย

(www.railway.co.th) เริ่มเปิดใช้งาน 5 ธันวาคม พ.ศ. 2561



พัฒนาตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ เวอร์ชัน 2.0 (Government Website Standard Version 2.0) โดยรองรับมาตรฐานตามข้อกำหนดเนื้อหาที่ควรมีในการเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ภาครัฐ เพื่อให้บริการประชาชน ธุรกิจ เอกชน ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐ โดยประกอบไปด้วยองค์ประกอบทั้งหมด 8 ส่วน โดยมีรายละเอียด คือ

1. การตั้งชื่อเว็บไซต์ภาครัฐ
2. ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับหน่วยงาน
3. ข้อมูลเปิดภาครัฐ
4. การให้บริการของหน่วยงาน
5. การมีส่วนร่วมของประชาชน
6. คุณลักษณะที่ควรมี
7. ความมั่นคงปลอดภัยสำหรับเว็บไซต์
8. การประกาศนโยบาย และรองรับความปลอดภัยตามมาตรฐาน OWASP

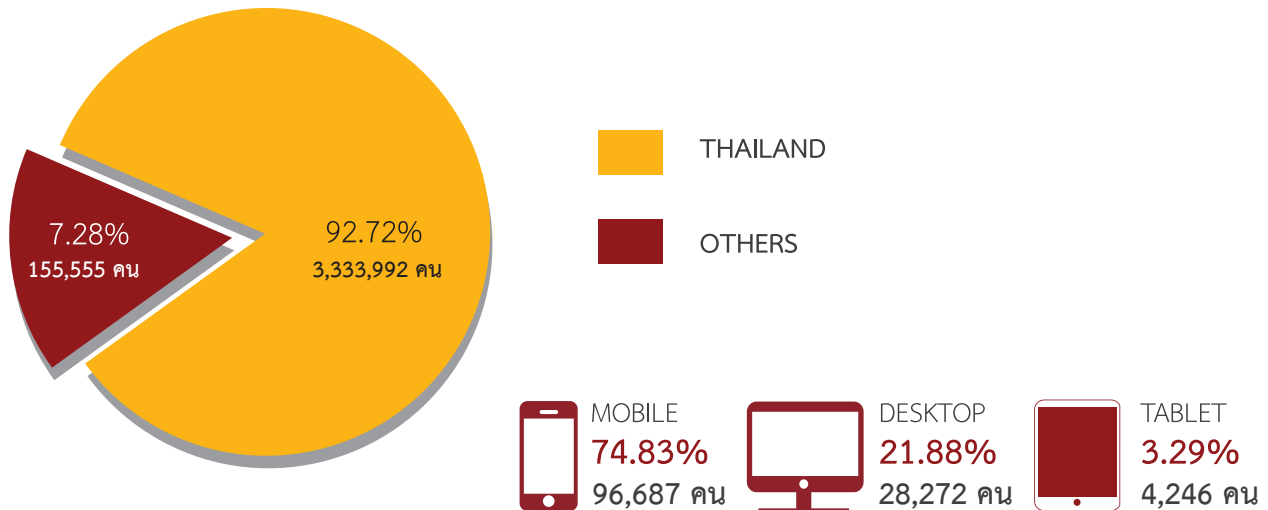
ระบบติดตามขบวนรถ Train Tracking System



ระบบติดตามขบวนรถเวอร์ชันใหม่ เกิดจากความร่วมมือระหว่างฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ เพื่อยกระดับภาคการบริการ และตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ คุณสมบัตินี้ ผู้โดยสารสามารถติดตามเวลาขบวนรถได้อย่างเรียลไทม์ รองรับบริการแสดงผลได้ทุกอุปกรณ์รองรับภาษาได้ 3 ภาษา ได้แก่ ไทย อังกฤษ และจีน

ภาพรวมผู้ใช้งานเว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย (www.railway.co.th)

ระหว่าง 1 ตุลาคม 2560 ถึง 30 กันยายน 2561







CORPORATE GOVERNANCE



Risk Factors

ปัจจัยความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยง

การรถไฟฟ้า มีการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบตามหลักการของ COSO - ERM และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับทิศทางที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง กำหนด ซึ่งได้มีการถ่ายทอดให้ผู้บริหารและบุคลากรตระหนักถึงความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยง โดยได้มีการกำหนดนโยบายให้ทุกหน่วยงานทราบและเป็นแนวทางในการดำเนินงานอีกด้วย

นโยบายการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฟ้า

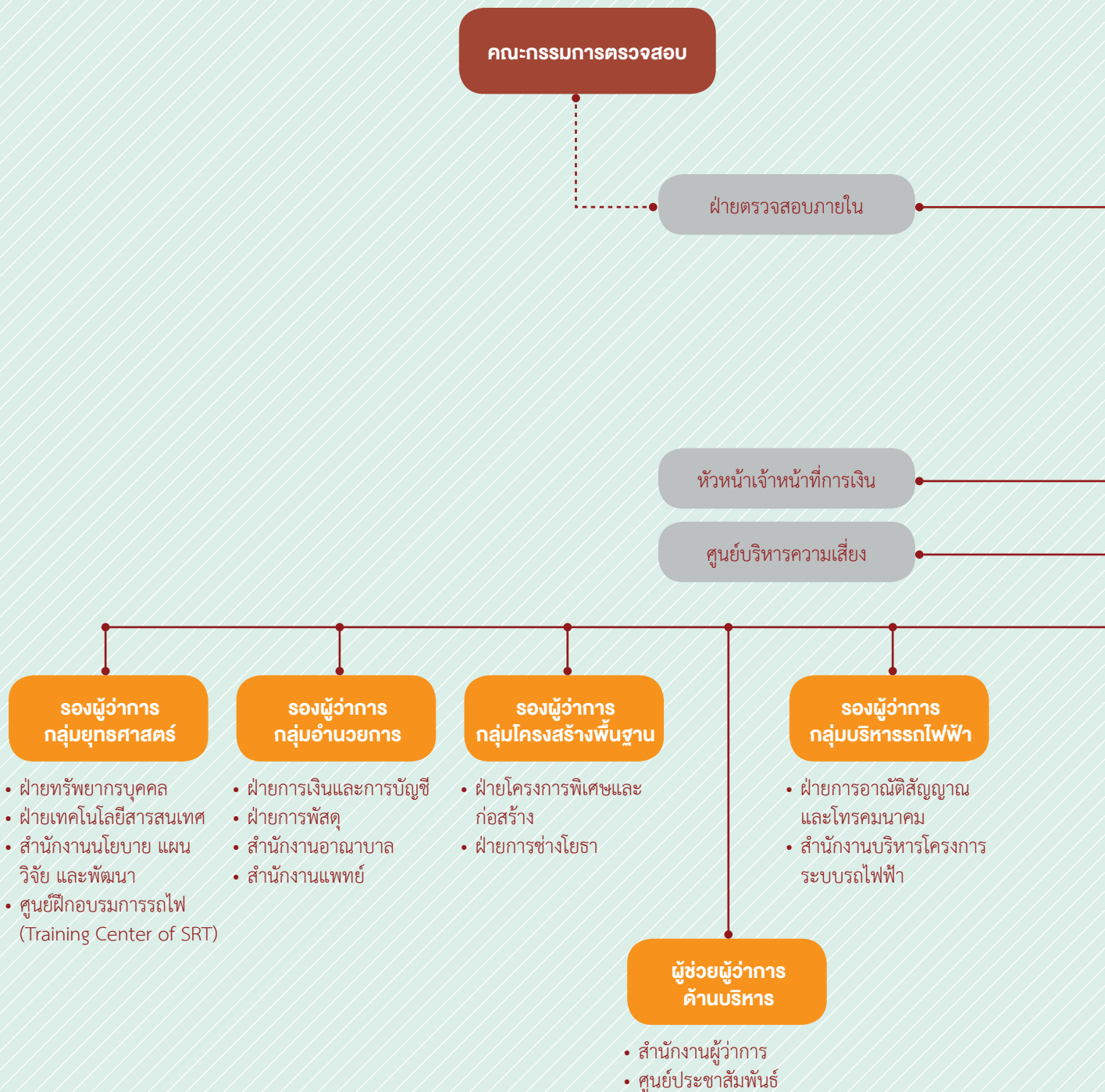
การรถไฟฟ้า ตระหนักถึงความสำคัญในการเตรียมการหรือป้องกันต่อความเสี่ยงที่ทำให้งานไม่ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์กร จึงมุ่งมั่นดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยครอบคลุมความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ การดำเนินงาน การเงิน และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ/กฎหมาย และให้ทุกคนในองค์กร

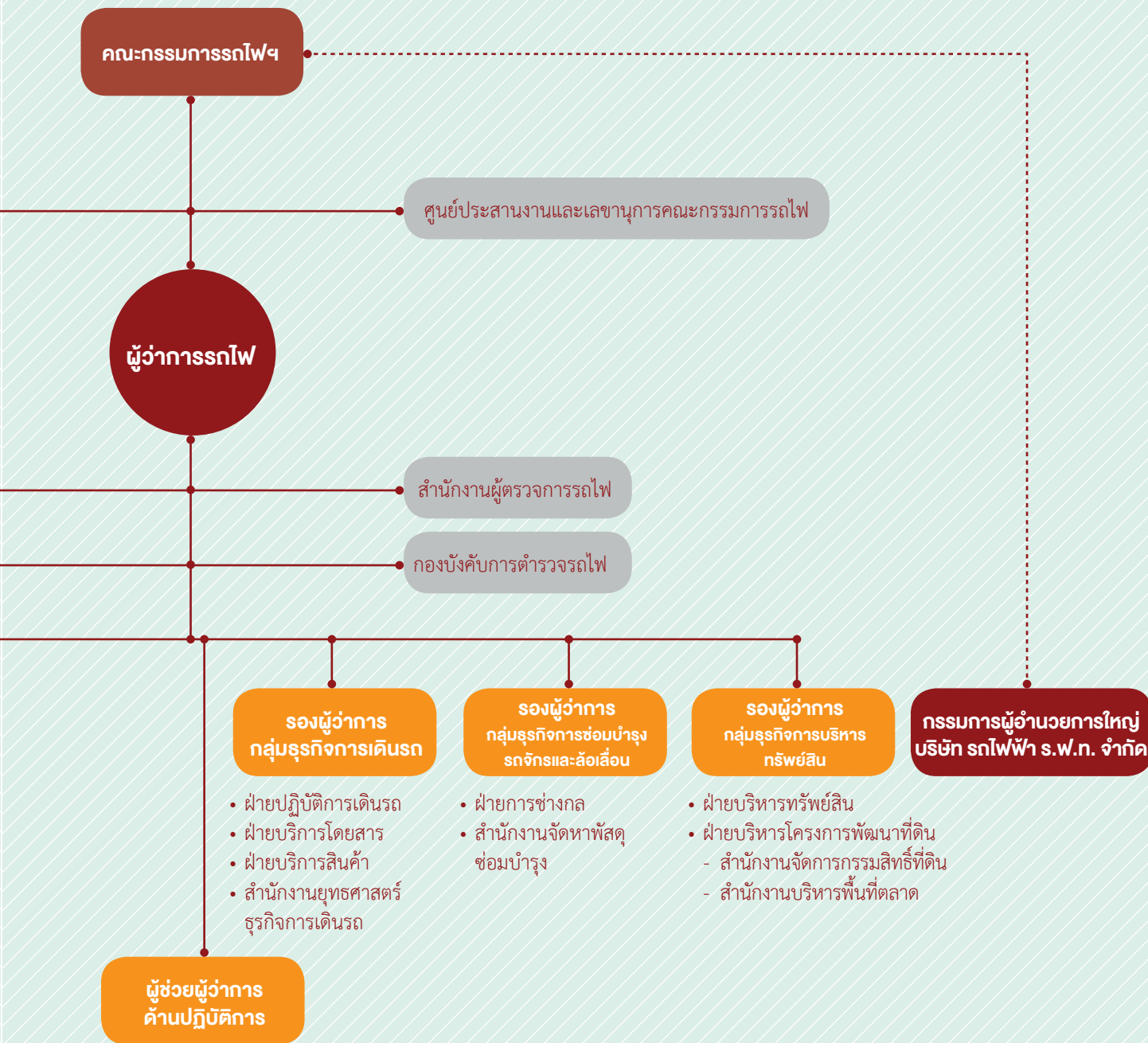
มีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงอันก่อให้เกิดการกำกับดูแลองค์กรที่ดี ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

1. การบริหารความเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ทุกคนและทุกระดับ
2. กระบวนการบริหารความเสี่ยงต้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กลยุทธ์ และแผนการดำเนินงาน รวมถึงให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานตามปกติ
3. มีการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้
4. มีการติดตามและประเมินผลการบริหารความเสี่ยง
5. มีการทบทวนและปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
6. มีการปลูกฝังให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมในการปฏิบัติงานขององค์กร เพื่อสร้างสรรค์มูลค่าให้กับองค์กร (Value Creation)

Management Structure

โครงสร้างการจัดการ





- กองควบคุมการปฏิบัติการ

ที่มา : ข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 2.1
 การแบ่งส่วนงานและอำนาจความรับผิดชอบของผู้บริหาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558
 ปรับปรุงใหม่ 2/11/2558 ฝ่ายทรัพยากรบุคคล



Corporate Governance

การกำกับดูแลกิจการ

สถานที่ติดต่อ

สถานที่ทำการของสำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ

อาคารทีพีไอ (เดิม) เลขที่ 587/90 ชั้นที่ 3 ถนนกำแพงเพชร แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กทม. 10900

สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ 821-5284, 0-2537-9031

ตทฟ.1 821-2105

ตทฟ.2 821-2106

ตทฟ.3 821-2107

ตทฟ.4 821-2108

โทรสาร 821-5280

อำนาจหน้าที่

1. คำสั่งทั่วไปที่ ก.124/2559 ลงวันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2559 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจของพนักงาน/ลูกจ้างการรถไฟฯ ตำรวจรถไฟ และพนักงาน/ลูกจ้างของผู้ประกอบการที่เป็นคู่สัญญากับการรถไฟฯ รวม 4 คณะ ซึ่งแต่ละคณะมีหน้าที่ออกตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจของพนักงานครอบคลุมพื้นที่อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง
2. คำสั่งเฉพาะที่ บรบ.91/2557 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557 เรื่องกำหนดภาระหน้าที่ พื้นที่ความรับผิดชอบและมอบอำนาจการกำกับ ควบคุม ดูแล ให้ผู้ตรวจการรถไฟฯ ปฏิบัติการแทนผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย มีสาระสำคัญ ดังนี้ การปฏิบัติการแทนหรือการดำเนินการอื่นใดแทนผู้ว่าการรถไฟฯ ให้ผู้ตรวจการรถไฟฯ มีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบทานในภารกิจ ดังนี้
 - 2.1 ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร ขบวนรถ รถจักร อุปกรณ์เครื่องล้อเลื่อน อาคารสถานีและการปฏิบัติงานของพนักงานการรถไฟฯ
 - 2.2 ด้านการจัดให้เข้าพื้นที่ ที่ดินและอาคาร รวมถึงติดตามการดำเนินการเกี่ยวกับผู้บุกรุกที่ดินของการรถไฟฯ
 - 2.3 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการปฏิบัติงานและหรือการพักผ่อน
3. ภารกิจด้านเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม (CG & CSR)
4. ภารกิจด้านเลขานุการคณะกรรมการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ศปท.รฟท.)

การดำเนินการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจของพนักงาน/ลูกจ้างการรถไฟฯ และพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนที่
การรถไฟฯ เป็นคู่สัญญาว่าจ้าง



การดำเนินการด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร ขบวนรถ รถจักร อุปกรณ์เครื่องล้อเลื่อน อาคารสถานี และการปฏิบัติงานของ
พนักงานการรถไฟฯ



การดำเนินการของผู้รับผิดชอบด้านการบริหารทรัพย์สินทั้งด้านอาคารและที่ดินและติดตามการดำเนินการกับผู้บุกรุกที่ดินของการรถไฟฯ



การดำเนินการด้านการให้บริการผู้โดยสาร และการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อการปฏิบัติงานและการพักผ่อนของพนักงาน



ผลดำเนินการของคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีฯ

ประจำปีงบประมาณ 2561

1. จัดทำคู่มือกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟแห่งประเทศไทย
2. จัดทำกฎบัตรของอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม
3. คณะกรรมการรถไฟฯ ลงนามพันธะสัญญาตามคู่มือกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟแห่งประเทศไทย
4. พนักงาน/ลูกจ้าง การรถไฟฯ รับทราบคู่มือกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ในระบบ Intranet
5. คณะอนุกรรมการฯ ดำเนินโครงการ CSR ประจำปี 2561
 - โครงการ 1+1=0 “รถไฟปลอดภัยทุกเส้นทาง” ที่จ.วราวุฒ และบ้านปิน จ.แพร่
 - โครงการสถานี/ชุมสายงาม พืชผักกินได้
6. คณะอนุกรรมการฯ ร่วมรณรงค์ต่อต้านการรับสินบน

ผลดำเนินการของคณะกรรมการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ศปท.รฟท.)

ประจำปีงบประมาณ 2561

1. คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริต
2. คำสั่งรับเรื่องร้องเรียนการทุจริต
3. การสัมมนาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พนักงานการรถไฟ
4. การสัมมนาเครือข่ายต่อต้านการทุจริต พนักงานการรถไฟ
5. การร่วมงานต่อต้านการทุจริตที่ทางราชการเป็นผู้จัด
6. คณะกรรมการฯ ร่วมรณรงค์ต่อต้านการรับสินบน





กฎบัตรคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม การรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมจัดตั้งขึ้นโดยการอนุมัติของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในภารกิจกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้นโยบายการบริหารเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม และบริหารจัดการองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หมวดที่ ๑ อนุกรรมการ

๑.องค์ประกอบ

๑.๑ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้แต่งตั้งประธานอนุกรรมการ อนุกรรมการ และเลขานุการตามจำนวนที่เหมาะสม

๒.๒ หัวหน้าผู้ตรวจการรถไฟดำรงตำแหน่งเลขานุการโดยตำแหน่ง

๒.คุณสมบัติ

อนุกรรมการแต่ละคนต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจและเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์และมีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ ตลอดจนอุทิศเวลาและความคิดเห็นอย่างเพียงพอในการปฏิบัติงาน ในฐานะคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม

๓.วาระการดำรงตำแหน่ง

เป็นไปตามวาระการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔. การพ้นจากตำแหน่ง

๔.๑ ครบตามกำหนดวาระ

๔.๒ พ้นจากการเป็นกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔.๓ ลาออก

๔.๔ ตาย

๔.๕ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติให้พ้นจากตำแหน่ง

๔.๖ การพ้นจากตำแหน่งกรณีเป็นไปตามวาระการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คณะอนุกรรมการที่เหลืออยู่ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป จนกว่าคณะกรรมการรถไฟจะแต่งตั้งอนุกรรมการขึ้นใหม่ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงาน

๕. อำนาจหน้าที่

๕.๑ พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอ เกี่ยวกับนโยบายการบริหารให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) และความรับผิดชอบต่อสังคมโดยรวม และพิจารณาความเหมาะสม ความเพียงพอของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม และจรรยาบรรณของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้สอดคล้องกับ “หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๕๒” ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ เพื่อให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาอนุมัติ

๕.๒ ตรวจสอบให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารตามหลักธรรมาภิบาลของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นไปอย่างเพียงพอและเหมาะสม

๕.๓ พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการพัฒนาระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพ

๕.๔ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยการปฏิบัติหน้าที่ของคณะอนุกรรมการได้ตามความเหมาะสม

๕.๕ เชิญบุคคล หรือเรียกให้พนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยมาให้ข้อมูล ความเห็น ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะอนุกรรมการ

๕.๖ จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบต่อสังคมในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

๕.๗ พิจารณาเรื่องอื่นๆ ตามที่ประธานคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมอบหมาย

๖. การประชุม

๖.๑ จัดให้มีการประชุมคณะอนุกรรมการอย่างน้อยไตรมาส ละ ๑ ครั้ง หรือตามความเหมาะสม

๖.๒ องค์ประชุมของคณะอนุกรรมการจะต้องมีอนุกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนอนุกรรมการ

๖.๓ กรณีที่ประธานอนุกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้อนุกรรมการที่มาประชุมเลือกอนุกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

๖.๔ มติของที่ประชุม ให้ถือคะแนนอนุกรรมการฝ่ายข้างมากเป็นเกณฑ์ ถ้าคะแนนเสียงก้ำกึ่งกันก็ให้ประธานอนุกรรมการเป็นผู้ชี้ขาด

๗. การรายงาน

รายงานต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับกิจกรรมของคณะอนุกรรมการอย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง

หมวดที่ ๒

ปณิธาน

คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม จะสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะนำพาการรถไฟแห่งประเทศไทยไปสู่ความเป็นเลิศในการให้บริการขนส่งทางรางที่ทันสมัยและการบริหารจัดการที่ดี ส่งเสริมการแข่งขันของประเทศ ให้เป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับนับถือจากสาธารณชนอย่างยั่งยืน

หมวดที่ ๓

การบังคับใช้

กฎบัตรนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไปโดยการอนุมัติของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในการประชุมครั้งที่ ๒๐ / ๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๐



(นายวรวิทย์ จำปীরัตน์)

ประธานคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย



คำสั่งการรถไฟแห่งประเทศไทย
ที่ บกบ. ๒๓๗ / ๒๕๖๐

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.)

โดยที่เป็นการสมควรแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.) เพื่อให้เป็นไปตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่องการขับเคลื่อนการป้องกันและปราบปรามการทุจริตระหว่างสำนักงาน ป.ป.ช. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๗

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑ แห่งข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ ๒๓ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓ จึงให้ยกเลิกคำสั่งการรถไฟฯ ที่ บกบ.๒๒/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๘ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานดำเนินการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐตามโครงการดัชนีคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานเสียทั้งสิ้น และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตการรถไฟฯ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

องค์ประกอบ

- | | |
|---|-------------------------|
| ๑. รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ | ประธานกรรมการ |
| ๒. ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ | กรรมการ |
| ๓. วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล | กรรมการ |
| ๔. วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา | กรรมการ |
| ๕. วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง | กรรมการ |
| ๖. ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ | กรรมการ |
| ๗. ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า | กรรมการ |
| ๘. ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร | กรรมการ |
| ๙. ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี | กรรมการ |
| ๑๐. ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ | กรรมการ |
| ๑๑. หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา | กรรมการ |
| ๑๒. หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม | กรรมการ |
| ๑๓. ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ, | กรรมการ |
| ๑๔. หัวหน้าผู้ตรวจการรถไฟ | กรรมการและเลขานุการ |
| ๑๕. หัวหน้ากองปฏิบัติการตรวจการ | ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ ๑ |
| ๑๖. หัวหน้างานวิเคราะห์และประเมินผล | ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ ๒ |

อำนาจหน้าที่

๑.ด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริต

๑.๑ เสนอแนะแนวทางหรือวางมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบต่อการรถไฟฯ

/๑.๒ เสนอแนะ...

๑.๒ เสนอแนะแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และประพฤติมิชอบของ รฟท. เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปราม การทุจริต มาตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตภาครัฐตลอดจนนโยบายของรัฐบาล เพื่อนำเสนอการรถไฟฯ

๑.๓ เสนอแนะแนวทางเกี่ยวกับดำเนินกระบวนการรับข้อร้องเรียนเรื่องการทุจริต เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผล

๑.๔ ติดตามผลการดำเนินงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการรายงานที่เกี่ยวกับการ ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบเพื่อเสนอต่อกรรดไฟฟ้า และหรือหน่วยงาน ภายนอก

๑.๕ ดำเนินการในเรื่องอื่นใดที่เห็นว่ามีความสำคัญและเร่งด่วนเพื่อเสนอการรถไฟฯ ดำเนินการต่อไป

๒.ด้านการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม

๒.๑ เสนอแนะแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม รฟท. ต่อ การรถไฟฯ

๒.๒ เสนอแนะแนวทางการปลูกฝัง และส่งเสริมให้ผู้ปฏิบัติงานและผู้บริหารมี คุณธรรม จริยธรรม และมีความซื่อสัตย์ สุจริต ในการปฏิบัติงาน

๒.๓ เสนอแนะแนวทางที่จะทำให้ให้ รฟท. เป็นองค์กรที่โปร่งใส มีความรับผิดชอบ ปลอดจากการทุจริตและประพฤติมิชอบ

๒.๔ เสนอแนะแนวทางในการปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศน์วัฒนธรรม ค่านิยมของ บุคลากรและผลักดันให้เกิดองค์การแห่งธรรมาภิบาล

๒.๕ เสนอแนะแนวทางในการพิจารณา ทบทวน ปรับปรุงประมวลจริยธรรมของ รฟท. ตามความจำเป็นและเหมาะสม

๒.๖ ดำเนินการโครงการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของ หน่วยงานภาครัฐของสำนักงาน ป.ป.ช. (Integrity & Transparency Assessment : ITA) และ ประสานกับสำนักงาน ป.ป.ช. ในการให้ข้อมูลและติดตามรับผิดชอบให้ฝ่าย/สำนักงาน ดำเนินการ ตามที่ได้รับการประสานมาจนเป็นที่เรียบร้อย

๒.๗ เสนอแนะแนวทางการดำเนินการในเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict Of Interest) ต่อการรถไฟฯ เพื่อให้ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน และมีประสิทธิภาพ

๒.๘ เสนอแนะแนวทางให้การส่งเสริมและยกย่องผู้ปฏิบัติตามประมวลจริยธรรม เพื่อให้เกิดขวัญและกำลังใจ และเป็นตัวอย่างที่ดีขององค์กร

๒.๙ ดำเนินการในเรื่องอื่นใดที่มีความเร่งด่วนและจำเป็นเพื่อเสนอการรถไฟฯ ดำเนินการต่อไป

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟฯ



เรื่อง การรับเรื่องร้องเรียนของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดการรับเรื่องร้องเรียนของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.) ที่เกี่ยวกับการทุจริตให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพตามนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓๕ (๒) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๔๔ และข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ ๒.๑ การแบ่งส่วนงานและอำนาจความรับผิดชอบของผู้บริหาร พ.ศ. ๒๕๕๓ ข้อ ๑ จึงกำหนดการรับเรื่องร้องเรียนของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.) ที่เกี่ยวกับการทุจริต ดังนี้

๑. การทุจริต หมายความว่า การประพฤติชั่ว คดโกง ไม่ซื่อตรง
๒. ทุจริตต่อหน้าที่ หมายความว่า ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติอย่างใดในตำแหน่งหรือหน้าที่ หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติอย่างใดในพฤติการณ์ที่อาจทำให้ผู้อื่นเชื่อว่ามีตำแหน่งหรือหน้าที่ ทั้งที่ตนมิได้มีตำแหน่งหรือหน้าที่นั้น หรือใช้อำนาจในตำแหน่งหรือหน้าที่ ทั้งนี้ เพื่อแสวงหาประโยชน์ที่มีควรได้โดยชอบสำหรับตนเองหรือผู้อื่น
๓. ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.) โดยสำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ ทำหน้าที่หลักในการประสาน ติดตามเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต ตลอดจนรวบรวมปัญหา ข้อเสนอแนะ และจัดทำรายงานผลในนามของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.) และให้ฝ่าย/สำนักงาน ให้ความร่วมมือในการส่งมอบพยานหลักฐานและเอกสาร ส่งพนักงานในสังกัดเข้าให้ถ้อยคำ ในชั้นการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นของสำนักงานผู้ตรวจการรถไฟทุกกรณี
๔. ผู้ตรวจการรถไฟดำเนินการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตในเขตความรับผิดชอบ เมื่อได้รับการแจ้งให้ดำเนินการจากสำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ
๕. การรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต แบ่งเป็น ๓ กรณี ดังนี้
 - ๕.๑ ผู้ร้องเรียนยื่นเรื่องโดยตรงไปยังหน่วยงานที่ถูกร้องเรียน
 - ๕.๒ ผู้ร้องเรียนยื่นเรื่องผ่าน ศปท.รฟท.
 - ๕.๓ ผู้ร้องเรียนยื่นเรื่องผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖. กรณีผู้ร้องเรียนยื่นเรื่องโดยตรงไปยังหน่วยงานที่ถูกร้องเรียน ให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

๖.๑ หน่วยงานที่ถูกร้องต้องดำเนินการตรวจสอบเรื่องที่ถูกร้องฯ โดยเร็ว โดยไม่ต้องรอคำสั่งจากกรรไฟฟ้า หรือ ศปท.รฟท. และต้องดำเนินการส่งสำเนาเรื่องที่ถูกร้องฯ ไปยัง ศปท.รฟท. ภายใน ๑๕ วันนับแต่วันรับเรื่องที่ร้องฯ

๖.๒ หน่วยงานที่ถูกร้อง ดำเนินการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น หากเป็นบัตรสนเท่ห์ ให้ถือปฏิบัติตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร. ๐๒๐๖ / ๖ ๒๑๘ ลงวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๑

๖.๓ หน่วยงานที่ถูกร้อง ต้องสำเนาผลการดำเนินการจนเป็นข้อยุติให้ ศปท.รฟท. โดยเร็ว ภายหลังจากเสร็จสิ้นขั้นตอนตามข้อบังคับและ/หรือระเบียบการรฟไฟฟ้า

๖.๔ หน่วยงานที่ถูกร้อง ต้องแจ้งผลการดำเนินการทั้งขั้นตอนการรับเรื่องที่ถูกร้องฯ และขั้นตอนผลการดำเนินการจนเป็นข้อยุติให้ผู้ร้องทราบโดยเร็ว ทั้งสองขั้นตอนต้องสำเนาหนังสือให้ ศปท.รฟท. ทราบทันที

๖.๕ ศปท.รฟท. ดำเนินการติดตามการดำเนินการตั้งแต่ขั้นตอนรับสำเนาเรื่องที่ถูกร้องฯ จนถึงขั้นตอนผลการดำเนินการจนเป็นข้อยุติ และจัดเก็บผลการดำเนินการทุกขั้นตอนเข้าสู่ระบบฐานข้อมูล

๗. กรณีผู้ร้องเรียนยื่นเรื่องผ่าน ศปท.รฟท. ให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

๗.๑ ศปท.รฟท. ดำเนินการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น หากเป็นบัตรสนเท่ห์ ให้ถือปฏิบัติตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร. ๐๒๐๖ / ๖ ๒๑๘ ลงวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๑

๗.๒ ศปท.รฟท. รายงานผลการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมคณะกรรมการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.) ก่อนเสนอการรฟไฟฟ้า พิจารณาสั่งการฯ และติดตามผลการสั่งการฯ ของการรฟไฟฟ้า

กรณีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้ศปท.รฟท. รายงานผลการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นผ่านประธานคณะกรรมการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.) ให้การรฟไฟฟ้า พิจารณาสั่งการฯ ได้ทันที และรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ศปท.รฟท.) ทราบในโอกาสแรก

๗.๓ ศปท.รฟท. แจ้งผลการดำเนินการทั้งขั้นตอนการรับเรื่องที่ถูกร้องฯ และขั้นตอนผลการพิจารณาสั่งการฯ ของการรฟไฟฟ้า ให้ผู้ร้องโดยเร็วนับแต่ทราบผล

๗.๔ การรฟไฟฟ้า พิจารณาผลการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น หากเห็นว่าไม่มีมูลให้สั่งยุติเรื่อง และส่งเรื่องคืน ศปท.รฟท. หากเห็นว่ามิมีมูลให้สั่งการผู้เกี่ยวข้องดำเนินการสอบสวนตามข้อบังคับและ/หรือระเบียบของการรฟไฟฟ้า และสำเนาหนังสือสั่งการให้ ศปท.รฟท. เพื่อติดตาม

๗.๕ ศปท.รฟท. แจ้งผลการดำเนินการจนเป็นข้อยุติให้ผู้ร้องโดยเร็วนับแต่ทราบผล และจัดเก็บผลการดำเนินการทุกขั้นตอนเข้าสู่ระบบฐานข้อมูล

๘. กรณีผู้ร้องเรียนยื่นเรื่องผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น ๒ กรณี

๘.๑ ผู้ร้องเรียนยื่นเรื่องผ่านช่องทางประชาสัมพันธ์ เช่น Call Center , Website , ศูนย์ประชาสัมพันธ์ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามข้อที่ ๗

๘.๒ ผู้ร้องเรียนยื่นเรื่องร้องเรียนต่อประธานคณะกรรมการรถไฟฯ หรือร้องเรียนต่อผู้ว่าการฯ ให้ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฯ และสำนักงานผู้ว่าการฯ ดำเนินการตามข้อที่ ๖

๙. ศปท.รฟท. รายงานผลดำเนินการให้การรถไฟฯ ทราบทุกไตรมาส

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นเป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๖๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๑


(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟฯ

Internal Control and Risk Management

การควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

นโยบายเกี่ยวกับคุณธรรมและความโปร่งใส

มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริต ประพฤติมิชอบ

ตามคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 69/2557 ลงวันที่ 18 มิถุนายน พ.ศ. 2557 เรื่อง มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบ โดยให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานภาครัฐ กำหนดมาตรการหรือแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบ ในส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐโดยมุ่งเน้นการสร้างธรรมาภิบาลในการบริหารงาน รวมทั้ง คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2557 ด้านที่ 10 การส่งเสริม การบริหารราชการแผ่นดินที่มีธรรมาภิบาลและการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ในภาครัฐ โดยถือเป็นวาระสำคัญเร่งด่วนแห่งชาติ รวมทั้งให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงกำหนดนโยบายเกี่ยวกับคุณธรรมและความโปร่งใสขึ้น โดยให้ถือเป็นมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติเพื่อการบริหารงานโดยมีคุณธรรมและความโปร่งใส เพื่อลดความ

เสี่ยงต่อปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบในหน่วยงาน รวมทั้งเป็นค่านิยมร่วมสำหรับองค์กรและบุคลากรทุกคนพึงยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติควบคู่กับข้อบังคับ ระเบียบและคำสั่ง อื่น ๆ อย่างทั่วถึง

นโยบายเกี่ยวกับคุณธรรมและความโปร่งใส ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีดังนี้

1. นโยบายด้านการปฏิบัติงาน แนวปฏิบัติ

- 1.1 ผู้บริหารทุกระดับมีหน้าที่ส่งเสริม สนับสนุน ในเรื่องความมีคุณธรรมและความโปร่งใสในทุกกระบวนการงาน
- 1.2 ผู้บริหารทุกระดับพร้อมรับผิดชอบต่อการตัดสินใจและผลการตัดสินใจด้านการบริหารงาน
- 1.3 ผู้บริหารทุกระดับมีหน้าที่สื่อสารนโยบาย และข้อมูลข่าวสารภายในหน่วยงาน ให้พนักงานและลูกจ้างเฉพาะงานในสังกัดเข้าใจตรงกัน
- 1.4 พนักงานและลูกจ้างเฉพาะงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติตามประมวลจริยธรรมพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552 อย่างเคร่งครัด
 - ประมวลจริยธรรมของพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552

มีค่านิยมหลัก อันได้แก่

- 1) ยึดมั่นในการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
- 2) ยึดมั่นคุณธรรมและจริยธรรม
- 3) มีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์ สุจริต และรับผิดชอบต่อ
- 4) ยึดถือประโยชน์ชาติเหนือกว่าประโยชน์ส่วนตนและไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน
- 5) ยืนหยัดทำในสิ่งที่ถูกต้อง เป็นธรรม และถูกกฎหมาย
- 6) ให้บริการแก่ประชาชนด้วยความรวดเร็ว มีอัธยาศัย และไม่เลือกปฏิบัติ
- 7) ให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
- 8) มุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน รักษามาตรฐาน มีคุณภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้
- 9) ยึดมั่นในหลักจรรยาบรรณของการเป็นพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ดี

2. นโยบายด้านการให้บริการที่โปร่งใส

พร้อมรับการตรวจสอบแนวปฏิบัติ

- 2.1 มีการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน/คู่มือกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน เพื่อใช้เป็นแนวทาง ในการปฏิบัติงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน
- 2.2 สำรวจความพึงพอใจและรับฟังความคิดเห็นจากผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อพัฒนาปรับปรุงการให้บริการ
- 2.3 ปฏิบัติงานต่อผู้มาใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้เสียด้วยความ เป็นธรรม ซื่อสัตย์สุจริต และเสมอภาคกัน
- 2.4 นำเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการเพื่อลดดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่
- 2.5 มีระบบการป้องกันหรือตรวจสอบเพื่อป้องกันการละเว้น การปฏิบัติหน้าที่

3. นโยบายด้านการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร แนวปฏิบัติ

- 3.1 มีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

- 3.2 มีเว็บไซต์ซึ่งเป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารในเรื่องต่าง ๆ ให้ประชาชนได้สืบค้นข้อมูลและเข้าตรวจสอบดูได้
- 3.3 มีการเปิดเผยข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างให้ประชาชนทราบผ่านเว็บไซต์

4. นโยบายด้านการดำเนินการต่อข้อร้องเรียน แนวปฏิบัติ

- 4.1 มีหน่วยงาน/ผู้รับผิดชอบ และช่องทางรับเรื่องร้องเรียน เช่น การจัดซื้อจัดจ้าง การทุจริต และประพฤติมิชอบของเจ้าหน้าที่ และการร้องเรียนเรื่องทั่วไป
- 4.2 มีขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการต่อข้อร้องเรียน
- 4.3 สรุปผลการดำเนินงานเรื่องร้องเรียน พร้อมปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข

5. นโยบายด้านการมีส่วนร่วม แนวปฏิบัติ

- 5.1 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น/การจัดทำแผน เกี่ยวกับการปฏิบัติงานดำเนินโครงการต่าง ๆ
- 5.2 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการดำเนินการตามโครงการ
- 5.3 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมตรวจสอบติดตามประเมินผล
- 5.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการแก้ไขพัฒนาโครงการ

6. นโยบายด้านการตรวจสอบและควบคุมภายใน แนวปฏิบัติ

- 6.1 กำหนดให้มีแผนงาน/กลไกการตรวจสอบ การควบคุมภายใน รวมทั้งการบริหารความเสี่ยง ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เพื่อเป็นการป้องกันการทุจริตและบริหารงานด้วยความโปร่งใสตรวจสอบได้
- 6.2 มีการดำเนินงานเพื่อป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน เพื่อไม่ให้ขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนรวมกับผลประโยชน์ส่วนตน
- 6.3 มีการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริต
- 6.4 มีการรวมกลุ่มกันของบุคลากรในหน่วยงานเป็นเครือข่ายช่วยป้องกันการทุจริตในองค์กรและเป็นการสร้างความโปร่งใสในการทำงานของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่

“นอกจาก **การบริการที่ใส่ใจ**
พร้อมบริการให้แก่ผู้โดยสารรถไฟแล้ว

ยังมีบวชนขนส่งสินค้าในราคายุติธรรม

ทั้งภายในประเทศและส่งออกมาเลเซีย

สถานีปลายทางสุโขทัย-ลก และสถานีปาดังเบซาร์

ซึ่งเป็น **สถานีรถไฟชายแดน**”

BOARD OF DIRECTORS & EXECUTIVE



คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

ที่ ๑๐/๒๕๖๐

เรื่อง การปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปอย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิรูปประเทศ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติจึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในวันก่อนวันที่คำสั่งนี้มีผลใช้บังคับพ้นจากตำแหน่ง และให้งดการใช้อำนาจหน้าที่ตามบทบัญญัติมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๗ มาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยประกอบด้วยบุคคลตามข้อ ๒ ของคำสั่งนี้ จนกว่านายกรัฐมนตรีหรือหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๒ ให้บุคคลดังต่อไปนี้เป็นกรรมการคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------------------------|-------------------|
| (๑) นายวรวิทย์ จำปรัตน์ | เป็นประธานกรรมการ |
| (๒) นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ | เป็นกรรมการ |
| (๓) นายบวร วงศ์สินอุดม | เป็นกรรมการ |
| (๔) นายปิติ ตัณฑเกษม | เป็นกรรมการ |
| (๕) พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์ | เป็นกรรมการ |
| (๖) นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธ์ุ | เป็นกรรมการ |
| (๗) นางอัญชลี เต็งประทีป | เป็นกรรมการ |
| (๘) นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ | เป็นกรรมการ |
| (๙) นายอำนาจ ปริมนวงศ์ | เป็นกรรมการ |

ข้อ ๓ ให้ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในวันก่อนวันที่คำสั่งนี้มีผลใช้บังคับพ้นจากตำแหน่ง และให้ไปดำรงตำแหน่งเจ้าหน้าที่ของรัฐประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๖๘/๒๕๕๙ เรื่อง มาตรการแก้ปัญหาเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานอื่นของรัฐ และการกำหนดกรอบอัตรากำลังชั่วคราว ลงวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พุทธศักราช ๒๕๕๙ จนกว่านายกรัฐมนตรีจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๔ ให้นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกตำแหน่งหนึ่ง จนกว่านายกรัฐมนตรีจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๕ ในกรณีเห็นสมควรนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีอาจเสนอให้คณะรักษาความสงบแห่งชาติแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามคำสั่งนี้ได้

สั่ง ณ วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๖๐

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

SRT Board of Directors

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (1)



① **นายวรกิจ จำปรัตน์**
ประธานกรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

② **นางสาวชุกทจิต สังข์ใหม่**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

③ **นายบวร วงศ์สินอุดม**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

④ **พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561



⑤ **รองศาสตราจารย์ นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธุ์**
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
 23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

⑥ **นางอัญชลี เต็งประทีป**
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
 23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

⑦ **นายอำนวย ปรีมนวงศ์**
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
 23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

⑧ **นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์**
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
 23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

ประวัติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (1)



นายวรวิทย์ จำปรัตน์

ประธานกรรมการรถไฟฯ

23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

อายุ 65 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิชาการจัดการ การคลัง มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี
- MPA (Public Administration), The University of Manila, The Philippines
- BBA (Management), The University of Manila, The Philippines

ประวัติการทำงาน

- ประธานกรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ประธานกรรมการ ธนาคารกรุงไทย
- ประธานกรรมการ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี แห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
- กรรมการ คณะกรรมการข้าราชการศาลยุติธรรม
- กรรมการ การรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย
- กรรมการ การประปาส่วนภูมิภาค
- กรรมการ การกีฬาแห่งประเทศไทย
- กรรมการ องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร
- กรรมการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
- ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการสำนักจัดหางบประมาณด้านความมั่นคง 1
- ผู้อำนวยการสำนักจัดหางบประมาณด้านเศรษฐกิจ 2

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- กรรมการ ตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอ คณะรัฐมนตรี คณะที่ 3 (ด้านองค์กรอิสระและรัฐวิสาหกิจ)
- อนุกรรมการ ชับเคลื่อนการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจ การเงินการคลัง
- กรรมการ มูลนิธิแพทย์อาสาสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี (พอสว.)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่ บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับ ที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการ หรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นางสาวชอุณหจิต สังข์ใหม่

กรรมการรถไฟฟ้าฯ

23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- Postgraduate Diploma in Information Management (University of Strathclyde) ประเทศอังกฤษ
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการทำงาน

- กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง กรมบัญชีกลาง
- กรรมการ มูลนิธิวิจัยและพัฒนาการเงินการคลัง
- กรรมการ คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- รักษาการในตำแหน่งที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง
- ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ
- ผู้อำนวยการสำนักพัฒนามาตรฐานระบบพัสดุภาครัฐ

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง กรมบัญชีกลาง
- กรรมการ มูลนิธิวิจัยและพัฒนาการเงินการคลัง
- กรรมการ คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการรถไฟฟ้าฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้าฯ ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นายบวร วงศ์สินอุดม

กรรมการรถไฟฯ

23 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 มีนาคม 2561

อายุ 63 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเคมี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเคมี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงาน

- กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ประธานกรรมการ บริษัท พรินมา มาร์ติน จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท บางกอกอินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ไทยบริดจ์ ซีเคียวริตี้ พรินติ้ง จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ บริษัท ดับบลิวพี เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ บริษัท ยูเอซี แอ็ดวานซ์ โพลีเมอร์ แอนด์ เคมิคัลส์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท อาเซียนโปแตชซึยงูมิ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ การประปานครหลวง
- ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที ฟินอล จำกัด
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ร่วม) บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟนนิ่ง จำกัด
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. อะโรเมติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน)
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ บริษัท สุชาภัยจน์ จำกัด (มหาชน)
- ประธานคณะกรรมการ สถาบันน้ำเพื่อความยั่งยืน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ประธาน คลัสเตอร์ปิโตรเคมี สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ประธานกรรมการ บริษัท พรินมา มาร์ติน จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท บางกอกอินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ไทยบริดจ์ ซีเคียวริตี้ พรินติ้ง จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ บริษัท ดับบลิวพี เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ บริษัท ยูเอซี แอ็ดวานซ์ โพลีเมอร์ แอนด์ เคมิคัลส์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท อาเซียนโปแตชซึยงูมิ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ การประปานครหลวง
- ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที ฟินอล จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์

กรรมการรถไฟฟ้า

23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

อายุ 62 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต Operations Management University Of Scranton Pennsylvania
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ
- รองเจ้ากรมส่งกำลังบำรุงทหารเรือ
- ผู้อำนวยการสำนักงานจัดหายุทธโธปกรณ์ทหารเรือ
- ปลัดบัญชาทหารเรือ
- ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพเรือ

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักกริพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการรถไฟฟ้า ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้า ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



รองศาสตราจารย์ นาวาอากาศเอก สนากร พิระพันธ์

กรรมการรถไฟฟ้า

23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

อายุ 49 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาเอก คณะวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, U.S.A.
- ปริญญาโท คณะวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, U.S.A.
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต คณะวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม Virginia Military Institute, Lexington, Virginia, U.S.A.

ตำแหน่งปัจจุบัน

- เลขาธิการสภาคณาจารย์ โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช กรมยุทธศึกษาทหารอากาศกองทัพอากาศไทย

ประวัติการทำงาน

- เลขาธิการสภาคณาจารย์ โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช กองทัพอากาศไทย
- อาจารย์พิเศษ สำนักวิชาวิศวกรรมและเทคโนโลยี สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
- อาจารย์ กองการศึกษา โรงเรียนนายเรืออากาศ กองทัพอากาศไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
- นายกสมาคมคอนกรีตแห่งประเทศไทย

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฟ้า ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้า ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นางอัญชลี เต็งประทีป

กรรมการรถไฟฟ้า

23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

คุณวุฒิการศึกษา

- Diploma in Development Management, University of Birmingham, United Kingdom
- ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต (บริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการทำงาน

- กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการอิสระ บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)
- ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงการคลัง
- หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง
- หัวหน้ากองตรวจราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
- กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท พีอีเอ เอ็นคอม อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด
- กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
- กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท กรุงเทพธุรกิจบริการ จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการอิสระ บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฟ้า ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้า ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นายอำนวยการบริหาร

กรรมการรถไฟฯ

23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

อายุ 60 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- รองปลัดกระทรวงการคลัง (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายได้) กระทรวงการคลัง
- กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ และกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ บริษัท ที. ซี. เจ. เอเชีย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ กรุงเทพพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ กรมธนารักษ์
- รองอธิบดีกรมธนารักษ์
- รองประธานกรรมการอำนวยการโรงงานยาสูบ กระทรวงการคลัง
- กรรมการอิสระ บริษัท ภูศาสตร์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- กรรมการ ธนาคารออมสิน กระทรวงการคลัง
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ประธานกรรมการ โรงงานยาสูบ กระทรวงการคลัง
- ประธานกรรมการ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- รองปลัดกระทรวงการคลัง (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายได้) กระทรวงการคลัง
- กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ และกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ บริษัท ที. ซี. เจ. เอเชีย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ กรุงเทพพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นายอนงค์ เหลืองบริบูรณ์

กรรมการรถไฟฟ้า

23 กุมภาพันธ์ 2560 - 10 เมษายน 2561

อายุ 57 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท Master of Business Administration (Operation Management) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบริหารงานก่อสร้าง) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตำแหน่งปัจจุบัน

- อธิบดีกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการรถไฟฟ้า ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้า ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



2

บขท.ป.231



SRT

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

ที่ ๖/๒๕๖๑

เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๐/๒๕๖๐

ตามที่ได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๐/๒๕๖๐ เรื่อง การปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๖๐ เพื่อปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปอย่างเหมาะสมต่อการปฏิรูปประเทศ นั้น โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงผู้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้การบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๕ ของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๐/๒๕๖๐ เรื่อง การปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๖๐ คณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยข้อเสนอแนะของนายกรัฐมนตรีจึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในข้อ ๒ ของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๐/๒๕๖๐ เรื่อง การปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๖๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๒ ให้บุคคลดังต่อไปนี้เป็นกรรมการในคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------------------------|-------------------|
| (๑) นายกุลิศ สมบัติศิริ | เป็นประธานกรรมการ |
| (๒) นายกวิน ทังสุพานิช | เป็นกรรมการ |
| (๓) นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธุ์ | เป็นกรรมการ |
| (๔) นายเพชร อนันตศิลป์ | เป็นกรรมการ |
| (๕) นางสาวเพ็ญจันทร์ จริเกษม | เป็นกรรมการ |
| (๖) นายวรวิฑูฒิ มาลา | เป็นกรรมการ |
| (๗) นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา | เป็นกรรมการ |
| (๘) นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ | เป็นกรรมการ |
| (๙) นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพยุทธ์ | เป็นกรรมการ” |

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๑ เมษายน พุทธศักราช ๒๕๖๑

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

SRT Board of Directors

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (2)



① **นายกฤษ สมบัติศิริ**
ประธานกรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

② **นายกวิน ทัตสุพานิช**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

③ **รองศาสตราจารย์ นาวาอากาศเอก**
ธนากร พิระพันธ์
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

④ **นายเพชร อนันตศิลป์**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน



⑤ **นางสาวเพ็ญจันทร์ จริกขม**
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

⑥ **นายวรฤทธิ มาลา**
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

⑦ **นายสุพจน์ เหล่าสุภาภา**
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

⑧ **นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์**
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

⑨ **นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุธยา**
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

ประวัติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (2)



นายกุลิศ สมบัติศิริ

ประธานกรรมการรถไฟฯ
11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน
อายุ 55 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ การคลังสาธารณะ San Diego State University, U.S.A.
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ University of Southern California, U.S.A.
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ปลัดกระทรวงพลังงาน สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน

ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมศุลกากร
- ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม)
- รองเลขาธิการคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กทช.)
- ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนามาตรฐานระบบพัสดุภาครัฐ กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ประธานกรรมการ ธนาคารออมสิน
- กรรมการ บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นายกวิน กังสุพานิช

กรรมการรถไฟฟ้า

11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 51 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท MBA (Finance) Sasin Graduated Institute of Business Administration, Chulalongkorn University
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต สาขาปริมาณวิเคราะห์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ประวัติการทำงาน

- กรรมการบริหาร บริษัท สยามซีดีประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- เลขานุการ สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ที่ปรึกษา กลุ่มพลังงานทดแทน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ประธานกรรมการ บริษัท ไทย - จีนซีพี จำกัด
- รองประธานเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน บริษัท ยูเนี่ยนเคมีคอล แอนด์ อีควิปเมนต์ จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฟ้า ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้า ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



รองศาสตราจารย์ นาวาอากาศเอก สนากร พิระพันธ์

กรรมการรถไฟฟ้า

11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 49 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาเอก คณะวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, U.S.A.
- ปริญญาโท คณะวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, U.S.A.
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต คณะวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม Virginia Military Institute, Lexington, Virginia, U.S.A.

ตำแหน่งปัจจุบัน

- เลขาธิการสภาคณาจารย์ โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช กรมยุทธศึกษาทหารอากาศกองทัพอากาศไทย

ประวัติการทำงาน

- เลขาธิการสภาคณาจารย์ โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช กองทัพอากาศไทย
- อาจารย์พิเศษ สำนักวิชาวิศวกรรมและเทคโนโลยี สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
- อาจารย์ กองการศึกษา โรงเรียนนายเรืออากาศ กองทัพอากาศไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
- นายกสมาคมคอนกรีตแห่งประเทศไทย

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฟ้า ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้า ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นายพร อนันตศิลป์

กรรมการรถไฟฟ้า

11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 47 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท Master of Business Administration (MBA) Shenandoah University, U.S.A.
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (บช.บ.) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ตำแหน่งปัจจุบัน

- อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง
- รองปลัดกระทรวงการคลัง หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายจ่าย และหนี้สิน
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- ผู้อำนวยการกองกำกับและพัฒนาระบบการเงินนอกงบประมาณ กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ประธานกรรมการ บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
- กรรมการ สลากกินแบ่งรัฐบาล

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฟ้า ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้า ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นางสาวเพ็ญจันทร์ จริเกษม

กรรมการรถไฟฯ

11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 63 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท พานิชย์ศาสตรมหาบัณฑิต (พณ.ม.) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี อักษรศาสตรบัณฑิต (อ.บ.) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษา บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานการเงินและการบัญชี บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- กรรมการอิสระ บริษัท ฤทธา โฮลดิ้งส์
- กรรมการอิสระและประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท โอเอสสถา จำกัด (มหาชน)
- คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบราชการ เกี่ยวกับการปรับปรุงการเงินและงบประมาณ (อ.ก.พ.ร.)
- คณะที่ปรึกษาด้านการระดมทุนและการกำกับบริษัทจดทะเบียน แต่งตั้งโดยคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นายวรวุฒิ มาลา

กรรมการรถไฟฟ้า

11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท Master of Business Administration in Transportation and Distribution Management, Golden Gate University, U.S.A.
- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (บธ.บ.) (การเงินและการธนาคาร) วิทยาลัยอัสสัมชัญบริหารธุรกิจ

ตำแหน่งปัจจุบัน

- รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
- รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
- รองผู้จัดการกลุ่มอำนวยการ
- รองผู้จัดการกลุ่มยุทธศาสตร์และอำนวยการ
- รองผู้จัดการหน่วยธุรกิจการเดินรถ
- ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการรถไฟฟ้า ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้า ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา

กรรมการรถไฟฯ

11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 61 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท M.M. (Law and Management) วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ที่ปรึกษากฎหมายในคณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

ประวัติการทำงาน

- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สำนักกฎหมาย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สำนักกฎหมาย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ที่ปรึกษากฎหมายในคณะทำงานของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
- คณะกรรมการปฏิรูปสินทรัพย์ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- กรรมการในคณะกรรมการกฎหมาย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ประธานกรรมการ บริษัท ปตท. กรีน เอ็นเนอร์ยี จำกัด
- ที่ปรึกษากฎหมาย บริษัท บีซิเนส โปรเฟสชันแนล โซลูชันส์ จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่ บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับ ที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการ หรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นายอนงค์ เหลืองบริบูรณ์

กรรมการรถไฟฟ้า

11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท Master of Business Administration (Operation Management) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบริหารงานก่อสร้าง) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตำแหน่งปัจจุบัน

- อธิบดีกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการรถไฟฟ้า ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฟ้า ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี



นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยู่กร์

กรรมการรถไฟฯ

11 เมษายน 2561 - ปัจจุบัน

อายุ 47 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท หลักสูตรสำหรับนักบริหาร สาขาบริหารรัฐกิจ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (EPA)
- ปริญญาโท MBA, University of La Veme, U.S.A.
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ธนาสิริ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการประจำตัวและที่ปรึกษา สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- กรรมการ สมาคมบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ
- กรรมการ สมาคมธุรกิจบ้านจัดสรร
- กรรมการ สมาคมผู้บริหารธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี
- คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2561 : ไม่มี

SRT Management

คณะผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

- นายวรวิทย์ มาลา** รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
- นางสิริมา ศิริบุญเจริญเวช** รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
- นายเอก สิกธิวคิน** รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ
- นายจร รุ่งฐานีย์** รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
- นายสุจิตต์ เซาว์ศิริกุล** รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า
- นายทนกศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ** รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
- นายศิริพงษ์ พฤทธิพันธุ์** รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
- นางสาวเจษฎาพร ยุกรณวิบูลย์ชัย** ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
- นายจุลพงษ์ จุฬานนท์** ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
- นางลลิตดา ละออกุล** ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
- นายวัชรชานู สิริสุวรรณภักดิ์** วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
- นายไพบุลย์ สุจิริงกุล** วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
- นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข** วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
- นายอวิรุทธ์ ทองเนตร** ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
- นายนริศ ตั้งระดมสิน** ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
- นายวรพจน์ เกียรติรัตน์** ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
- นายชฎานู อินทรชม** ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
- (รอกการแต่งตั้ง)** ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
- นายสุชีพ สุขสว่าง** วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
- (รอกการแต่งตั้ง)** ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 21. (รอกการแต่งตั้ง) | ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร |
| 22. (รอกการแต่งตั้ง) | ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า |
| 23. นายพีระเดช หงษ์วงษ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานบุคคล |
| 24. นางสาวสุรดา จำปาเหลือง | หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา |
| 25. นายบุญเลิศ ตันติวิญญูพงศ์ | หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟ |
| 26. นายแพทย์องอาจ จริยาสถาพร | หัวหน้าสำนักงานแพทย์ |
| 27. นางสาวมณฑาทัญจนุ ศรีวิลาส | หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ |
| 28. นายบุญสม เวียงชัย | หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ |
| 29. นายชวลิต พิมพ์โพธิ์กลาง | หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด |
| 30. (รอกการแต่งตั้ง) | หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ |
| 31. นายมนัญญ มณีจักร | หัวหน้าสำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง |
| 32. นายสมบุญ ฤทธิรัฐพงศ์ | หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม |
| 33. นายปิยะบุตร โควิจารย์ | หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน |
| 34. พล.ต.ต.วรพงษ์ ทองโพมูลย์ | ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ |
| 35. นายธนพล คำมณี | ผู้ตรวจการรถไฟ 1 |
| 36. นายราชพัลลภ ชื่นปรีชา | ผู้ตรวจการรถไฟ 2 |
| 37. นางสาวชุตินา วงศ์ศิระวิลาส | ผู้ตรวจการรถไฟ 3 |
| 38. นายโอกาส ติรมาเสถียร | ผู้ตรวจการรถไฟ 4 |



นายวรุฒิ มาลา

รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
รักษาการในตำแหน่ง ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย



นางสิริมา ทิรัญเจริญเวช

รองผู้อำนวยการกลุ่มยุทธศาสตร์



นายเอก สิทธีเวทิน

รองผู้อำนวยการกลุ่มอำนวยการ



นายจร รุ่งชานีย

รองผู้จัดการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน



นายสุจิตต์ เซาว์ศิริกุล

รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า



นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ



นายศิริพงษ์ พงุทธิพันธุ์

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน



นางสาวเจษฎาพร ยุกรนวิบูลย์ชัย

ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร



นายจุลพงษ์ จุพานนท์

ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ



นางลัดดา ละอองกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี



นายวิษรชาญ สิริสุวรรณทัศน

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล



นายโพบุญย์ สุจิริงกุล

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา



นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม



นายอวิรุทธ์ ทองเนตร

ผู้อำนวยการฝ่ายการพิสดุ



นายนิศ ตั้งระดมสิน

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน



นายวรพจน์ เกียรติรัตน์

ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ



นายชฎากร อินทรชม

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน



นายสุชีพ สุงสว่าง

วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง



นายพีระเดช ทนงวัญ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานบุคคล



นางสุภรดา จำปาเหลียง

หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา



นายบุญเลิศ ตันตวิญญพงศ์

หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า



นายแพทย์องอาจ จริยาศกพร

หัวหน้าสำนักงานแพทย์



นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ



นายบุญสม เวียงชัย

หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ



นายชวลิต พิมพ์โพธิ์กลาง

หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด



นายมนัญญ์ มณีจักร

หัวหน้าสำนักงานจัดหาพืชสดซ่อมบำรุง



นายสมนุก ฤทธิวิรุฬห์

หัวหน้าสำนักงานอาณานิบาล



นายปิยะบุตร โตวิจารณ์

หัวหน้าสำนักงานจัดการกรมสิทธีที่ดิน



พล.ต.ต.วรพงษ์ ทองโพยลย์

ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ



นายรณพล คำมณี

ผู้ตรวจการรถไฟ 1



นายราชพิลลภ ชื่นปรีชา

ผู้ตรวจการรถไฟ 2



นางสาวชุตินา วงศ์ศิระวิลาศ

ผู้ตรวจการรถไฟ 3



นายโอภาส ตีรมาศเสถียร

ผู้ตรวจการรถไฟ 4

ในปี 2561 คณะกรรมการรถไฟฟ้า ประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงจากหน่วยงานของภาครัฐและธุรกิจเอกชน ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ ความรู้ความสามารถในการกำหนดทิศทาง กลยุทธ์ เป้าหมายของการรถไฟฟ้า ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการและสอดคล้องกับแผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟฟ้า

คณะกรรมการรถไฟฟ้า มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เช่น

1. วางข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการรถไฟฟ้า
2. วางข้อบังคับการประชุม และดำเนินการของคณะกรรมการรถไฟฟ้า
3. วางข้อบังคับว่าด้วยการบรรจุ การแต่งตั้ง และการถอดถอนพนักงานของการรถไฟฟ้า
4. วางข้อบังคับว่าด้วยระเบียบปฏิบัติงานของการรถไฟฟ้า และข้อบังคับว่าด้วยระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงานของการรถไฟฟ้า
5. วางข้อบังคับว่าด้วยเครื่องแบบพนักงานของการรถไฟฟ้า
6. ตั้งอัตรามาตรฐานค่าภาระการใช้รถไฟฟ้า บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟฟ้า
7. กำหนดค่าภาระการใช้รถไฟฟ้า บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว
8. กำหนดอัตราเงินเดือนพนักงานของการรถไฟฟ้า

คุณสมบัติของกรรมการรถไฟฟ้า

มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 (ปรับปรุงเพิ่มเติม) อาทิ

- มีสัญชาติไทย
- มีอายุไม่เกินหกสิบห้าปีบริบูรณ์
- มีคุณวุฒิและประสบการณ์เหมาะสมกับกิจการของการรถไฟฟ้า

- ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย หรือไม่เคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ
- ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- ไม่เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดิน เพราะร่ำรวยผิดปกติ หรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ
- ไม่เป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาท้องถิ่น หรือ ผู้บริหารท้องถิ่น
- ไม่เป็นข้าราชการการเมือง เว้นแต่เป็นการดำรงตำแหน่งกรรมการตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย
- ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งใดในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง
- ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากงาน เพราะทุจริตต่อหน้าที่
- ไม่เป็นผู้ถือหุ้นของการรถไฟฟ้า หรือผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลที่การรถไฟฟ้า ถือหุ้นอยู่
- ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งใดในนิติบุคคลที่การรถไฟฟ้า เป็นผู้ถือหุ้น เว้นแต่ คณะกรรมการของการรถไฟฟ้า มอบหมายให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ หรือดำรงตำแหน่งอื่นในนิติบุคคลที่การรถไฟฟ้า เป็นผู้ถือหุ้น
- ไม่เป็นกรรมการ หรือผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจในการจัดการ หรือมีส่วนได้เสียในนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ผู้ร่วมทุน หรือมีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการของการรถไฟฟ้า เว้นแต่เป็นประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้บริหาร โดยการมอบหมายของการรถไฟฟ้า

หลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ยประชุม และค่าตอบแทน ให้กับคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

หนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค. 0803.2/ว.85 ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2556 เรื่องอัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ แจ้งว่าคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 เห็นชอบเรื่องอัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ 4/2556 ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) ประธานกรรมการ กนร. เสนอ โดยให้ความเห็นชอบการจัดกลุ่มรัฐวิสาหกิจ อัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น

เพื่อให้การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจเป็นไปอย่างถูกต้อง และมีมาตรฐานในการปฏิบัติ จึงกำหนดให้รัฐวิสาหกิจดำเนินการจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมให้แก่กรรมการในคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น ที่แต่งตั้งโดยทบัญญัติแห่งกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามอัตราและหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

1. อัตราการจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ

กลุ่มรัฐวิสาหกิจ	ค่าตอบแทน	เบี้ยประชุม
	รายเดือนไม่เกิน (บาท : คน : เดือน)	รายครั้งไม่เกิน (บาท : คน : เดือน)
กลุ่มที่ 1 รัฐวิสาหกิจ ขนาดใหญ่ (การรถไฟ แห่งประเทศไทย)	10,000	10,000

2. หลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ

2.1 กรณีคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้กรรมการได้รับค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุม ดังนี้

- ค่าตอบแทนรายเดือน ตามอัตราที่คณะรัฐมนตรีกำหนด โดยให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็น 2 เท่าของกรรมการรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ ในกรณีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจดำรงตำแหน่งไม่เต็มเดือนให้จ่ายค่าตอบแทนรายเดือนตามสัดส่วนระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง
- เบี้ยประชุม ตามอัตราที่คณะรัฐมนตรีกำหนดโดยจ่ายเป็นรายครั้ง เฉพาะกรรมการที่มาประชุม ไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

2.2 กรณีคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น ที่แต่งตั้งโดยทบัญญัติแห่งกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้ได้รับค่าตอบแทน ดังนี้

- กรณีเป็นกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้งในอัตราเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ เฉพาะกรรมการที่มาประชุม ทั้งนี้ ให้กรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน
- กรณีเป็นบุคคลภายนอก ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้งในอัตราไม่เกิน 3,000 บาท เฉพาะกรรมการที่มาประชุม
- กรณีเป็นบุคลากรภายในของรัฐวิสาหกิจ
 - 1) กรณีคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น ที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือฝ่ายบริหารของรัฐวิสาหกิจ ไม่มีสิทธิได้รับเบี้ยประชุมเนื่องจากถือเป็นการปฏิบัติงานในหน้าที่
 - 2) กรณีคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น ที่มีชื่อคณะกรรมการตามข้อ 1) ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้งในอัตราครั้งละไม่เกิน 3,000 บาท เฉพาะกรรมการที่มาประชุม

- 2.3 ในการจ่ายเบี้ยประชุมให้ประธานกรรมการและรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการในอัตราร้อยละ 25 และ 12.5 ของเบี้ยประชุมดังกล่าว ทั้งนี้ กรรมการรัฐวิสาหกิจเป็นผู้รับภาษีเงินได้เอง
- 2.4 สำหรับบริษัทลูกและบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจที่มีอยู่แล้ว ให้ถือปฏิบัติตามอัตราและหลักเกณฑ์ที่แต่ละแห่งใช้อยู่ตามเดิม แต่ทั้งนี้ หากยังไม่มีหลักเกณฑ์ถือปฏิบัติหรือจะจัดตั้งขึ้นใหม่และมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ให้กำหนดอัตราไม่เกินรัฐวิสาหกิจแม่ โดยให้ขอความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง
3. อัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมตามข้อ 1 และ 2 เป็นอัตราขั้นสูงสุดในการพิจารณากำหนดและปรับปรุงค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ และคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น ซึ่งรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งจะต้องพิจารณาถึงฐานะการเงินและความสามารถในการจ่ายขององค์กรเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐวิสาหกิจที่ใช้เงินงบประมาณ ขอให้พิจารณาถึงความเหมาะสมและภาระของงบประมาณประกอบด้วย เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อฐานะการเงินขององค์กร
4. ให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจกำกับกับการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้การพัฒนาการบริหารจัดการรัฐวิสาหกิจดียิ่งขึ้น และให้สามารถเทียบได้กับมาตรฐานสากล
5. อัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจดังกล่าว ให้มีผลใช้บังคับถัดจากเดือนที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ (มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2556 เป็นต้นไป) สำหรับกรณีรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทจำกัดและบริษัทมหาชนจำกัดจะต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องก่อนจึงจะดำเนินการต่อไปได้

**อัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ
ตามหนังสือกระทรวงการคลัง เลวที่ กค. 0803.2/ว.85 ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2556**

คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ

ค่าตอบแทนรายเดือน

ประธานกรรมการ เดือนละ 20,000 บาท

กรรมการ เดือนละ 10,000 บาท

เบี้ยประชุมรายครั้ง (เดือนละไม่เกิน 1 ครั้ง)

ประธานกรรมการ ครั้งละ 12,500 บาท

กรรมการ ครั้งละ 10,000 บาท

คณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น (ที่มีสิทธิได้รับ)

กรณีเป็นกรรมการรัฐวิสาหกิจ (ไม่เกิน 2 คณะ ๆ ละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน)

ประธานกรรมการ ครั้งละ 12,500 บาท

กรรมการ ครั้งละ 10,000 บาท

กรรมการอื่น (บุคคลภายนอก) เป็นรายครั้ง ครั้งละไม่เกิน 3,000 บาท

กรรมการอื่น (บุคคลภายใน เช่น กรรมการกิจการสัมพันธ์ฯ) ครั้งละไม่เกิน 3,000 บาท

การประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

ประธานกรรมการรถไฟฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ไว้อย่างเป็นทางการเป็นการล่วงหน้าตลอดปี โดยปกติจะมีการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ทุกวันศุกร์ในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือน และอาจจะมีการประชุมวาระพิเศษเป็นครั้งคราวตามความเหมาะสม โดยการส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบเอกสาร ให้กรรมการรถไฟฯ ล่วงหน้า ก่อนการประชุมเป็นเวลา 4 - 7 วัน

และได้มีนโยบายลดการใช้กระดาษในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ โดยให้กรรมการรถไฟฯ จัดเก็บข้อมูลประกอบการประชุมในรูปแบบไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ และสามารถจัดส่งระเบียบวาระพร้อมเอกสารประกอบผ่านระบบ Intranet (E-Meeting) ที่มีการพัฒนาเพื่อใช้งานบนอุปกรณ์ Tablet

คณะกรรมการรถไฟฯ มีการเสนอความคิดเห็นอย่างเปิดเผย และเป็นอิสระ มีการจัดบันทึกการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษร และจัดเก็บรายงานการประชุมที่ผ่านการรับรองแล้ว ในรูปแบบเอกสาร และจัดเก็บในรูปแบบไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ (ไฟล์ pdf) เพื่อให้กรรมการรถไฟฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฯ มีหน้าที่ในการนัดหมาย จัดทำหนังสือเชิญประชุม จัดเตรียมระเบียบวาระและเอกสารประกอบการประชุม รวมถึงบันทึกรายงานการประชุมให้มีข้อมูลที่สำคัญครบถ้วน จัดส่งให้กรรมการรถไฟฯ รับรอง และจัดเก็บไว้อย่างเป็นระบบ

สรุปการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการรถไฟฯ

ในรอบปีงบประมาณ 2561 (1 ตุลาคม 2560 - 10 เมษายน 2561)

ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	กนร.	Excom	บัญชี	Risk	CG	Audit	ค่าตอบแทน/ เบี้ยประชุมรวม
นายวรวิทย์ จำปรัตน์	ปกร.	14/14						221,666.60
นางสาวสุนทจิตร สังข์ใหม่	คกร.	12/14		4/4				195,833.30
นายบวร วงศ์สินอุดม	คกร.	9/12				6/6	3/3	255,836.60
พล.ร.อ ทวีชัย บุญอนันต์ ร.น.	คกร.	12/14					3/3	250,000.03
รศ. น.อ. ธนากร พิระพันธุ์	คกร.	14/14	11/11		6/6			293,333.33
นางอัญชลี เต็งประทีป	คกร.	14/14			6/6		3/3	271,666.30
นายอำนาจ ปริมนวงค์	คกร.	13/14	11/11					275,833.30
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	คกร.	14/14	11/11		3/6			260,833.33

หมายเหตุ 1) ปกร. หมายถึง ประธานกรรมการรถไฟฯ

2) คกร. หมายถึง คณะกรรมการรถไฟฯ

3) นายบวร วงศ์สินอุดม ลาออกจากตำแหน่งกรรมการรถไฟฯ มีผลวันที่ 21 มีนาคม 2561

คณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ

เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการการรถไฟฟ้า มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ประธานกรรมการรถไฟฟ้า ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/ คณะกรรมการ ชุดย่อย เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้า ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

พล.ร.อ. ทวีชัย บุญอนันต์ ร.น.	ประธานกรรมการ
นางอัญชลี เต็งประทีป	กรรมการ
นายบวร วงศ์สินอุดม	กรรมการ

มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์ และแนวทางการปฏิบัติของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ

คณะอนุกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยง

นางอัญชลี เต็งประทีป	ประธานอนุกรรมการ
รศ. น.อ. ธนากร พิระพันธ์	อนุกรรมการ
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	อนุกรรมการ
รศ. อังครัตน์ เปรียบจริยวัฒน์	อนุกรรมการ

มีหน้าที่พิจารณาให้ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงโดยรวมและให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้า เพื่อพิจารณานุมัติ ตรวจสอบให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงที่กำหนด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฟ้า เป็นไปอย่างเพียงพอและเหมาะสม พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือ/แนวทางการบริหารความเสี่ยง และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร แผนบริหารความเสี่ยง การพัฒนาระบบบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพ

คณะอนุกรรมการด้านการเงินและการบัญชี

นางสาวชอุณหจิต สังข์ใหม่	ประธานอนุกรรมการ
รศ. อังครัตน์ เปรียบจริยวัฒน์	อนุกรรมการ
นายสมศักดิ์ ภู่อสุกุล	อนุกรรมการ

มีหน้าที่ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการจัดทำงบการเงินของการรถไฟฟ้า เพื่อให้งบการเงิน มีความถูกต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีและเป็นปัจจุบัน ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการเงิน เพื่อให้การจัดทำงบประมาณและการเบิกจ่ายเงินงบประมาณของการรถไฟฟ้า เป็นไปตามแผนงานงบประมาณ

คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม

นายบวร วงศ์สินอุดม	ประธานอนุกรรมการ
นายยุทธพงษ์ อภิรัตน์รังษี	อนุกรรมการ

มีหน้าที่พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายการบริหารให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) และความรับผิดชอบต่อสังคมโดยรวม และให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้า เพื่อพิจารณานุมัติ ตรวจสอบให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารตามหลักธรรมาภิบาลของการรถไฟฟ้า

เป็นไปอย่างเพียงพอและเหมาะสม พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพ จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบต่อสังคมในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

คณะอนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการรถไฟ

นายอำนาจ ปรีมนวงศ์	ประธานอนุกรรมการ
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	อนุกรรมการ
รศ. น.อ. ธนากร พิระพันธ์	อนุกรรมการ

มีหน้าที่ให้คำปรึกษา แนะนำ และพิจารณากลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณาให้ถูกต้องตามคำสั่ง ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ก่อนเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ รวมทั้งพิจารณาเสนอความเห็นที่เกี่ยวข้องและสำคัญแก่คณะกรรมการรถไฟฯ

คณะอนุกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร) ตามสัญญาจ้าง

นายอำนาจ ปรีมนวงศ์	ประธานอนุกรรมการ
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	อนุกรรมการ
นายบวร วงศ์สินอุดม	อนุกรรมการ

มีหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟฯ ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟฯ ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในรายงานแสดงผลการปฏิบัติงาน และรายงานผลการประเมินผลการปฏิบัติงาน เสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณา

คณะกรรมการกิจการสัมพันธการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	ประธานกรรมการ
--------------------------	---------------

ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่งและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกิจการสัมพันธการรถไฟฯ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 กำหนดทุกประการ

คณะอนุกรรมการติดตามการดำเนินงานตามข้อสั่งการของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

รศ. น.อ. ธนากร พิระพันธ์	ประธานอนุกรรมการ
--------------------------	------------------

มีหน้าที่พิจารณาจัดทำแผนการดำเนินงานระยะยาวและแผนปฏิบัติการรายปีที่สอดคล้องกับมติของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ พิจารณา เร่งรัด ติดตาม กำกับดูแลการดำเนินงานตามข้อสั่งการของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแนวทางการตัดสินใจ ให้เป็นไปตามคำสั่ง ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมาย และนโยบายที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการพิจารณาแนวทางการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศระบบราง

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	ประธานคณะกรรมการ
นายชยธรรม์ พรหมศร	รองประธานคณะกรรมการ
นายถาวร ชลัษเฐียร	คณะกรรมการ
รศ.โชติชัย เจริญงาม	คณะกรรมการ
นายไพรัช สมบูรณ์ศิริ	คณะกรรมการ
นายสันติ เจริญพรพัฒนา	คณะกรรมการ

มีหน้าที่พิจารณากำหนดแนวทางการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศระบบรางพร้อมโครงสร้างองค์กร และระบบบริหารจัดการ เสนอแนะ ยุทธศาสตร์พร้อมแผนการดำเนินการเบื้องต้นตลอดจนงบประมาณเพื่อให้สามารถดำเนินการตามวัตถุประสงค์อย่างยั่งยืน ให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางการพัฒนาระบบการฝึกอบรมและโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ เพื่อประโยชน์ในการรับถ่ายทอดองค์ความรู้ระบบรถไฟ และระบบรถไฟความเร็วสูง

คณะกรรมการติดตามการดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสีแดง

พล.ร.อ. ทวีชัย บุญอนันต์ ร.น.	ประธานคณะกรรมการ
นายอำนวยการ ปรีมนวงศ์	คณะกรรมการ
รศ. น.อ. ธนากร พิระพันธ์ุ	คณะกรรมการ
ผู้แทนกระทรวงคมนาคม	คณะกรรมการ
ผู้แทนกรมบัญชีกลาง	คณะกรรมการ

มีหน้าที่ติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงาน รวบรวมข้อมูลปัญหาอุปสรรค และความเสี่ยงของการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสีแดง พร้อมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหา รายงานผลการดำเนินงาน เสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณา รวมถึงให้มีอำนาจเรียกเอกสาร บุคคล ฝ่าย/สำนักงาน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลความเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อกฎหมาย หรือขอเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินงานระบบบริหารจัดการองค์กรที่สำคัญ รวมถึงในเรื่องการควบคุมภายในอยู่ในระดับมาตรฐานตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และให้มีการดูแลติดตามผลการดำเนินงาน ทั้งระยะสั้นและระยะยาวของการรถไฟฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมายการรถไฟฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการในด้านต่าง ๆ ดังนี้

คณะกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย	ประธานคณะกรรมการ
รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์	รองประธานคณะกรรมการ

คณะกรรมการประกอบด้วย หัวหน้าหน่วยงานภายในการรถไฟฯ โดยมีผู้อำนวยการศูนย์บริหารความเสี่ยง เป็นประธานและเลขานุการ มีหน้าที่ในการจัดทำร่างนโยบายการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง เสนอต่อกรรมการรถไฟฯ และประชาสัมพันธ์ให้ทุกหน่วยงานได้รับทราบนโยบายหรือมาตรการที่ได้กำหนดขึ้น จัดทำร่างคู่มือ/แนวทางการควบคุมภายใน และกรอบการบริหารความเสี่ยงทั้งองค์กร เสนอต่อกรรมการรถไฟฯ ทบทวนความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในและระบบการปรับปรุงการควบคุมภายใน เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพ จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามนโยบายการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงเสนอต่อกรรมการรถไฟฯ และติดตามการรายงานผลการปฏิบัติงานตามแผนการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ประธานกรรมการ
รองผู้ว่าการทั้ง 7 กลุ่ม กรรมการ

มีหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย แผนการดำเนินงาน และงบประมาณประจำปีในการบริหารด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ให้สอดคล้องเหมาะสมกับแผนงานและนโยบายต่าง ๆ ของการรถไฟฯ รวมถึงพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล โครงการส่งพนักงานไปศึกษา ฝึกอบรม ดูงาน และอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ ตรวจสอบ ควบคุม ติดตามประเมิน แผนงานและผลงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้

คณะกรรมการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ (CIO) ประธานกรรมการ

คณะกรรมการประกอบด้วย หัวหน้าหน่วยงานภายในการรถไฟฯ โดยมีผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่กำหนดนโยบายด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ติดตามประสานงานการบริหารจัดการและดำเนินงาน รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการรถไฟฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงกำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามนโยบายแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศของกระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯ และเสนอแนะโครงการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหาร และการบริการของการรถไฟฯ



การประชุมนิเทศ สำหรับกรรมการรถไฟฟ้า (2)

สำหรับกรรมการรถไฟฟ้า ที่เข้ารับตำแหน่งใหม่ การรถไฟฟ้า ได้จัดให้มีการประชุมนิเทศ เพื่อให้กรรมการใหม่ได้รับทราบการดำเนินงานของการรถไฟฟ้า รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงสร้างองค์กร แผนงาน/โครงการ และผลการดำเนินงาน รวมทั้งระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งส่งมอบเอกสารรวมเป็นแฟ้มคู่มือกรรมการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับการเป็นกรรมการรถไฟฟ้า โดยในแฟ้มคู่มือ ประกอบด้วย เอกสารและไฟล์ข้อมูล ดังนี้

เอกสารสำหรับกรรมการรถไฟฟ้า

1. ข้อมูลผู้บริหารและโครงสร้างองค์กร
2. ข้อมูลโครงการ Airport Rail Link
3. สรุปผลการดำเนินงานด้านบริหารทรัพย์สิน พร้อมแผนงาน/โครงการพัฒนาที่ดิน
4. สรุปผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน (อยู่ระหว่างขอความเห็นชอบการทบทวนแผนการตรวจสอบภายใน รอบ 6 เดือนหลัง ประจำปีงบประมาณ 2561)
5. แผนวิสาหกิจการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ และบทสรุปผู้บริหาร พร้อมแผ่น CD)
6. คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี
7. รายงานประจำปี 2560 (พร้อมแผ่น CD)
8. รายงานการบริหารความเสี่ยง ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ไฟล์ข้อมูลในแผ่น CD On boarding ประกอบด้วย

- รายงานการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (MOU Report) ประจำปี 2561
- แผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564
- ระเบียบ/ข้อบังคับของการรถไฟฟ้า

การอบรม/สัมมนา

คณะกรรมการรถไฟฟ้า ได้ให้ความสำคัญต่อการเข้าร่วมอบรมสัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการอย่างสม่ำเสมอ โดยในปีงบประมาณ 2561 มีกรรมการรถไฟฟ้า เข้าร่วมการอบรม/สัมมนา ดังนี้

รายชื่อกรรมการรถไฟฟ้า	หลักสูตรอบรม/สัมมนา
รศ. น.อ. ชนากร พิระพันธ์ุ์	การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน
นางสาวเพ็ญจันทร์ จริเกษม	RE - CU CEO - PREMIUM IN MODERN REAL - ESTATE BUSINESS
นายวรวิฑูฒิ มาลา	ผู้บริหารระดับสูงวิทยาการพลังงาน

และยังได้มีการสัมมนาระหว่างคณะกรรมการรถไฟฯ และผู้บริหารระดับสูง จำนวน 3 ครั้ง คือ

1. การประชุมผู้บริหารเพื่อการจัดตั้งบริษัทลูกบริหารทรัพย์สินของการรถไฟฯ ในระหว่างวันที่ 24 - 26 พฤศจิกายน 2561 ณ โรงแรมฮิลตัน หัวหิน รีสอร์ท แอนด์ สปา
2. การสัมมนาเชิงปฏิบัติการระหว่างคณะกรรมการรถไฟฯ และผู้บริหารการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2561 ที่ โรงแรมสวิสโซเทล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ
3. การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ระหว่างคณะกรรมการรถไฟฯ และคณะกรรมการ บมจ.ปตท. เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2561 ที่โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ แอท เซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว กรุงเทพฯ

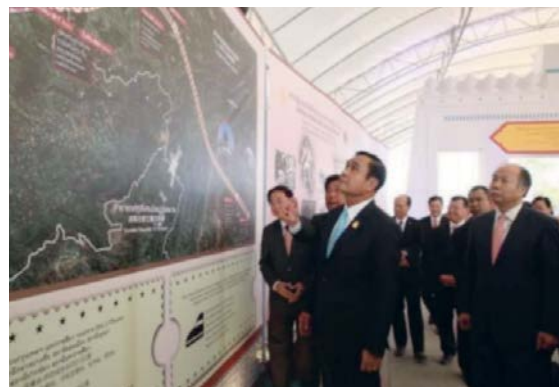
นอกจากนี้ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รพท.) ได้ขอเข้าพบประธานกรรมการรถไฟฯ เพื่อรับทราบนโยบายในเรื่องต่าง ๆ เช่น นโยบายการบริหารจัดการที่ดินเพื่อประโยชน์สูงสุดของการรถไฟฯ การนำที่ดินบริเวณสถานีมีกกะสันไปใช้ในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) การจัดหารถจักรและล้อเลื่อนเพื่อรองรับโครงการก่อสร้างทางคู่ที่ใกล้จะแล้วเสร็จ และการจัดตั้งบริษัทลูก

การเยี่ยมชม/ดูงาน

คณะกรรมการรถไฟฯ มีนโยบายที่จะจัดให้มีการตรวจเยี่ยมชมการดำเนินงานของการรถไฟฯ เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจในกิจการรถไฟยิ่งขึ้น สามารถนำความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับมาช่วยในการพิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องต่าง ๆ ได้

โดยในปีงบประมาณ 2561 กรรมการรถไฟฯ มีการเยี่ยมชม ดูงาน จำนวน 8 ครั้ง แบ่งเป็น คณะกรรมการรถไฟฯ ตามคำสั่ง คสช. ที่ 10/2560 สั่ง ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560 จำนวน 3 ครั้ง คือ

- 1) การเยี่ยมชมโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ที่สถานีกลางบางซื่อ
- 2) โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน ที่จังหวัดนครราชสีมา



- 3) พินิจงานอุโมงค์เส้นทางสายตะวันออก - ตะวันออกเฉียงเหนือ (ชุมทางแก่งคอย - คลองสิบก้า)

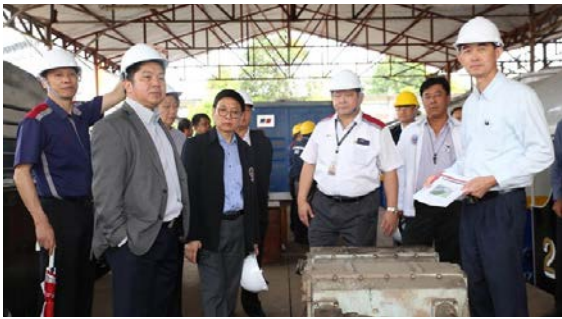
และคณะกรรมการรถไฟฯ ตามคำสั่ง คสช. ที่ 6/2561 สั่ง ณ วันที่ 11 เมษายน 2561 จำนวน 5 ครั้ง คือ

- 1) พินิจงานโครงการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ และโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต



วันที่ 4 พฤษภาคม 2561 นายกุลิศ สมบัติศิริ ประธานกรรมการรถไฟฯ พร้อมคณะคณะกรรมการรถไฟฯ ลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้าโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงชุมทางบางซื่อ - รังสิต รวมทั้งติดตามปัญหา อุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างทั้ง 3 สัญญา

- 2) การตรวจเยี่ยมและติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานของการรถไฟฯ ณ โรงงานมักกะสัน และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ณ สถานีรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ มักกะสัน



- 3) การตรวจสอบพื้นที่และติดตามการดำเนินงาน พร้อมด้วยสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ ณ สถานีแม่น้ำ
- 4) การตรวจเยี่ยมและติดตามการดำเนินงานในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ-ตะวันออก (กรุงเทพฯ - สถานีขอนแก่น - ชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบัง)
- 5) การตรวจเยี่ยม มอบเครื่องอุปโภค บริโภค แก่ผู้ปฏิบัติงานในเส้นทางสายใต้



การประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

ประธานกรรมการรถไฟฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ไว้อย่างเป็นทางการเป็นการล่วงหน้าตลอดปี โดยปกติจะมีการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ทุกวันศุกร์ในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือน และอาจจะมีการประชุมวาระพิเศษเป็นครั้งคราวตามความเหมาะสม โดยการส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบเอกสาร (บางส่วน) และ Upload ไฟล์เอกสารทั้งหมดเข้าระบบการจัดการประชุมอิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) ให้กรรมการรถไฟฯ เรียกดูและ Download ข้อมูลได้ล่วงหน้า ก่อนการประชุมเป็นเวลา 4 - 7 วัน

ระบบ E-Meeting ได้เริ่มทดลองใช้งานครั้งแรก ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 11/2561 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 21 มิถุนายน 2561 สามารถอำนวยความสะดวกให้คณะกรรมการรถไฟฯ ทำงานเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีข้อมูลประกอบการตัดสินใจ รวมทั้งลดปริมาณการใช้เอกสารประกอบประชุมได้เป็นจำนวนมาก

คณะกรรมการรถไฟฯ มีการเสนอความคิดเห็นอย่างเปิดเผย และเป็นอิสระ มีการจัดบันทึกการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้การบันทึกรายงานการประชุมแต่ละระเบียบวาระสำหรับการจัดทำรายงานการประชุม จะประกอบด้วยข้อคิดเห็น ข้อสังเกต รวมถึงข้อเสนอแนะที่สำคัญอันเป็นประโยชน์ต่อการรถไฟฯ และจัดเก็บรายงานการประชุมที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการรถไฟฯ แล้วในรูปแบบเอกสาร และ Upload ไฟล์เอกสารเข้าระบบการจัดการประชุมอิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) เพื่อให้กรรมการรถไฟฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

คณะกรรมการรถไฟฯ ยังกำหนดให้บรรจุเรื่องที่อยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟฯ ในวาระสืบเนื่อง เพื่อติดตามความคืบหน้าของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟู และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม โดยนำข้อสังเกต ข้อคิดเห็น ของที่ประชุมไปสู่การปฏิบัติ โดยให้การรถไฟฯ จัดทำเป็นระเบียบวาระรายงานความคืบหน้า ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางการแก้ไข ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ทุกเดือน

ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฯ มีหน้าที่ในการนัดหมาย จัดทำหนังสือเชิญประชุม จัดเตรียมระเบียบวาระและเอกสารประกอบการประชุม รวมถึงบันทึกรายงานการประชุมให้มีข้อมูลที่สำคัญครบถ้วน จัดส่งให้กรรมการรถไฟฯ รับรอง และจัดเก็บไว้อย่างเป็นระบบ

สรุปการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการรถไฟฟ้า

ในรอบปีงบประมาณ 2561 (11 เมษายน 2561 - 30 กันยายน 2561)

ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	คกร.	บัญชี	Risk	CG	Audit	ค่าตอบแทน/ เบี้ยประชุมรวม
นายกฤติศ สมบัติศิริ	ปกร.	9/9					135,833.30
นายกวิน ทั้งสุพานิช	คกร.	9/9		7/7			179,166.60
รศ. น.อ. ธนากร พิระพันธุ์	คกร.	9/9				5/5	112,083.23
นายเพชร อนันตศิลป์	คกร.	6/9					104,166.60
นางสาวเพ็ญจันทร์ จริเกษม	คกร.	9/9	7/7				149,166.60
นายวรวิฑูฒิ มาลา	คกร.	9/9					83,000.00
นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา	คกร.	9/9			5/5	5/5	169,499.60
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	คกร.	9/9		6/7			159,666.57
นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยู่ทร์	คกร.	8/9		2/2		5/5	106,999.60

หมายเหตุ 1) ปกร. หมายถึง ประธานกรรมการรถไฟฟ้า

2) คกร. หมายถึง คณะกรรมการรถไฟฟ้า

3) นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยู่ทร์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า จึงพ้นจากหน้าที่คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง

การประเมินตนเองของคณะกรรมการรถไฟฯ

ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฯ ได้จัดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้ง 3 แบบ คือ แบบรายคณะ รายบุคคล และแบบไขว้ โดยจัดทำเป็นแบบสอบถามแบบประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ระดับ 1	มีความเหมาะสม	น้อยที่สุด
ระดับ 2	มีความเหมาะสม	น้อย
ระดับ 3	มีความเหมาะสม	ปานกลาง
ระดับ 4	มีความเหมาะสม	มาก
ระดับ 5	มีความเหมาะสม	มากที่สุด

ในปีงบประมาณ 2561 ได้จัดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการรถไฟฯ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

1. ในเดือนมีนาคม 2561 คณะกรรมการรถไฟฯ ตามคำสั่ง คสช. ที่ 10/2560 สั่ง ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560 กรอกแบบประเมินตนเอง แต่ยังมีได้มีการประชุมเพื่อสรุปผลการประเมิน เนื่องจากมีคำสั่ง คสช. ที่ 6/2561 สั่ง ณ วันที่ 11 เมษายน 2561 ปรับปรุงผู้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อให้การบริหารงานของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
2. ในเดือนสิงหาคม 2561 คณะกรรมการรถไฟฯ ตามคำสั่ง คสช. ที่ 6/2561 สั่ง ณ วันที่ 11 เมษายน 2561 กรอกแบบประเมินตนเอง และได้มีการรายงานผลการประเมินตนเอง พร้อมเห็นชอบแผนพัฒนา/เสริมสร้างศักยภาพการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการรถไฟฯ ประจำปี 2562 ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 15/2561 วันที่ 14 กันยายน 2561

สามารถสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

1. แบบประเมินตนเอง แบบรายคณะ ประกอบด้วย 4 หัวข้อ คือ
 - โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ ปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 3) โดยกรรมการรถไฟฯ ส่วนใหญ่เห็นว่า จำนวนคณะกรรมการรถไฟฯ ไม่สอดคล้องกับภาระงาน
 - บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.20)
 - การประชุมของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.21)
 - การอบรมและพัฒนา มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.04)
2. แบบประเมินตนเอง แบบรายบุคคล ประกอบด้วย 3 หัวข้อ คือ
 - โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.44)
 - บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.44)
 - การประชุมของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.37)
3. แบบประเมินตนเอง แบบไขว้ ประกอบด้วย 3 หัวข้อ คือ
 - โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.65)
 - บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.59)
 - การประชุมของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.36)

คณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ

เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการรถไฟฯ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ประธานกรรมการรถไฟฯ ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/คณะกรรมการ ชุดย่อย เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของการรถไฟฯ ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

รศ. น.อ. ธนากร พิระพันธ์ุ	ประธานกรรมการ
นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา	กรรมการ
นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอุยุทธ์	กรรมการ

มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์ และแนวทางการปฏิบัติของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ จัดทำกฎบัตรด้านการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง รวมถึงให้จัดทำแผนการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งเสนอให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาเห็นชอบแผนก่อนเริ่มปีงบประมาณ และรายงานผลการดำเนินงาน รวมทั้งข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการรถไฟฯ อย่างน้อยทุกรายไตรมาส

คณะอนุกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยง

นายกวิน ทังสุพานิช	ประธานอนุกรรมการ
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	อนุกรรมการ
นายก้องกิติ พุสวัสดี	อนุกรรมการ
ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	อนุกรรมการ

มีหน้าที่พิจารณาให้ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงโดยรวมและให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ ตรวจสอบให้ทุกหน่วยงานดำเนินการนโยบายการบริหารความเสี่ยงที่กำหนดเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นไปอย่างเพียงพอและเหมาะสม พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือ/แนวทางการบริหารความเสี่ยง และให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร แผนบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฯ การพัฒนาระบบบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพ รวมทั้งติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนการบริหารความเสี่ยง ให้ความเห็นเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการลงทุนประเภทต่างๆ ให้สอดคล้องตามหลักธรรมาภิบาล ระบบบริหารความเสี่ยง กำกับ เร่งรัด และติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงาน โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ติดตามผลการดำเนินงาน รวบรวมปัญหา อุปสรรค รวมถึงแนวทางการแก้ไขปัญหา การดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รวมถึงกำกับ เร่งรัดและติดตามความเป็นไปได้ในการจัดตั้งและกำหนดโครงสร้างบริษัทเดินรถ และบริษัทซ่อมบำรุงรางและล้อเลื่อน พิจารณาพร้อมทั้งให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยง โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) การจัดตั้งบริษัทเดินรถ และบริษัทซ่อมบำรุงรางและล้อเลื่อน ก่อนนำเสนอพิจารณาในที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการบริหารความเสี่ยง ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง และจัดทำแผนการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งเสนอให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาเห็นชอบแผนก่อนเริ่มปีงบประมาณ และรายงานผลการดำเนินงานรวมทั้งข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการรถไฟฯ อย่างน้อยทุกรายไตรมาส

คณะอนุกรรมการด้านการเงินและการบัญชี

นางสาวเพ็ญจันทร์ จริเกษม	ประธานอนุกรรมการ
นางนุชนาถ เลหาไทยมงคล	อนุกรรมการ
รศ. อังครรัตน์ เปรียบจริยวัฒน์	อนุกรรมการ

มีหน้าที่ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการจัดทำงบการเงินของการรถไฟฯ ทุกกิจกรรม เพื่อให้งบการเงิน มีความถูกต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีและเป็นปัจจุบัน เพื่อให้ได้รับการรับรองจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายในปี 2561 ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการรถไฟฯ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการเงิน เพื่อให้การจัดทำงบประมาณและการเบิกจ่ายเงินงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นไปตามแผนงานงบประมาณ และกำกับดูแล ติดตาม เร่งรัด การพัฒนาระบบสารสนเทศทางการเงินและการบัญชี (Financial Management Information system : FMIS) และให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการรถไฟฯ เกี่ยวกับการจัดทำบัญชีต้นทุนที่เป็นมาตรฐานเพื่อขอรับ PSO จากกระทรวงการคลัง พร้อมทั้งให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่องที่เกี่ยวข้องกับดำเนินงานด้านการเงินและการบัญชี ก่อนนำเสนอพิจารณาในที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

คณะอนุกรรมการกำกับและติดตามการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายพชร อนันตศิลป์	ประธานอนุกรรมการ
นายกวิน ทังสุพานิช	อนุกรรมการ
นางสาวอมรรรัตน์ กล่ำพอบ	อนุกรรมการ
นายไพรัช มณฑาทันธุ์	อนุกรรมการ
นายก้องกิติ พุสวัสดี	อนุกรรมการ

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ อนุกรรมการ

มีหน้าที่กำหนดแนวทางการดำเนินงาน ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพย์สิน พิจารณาเกี่ยวกับการจัดหาประโยชน์จากทรัพย์สินประเภทอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฯ ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่การรถไฟฯ กำกับดูแล เร่งรัด ติดตาม การจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟฯ รวมทั้งโครงการด้านอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินอื่น ๆ กำหนดกลยุทธ์ เพื่อให้การดำเนินงาน การเร่งรัด กำกับดูแล และติดตามการดำเนินการตามแผนวิสาหกิจ ด้านการบริหารทรัพย์สิน ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม

นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา	ประธานกรรมการ
-----------------------	---------------

มีหน้าที่พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายการบริหารให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) และความรับผิดชอบต่อสังคมโดยรวม รวมทั้งเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องก่อนนำเสนอพิจารณาในที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ตรวจสอบกำกับ ดูแล ให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารตามหลักธรรมาภิบาลของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างเพียงพอและเหมาะสม พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กร มีประสิทธิภาพจัดทำกฎบัตรว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบต่อสังคมในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง และให้จัดทำแผนการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งเสนอให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาเห็นชอบแผนก่อนเริ่มปีงบประมาณ และรายงานผลการดำเนินงานรวมทั้งข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการรถไฟฯ อย่างน้อยทุกรายไตรมาส

คณะกรรมการกิจการสัมพันธการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายวรวิทย์ มาลา

ประธานกรรมการ

ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.2543 โดยการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่งและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกิจการสัมพันธการรถไฟฯ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.2543 กำหนดทุกประการ

คณะอนุกรรมการกำกับและติดตามโครงการรถไฟความเร็วสูง

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

ประธานอนุกรรมการ

นายณรงค์ ป้อมหลักทอง

อนุกรรมการ

นางนุชนาถ เลหาไทยมงคล

อนุกรรมการ

พลเอกอฉิม สุขสมสถาน

อนุกรรมการ

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อนุกรรมการ

ผู้แทนกระทรวงคมนาคม

อนุกรรมการ

มีหน้าที่กำกับดูแล ติดตาม กำกับดูแล ติดตาม เร่งรัดการดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ภายใต้บันทึกความร่วมมือด้านระบบราง ระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย และกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น และโครงการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าแทนการเดินรถด้วยระบบน้ำมันเชื้อเพลิง โดยพิจารณาหาแนวทางการดำเนินงานให้เป็นไปอย่างมีระบบ และทำให้การดำเนินงานมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ พิจารณาพร้อมทั้งให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่องที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ภายใต้บันทึกความร่วมมือด้านระบบราง ระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย และกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น และโครงการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าแทนการเดินรถด้วยระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ก่อนนำเสนอพิจารณาในที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ รวมถึงให้จัดทำแผนการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งเสนอให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาเห็นชอบแผนก่อนเริ่มปีงบประมาณ และรายงานผลการดำเนินงานรวมทั้งข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการรถไฟฯ อย่างน้อยทุกรายไตรมาส

นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินงานระบบบริหารจัดการองค์กรที่สำคัญ รวมถึงในเรื่องการควบคุมภายในและการกลั่นกรองเรื่องก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ อยู่ในระดับมาตรฐานตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และให้มีการดูแลติดตามผลการดำเนินงาน ทั้งระยะสั้นและระยะยาวของการรถไฟฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมาย การรถไฟฯ จึงได้แต่งตั้งคณะทำงานในด้านต่าง ๆ ดังนี้

5. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการเดินรถ มีรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
6. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน มีรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
7. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน มีรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
8. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มหน่วยงานขึ้นตรง การรถไฟฯ มีผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน

ทุกคณะทำงานจะมีหัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา ร่วมเป็นคณะทำงาน และหัวหน้ากองบริหารและพัฒนา ศูนย์บริหารความเสี่ยง เป็นคณะทำงานและเลขานุการมีหน้าที่ในการกำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตามนโยบายการควบคุมภายในของการรถไฟฯ กำกับ ดูแลการกำหนดแผนงานในการปรับปรุงระบบการควบคุมภายในตามข้อสั่งเกตของผู้ประเมินภายนอก ผู้ตรวจสอบภายนอก และผู้ตรวจสอบภายใน ตามแนวทางและข้อเสนอแนะของคณะทำงานกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และติดตามผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ กำกับดูแลและพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ.2544 ได้แก่ รายงานผลการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบ ปย.1) และรายงานการประเมินผลและการปรับปรุงการควบคุมภายใน (แบบ ปย.2) ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 31 ตุลาคม ของทุกปี บริหารและติดตามตัวชี้วัดผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงาน แผนวิสาหกิจ แผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟฯ รวมถึงติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้

OUR PRIDES





**รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทความร่วมมือเพื่อการพัฒนา
ดีเด่น ด้วยการยกระดับการบริหารจัดการองค์กร**

นายกุลิศ สมบัติศิริ ประธานกรรมการรถไฟฯ นาวาอากาศเอก
ชนากร พืชรพันธ์ุ กรรมการรถไฟฯ นายวรวิทย์ มาลา รองผู้ว่าการ
กลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่า
การรถไฟฯ และนางสิริมา ทิรัญเจริญเวช รองผู้ว่าการกลุ่ม
ยุทธศาสตร์พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงานการรถไฟฯ เข้าร่วม
รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทความร่วมมือเพื่อการพัฒนา
ดีเด่น ด้วยการยกระดับการบริหารจัดการองค์กร (โครงการที่เลี้ยง
ระหว่าง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฯ) จาก
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ณ ห้องบางกอก
คอนเวนชันเซ็นเตอร์ ชั้น 22 โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์แอท
เซ็นทรัลเวิลด์ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
(สคร.) จัดงานมอบรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น (SOE Award) มี
วัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นในการสร้างขวัญและกำลังใจให้แก่
รัฐวิสาหกิจในการเผยแพร่ผลงานของรัฐวิสาหกิจให้สาธารณชน
ได้รับทราบ รวมทั้งส่งเสริมให้รัฐวิสาหกิจมีความมุ่งมั่นใน
การดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพและพัฒนาองค์กรสู่ความเป็น
เลิศ โดยในปี 2560 คณะกรรมการตัดสินรางวัลได้กำหนดประเภท
รางวัลไว้ 10 ประเภท คือ



1. รางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม ประจำปี 2561
2. รางวัลคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจดีเด่น
3. รางวัลบริหารจัดการองค์กรดีเด่น
4. รางวัลการพัฒนาองค์กรดีเด่น
5. รางวัลผู้นำองค์กรดีเด่น
6. รางวัลการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใสดีเด่น
7. รางวัลการดำเนินงานเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมดีเด่น (CSR)

8. รางวัลนวัตกรรมดีเด่น แบ่งเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านนวัตกรรม และ ด้านความคิดสร้างสรรค์
9. รางวัลประชากรรัฐวิสาหกิจดีเด่น
10. รางวัลความร่วมมือเพื่อการพัฒนาดีเด่น แบ่งเป็นสองด้าน คือ รางวัลความร่วมมือเพื่อการพัฒนาดีเด่น ด้านการยกระดับการบริหารจัดการองค์กร และรางวัลความร่วมมือเพื่อการพัฒนา ด้านความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ (Collaboration) ซึ่งประกอบด้วย 2 ประเภท คือ ประเภทดีเด่น และประเภทเชิดชูเกียรติ

ซึ่งรางวัลนี้ถือเป็นอีกหนึ่งความสำเร็จและความภาคภูมิใจของพนักงานการรถไฟฯ ทุกคน โดยการรถไฟฯ ยังมุ่งมั่น ตั้งใจที่จะร่วมมือและแลกเปลี่ยนด้านการบริหารจัดการองค์กรร่วมกัน เพื่อส่งเสริมให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางในภูมิภาค





มาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก GECC ประจำปี 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เข้ารับมอบโล่และตรารับรองมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก GECC ประจำปี 2561 การบริการประชาชนได้รับ “ความสะดวก รวดเร็ว เข้าถึงง่าย” เป็นไปตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี และมาตรฐานในการพัฒนายกระดับการให้บริการประชาชนตามมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก ณ โรงแรมเซ็นทารา บายเซ็นทาราศูนย์ราชการและคอนเวนชันเซ็นเตอร์ แจ้งวัฒนะ โดยนายศิริพงษ์ พลฤทธิพันธ์ รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน พร้อมด้วยผู้บริหาร เป็นผู้แทนการรถไฟฯ เข้ารับมอบโล่และตรารับรองมาตรฐาน การให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC) จากสำนักนายกรัฐมนตรี โดยมีนายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี ให้เกียรติเป็นประธานมอบโล่การรับรองมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก

การรถไฟฯ ได้ผ่านการคัดเลือกสถานีรถไฟที่ได้รับโล่และตรารับรองมาตรฐาน การให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก ประจำปี 2561 GECC จำนวน 8 สถานี ประกอบด้วย สถานีฉะเชิงเทรา สถานีเชียงใหม่ สถานีบุรีรัมย์ สถานีหัวหิน สถานีชุมทางทุ่งสง สถานีนครราชสีมา สถานีลพบุรี สถานีอยุธยา ซึ่งเพิ่มจากปีที่แล้ว การรับรองมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวกมีระยะเวลาในการรับรอง 3 ปี (2561 - 2564) โดยแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นพัฒนา ปรับปรุงและรักษามาตรฐาน โดยให้บริการประชาชนตามมาตรฐาน GECC เพื่อเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ให้คำแนะนำ และอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนที่เดินทางมาติดต่อราชการ สอดคล้องกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558 สำหรับพิธีมอบโล่และตามรับรองมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก GECC กำหนดจัดขึ้นปีละ 1 ครั้ง เพื่อเผยแพร่เกียรติคุณและผลงานของหน่วยงานรัฐที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน

FINANCIAL STATEMENTS





รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีหน้าที่ตรวจสอบงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และของเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามลำดับ งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนรวม และงบกระแสเงินสดรวม สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ของเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมเกี่ยวกับรายการ ดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปี 2555 จำนวน 1,805.03 ล้านบาท งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปี 2554 จำนวน 1,617.61 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งสัญญาเช่าให้ตรวจสอบตามจำนวนสัญญาเช่าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอตรวจสอบ ไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ได้ และไม่มีมีการปรับปรุงสัญญาเช่ากับรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมาบันทึกบัญชีรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการบันทึกบัญชีรายได้และลูกหนี้ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปี 2555 และ 2554 ดังกล่าวข้างต้นแสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



2. เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554 จำนวน 93,556.46 ล้านบาท และจำนวน 77,856.48 ล้านบาท ตามลำดับ และรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปี 2555 จำนวน 18,817.69 ล้านบาท งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปี 2554 จำนวน 15,376.56 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละปีไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยตามกฎหมายซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้เนื่องจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมเกี่ยวกับรายการตามข้อ 1. รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน และข้อ 3. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และการไม่ได้ปฏิบัติตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปตามข้อ 1. เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) รับล่วงหน้า ข้อ 2. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค และข้อ 3. ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการดังกล่าวข้างต้นแสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเงินเท่าใด สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

3. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เงินทุนในการดำเนินการก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่เป็นพันธบัตรและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554 มียอดเงินกู้คงเหลือจำนวน 33,237.56 ล้านบาท และ จำนวน 33,694.63 ล้านบาท ตามลำดับ เดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล ซึ่งตั้งแต่ปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาใหม่และตีความจากมติคณะรัฐมนตรีว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยไม่มีเอกสารหลักฐานใหม่เพิ่มเติม แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินพบว่าภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลจำนวนหนึ่งเพื่อจ่ายชำระหนี้เงินกู้โครงการดังกล่าว สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่

การรับรู้เงินกู้ยืมโครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือของรัฐบาลนั้น จะมีการบันทึกบัญชีที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลกระทบกับงบแสดงฐานะการเงินและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ดังนี้

หากเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องดังนี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



- ทรัพย์สินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

- เงินกู้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ

- ค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จและมีการคิดค่าเสื่อมราคา จะทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

หากเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล จะมีรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ

- ทรัพย์สินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

- รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้

- เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ

- รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล

- ค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จและมีการคิดค่าเสื่อมราคา ต้องทยอยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาลในจำนวนเท่ากับค่าเสื่อมราคา จึงทำให้ไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองเพราะรับรู้รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาลครบถ้วนไปแล้ว

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมในรายการข้อ 1 ข้อ 2 และ ข้อ 3 ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่าจำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ดังต่อไปนี้

1. เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) รับล่วงหน้า ซึ่งประกอบอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.17 ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554 จำนวน 2,320.21 ล้านบาท และจำนวน 1,177.50 ล้านบาท ตามลำดับ เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยผลขาดทุนจากนโยบายราคาค่าบริการของรัฐบาลในปี 2554 และปี 2553 โดยเงินอุดหนุนที่ได้รับเป็นไปตามประมาณการต้นทุนการให้บริการสาธารณะและบันทึกข้อตกลงเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะของแต่ละปี การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินอุดหนุนที่ได้รับแล้ว

เป็นเงินอุดหนุนรับล่วงหน้ามากกว่าจะได้รับเงินอุดหนุนครบถ้วนตามกรอบวงเงินที่ได้รับอุดหนุนในแต่ละปีตามบันทึกข้อตกลงแล้ว จึงปรับปรุงเงินอุดหนุนรับล่วงหน้าเป็นรายได้เงินอุดหนุน มีผลทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



อย่างเป็นระบบตลอดระยะเวลาซึ่งได้รับรู้ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนซึ่งเงินอุดหนุนนั้นจ่ายให้เพื่อเป็นการชดเชย ซึ่งไม่ปฏิบัติตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปที่กำหนดให้ต้องรับรู้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลในงบกำไรหรือขาดทุนอย่างเป็นระบบตลอดระยะเวลาซึ่งได้รับรู้ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนซึ่งเงินอุดหนุนนั้นจ่ายให้เพื่อเป็นการชดเชย

2. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554 จำนวน 8,141.62 ล้านบาท และจำนวน 8,536.14 ล้านบาท ตามลำดับ เป็นสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้ เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมกับรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคมเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า และทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาคมและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์นี้ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้นๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปที่กำหนดให้

- 2.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า
- 2.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน
- 2.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

3. ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554 จำนวน 17,485.03 ล้านบาท และจำนวน 14,559.25 ล้านบาท ตามลำดับ เป็นการคำนวณภาวะผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 กองทุนผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งการคำนวณรับรู้ภาวะผูกพันผลประโยชน์ของพนักงานดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยคำนวณภาวะบำเหน็จโดยการใช้อัตราเงินเดือน ณ วันสิ้นงวดในแต่ละงวดของพนักงานคูณกับจำนวนปีของการทำงาน และคำนวณภาวะบำนาญตกทอดโดยการใช้เงินสงเคราะห์รายเดือน ณ วันสิ้นงวดในแต่ละงวดของอดีตผู้ปฏิบัติงานคูณจำนวนเดือนภายใต้ข้อบังคับ ฉบับที่ 4.9 ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญจากข้อกำหนดตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2552) โดยเฉพาะในข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

3.1 ใช้เทคนิคจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยเพื่อจัดทำประมาณการจำนวนผลประโยชน์ที่พนักงานควรได้รับเป็นการตอบแทนสำหรับบริการที่พนักงานให้ในงวดก่อนและงวดปัจจุบันได้อย่างน่าเชื่อถือ

3.2 คิดลดผลประโยชน์โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาวะผูกพันตามโครงการผลประโยชน์และต้นทุนบริการปัจจุบัน

3.3 ข้อยสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย เช่น อัตราเงินเพื่อ อัตราเงินเดือนที่เพิ่มขึ้น และอัตราคิดลด เป็นต้น

วิรัตน์

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



อย่างไรก็ตามสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปทั้ง 3 เรื่องได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

เนื่องจากเรื่องที่กำลังกล่าวไว้ในวรรค 2 มีสาระสำคัญอย่างมากต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่อาจแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554 ได้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีหน้าที่ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีไว้โดยไม่แสดงความเห็นตามรายงานลงวันที่ 19 กันยายน 2560 เนื่องจากไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมเกี่ยวกับบัญชีรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ บัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และบัญชีเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง รวมทั้งการไม่ถือปฏิบัติตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในเรื่องบัญชีเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) รับล่วงหน้า และบัญชีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคและการรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาค และบัญชีภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินยังไม่ได้หลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมตามที่อธิบายในวรรค 2 ดังกล่าวข้างต้น รายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินปี 2554 ยังคงเป็นแบบไม่แสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.44.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องคดีคดีใช้ค่าเสียหาย คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล จำนวน 61 คดี เป็นจำนวนเงิน 14,306.85 ล้านบาท ในจำนวนนี้มี 1 คดี จำนวนเงิน 12,388.75 ล้านบาท ทั้งนี้การไม่แสดงความเห็นต่องบการเงินไม่ได้เกี่ยวข้องกับเรื่องที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ข้อสังเกตดังกล่าว

น.ส.

(นางสาวบรรณ สุริสิงห์สังข์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

ปัทมา เปาอินทร์

(นางสาวปัทมา เปาอินทร์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการ รักษาการแทน

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 28 พฤษภาคม 2561

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554

หมายเหตุ	หน่วย : บาท				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2555	2554	2555	2554	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	1,308,713,193.93	1,077,393,003.28	1,238,464,672.87	961,952,843.63
ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ	5.2	365,985,667.09	258,756,837.36	365,985,667.09	258,756,837.36
ลูกหนี้อื่น	5.3	14,821,936.23	16,168,126.24	99,676,109.46	16,412,346.24
เงินยืมโดยตรง	5.4	77,371,148.66	84,495,312.87	77,371,148.66	84,482,425.87
พัสดुकงเหลือ	5.5	3,473,376,646.87	2,729,165,889.69	3,473,161,018.52	2,729,165,889.69
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.6	439,158,473.11	303,641,868.20	434,974,842.04	303,467,891.56
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		5,679,427,065.89	4,469,621,037.64	5,689,633,458.64	4,354,238,234.35
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุน	5.7	-	-	140,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	5.8	108,085,104,043.89	103,139,354,706.62	108,085,104,043.89	103,139,354,706.62
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	5.9	18,805,304.01	18,333,815.98	18,805,304.01	18,333,815.98
เงินจ่ายล่วงหน้า	5.10	1,499,574,589.24	1,713,541,220.76	1,499,574,589.24	1,713,541,220.76
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	5.11	93,556,459,700.97	77,856,480,816.82	93,556,459,700.97	77,856,480,816.82
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.12	32,218,396,653.47	11,956,445,887.81	32,218,396,653.47	11,956,445,887.81
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		235,378,340,291.58	194,684,156,447.99	235,518,340,291.58	194,824,156,447.99
รวมสินทรัพย์		241,057,767,357.47	199,153,777,485.63	241,207,973,750.22	199,178,394,682.34


หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทก้อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554

หมายเหตุ	หน่วย : บาท				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2555	2554	2555	2554	
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.13	2,078,150,107.39	1,560,539,776.95	2,103,796,337.95	1,558,173,262.54
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.14	23,843,111,882.13	17,302,976,231.75	23,843,111,882.13	17,302,976,231.75
เจ้าหนี้กองเงินสะสมอยู่ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	5.15	355,901,170.13	295,755,882.54	355,901,170.13	295,755,882.54
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	5.16	947,778,819.19	795,090,302.81	947,778,819.19	795,090,302.81
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.17	2,590,929,516.75	1,554,909,212.33	2,590,703,074.95	1,554,909,212.33
รวมหนี้สินหมุนเวียน		29,815,871,495.59	21,509,271,406.38	29,841,291,284.35	21,506,904,891.97
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.14	94,657,574,693.17	89,957,133,496.87	94,657,574,693.17	89,957,133,496.87
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	5.18	18,805,304.01	18,333,815.98	18,805,304.01	18,333,815.98
เงินประกันและเงินมัดจำ	5.19	662,923,828.35	503,732,504.91	662,923,828.35	503,732,504.91
รายได้ค่าเช่ารับส่งหนังสือ - สินทวีชัยปิศาจ	5.20	8,141,624,584.69	8,536,144,345.77	8,141,624,584.69	8,536,144,345.77
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	5.21	42,558,788,397.37	16,799,164,028.54	42,558,788,397.37	16,799,164,028.54
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	5.22	17,485,034,544.20	14,559,251,952.63	17,485,034,544.20	14,559,251,952.63
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5.23	3,092,828,360.61	2,548,626,892.20	3,092,828,360.61	2,548,626,892.20
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		166,617,579,712.40	132,922,387,036.90	166,617,579,712.40	132,922,387,036.90
รวมหนี้สิน		196,433,451,207.99	154,431,658,443.28	196,458,870,996.75	154,429,291,928.87
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
เงินทุน	5.24	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02
กำไรสะสม					
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว		468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45
ขาดทุนสะสม - บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด		(124,786,603.99)	(26,983,711.12)	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		44,624,316,149.48	44,722,119,042.35	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		241,057,767,357.47	199,153,777,485.63	241,207,973,750.22	199,178,394,682.34

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นางสัสดา ละออกุล)
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี


 (นายวรวิติ มาลา)
 รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554

รายได้	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2555	23 ก.พ.54 - 30 ก.ย.54	2555	2554
		หน่วย : บาท			
รายได้จากการขนส่ง	5.25	5,696,832,458.29	5,970,245,941.48	5,696,832,458.29	5,970,245,941.48
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.26	507,726,414.91	396,379,597.78	507,726,414.91	396,379,597.78
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	5.27	1,805,031,953.89	1,617,608,770.09	1,805,031,953.89	1,617,608,770.09
รายได้ค่าเช่า - สิทธิกับบริการ	5.20	394,519,761.08	396,286,621.97	394,519,761.08	396,286,621.97
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี		499,816,835.87	498,567,849.24	499,816,835.87	498,567,849.24
รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ	5.28	139,835,603.79	125,489,231.16	139,955,603.79	125,369,231.16
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	5.29	2,559,110,666.86	3,224,548,263.00	2,559,110,666.86	3,224,548,263.00
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	5.39	291,928,600.00	285,130,400.00	291,928,600.00	285,130,400.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	5.30	15,805,151.87	8,421,409.45	15,805,151.87	8,421,409.45
รายได้อื่นๆ	5.31	281,393,357.57	587,863,984.28	280,235,970.98	586,914,030.02
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	5.32	127,667,038.46	(438,114,074.19)	127,667,038.46	(438,114,074.19)
เงินทดแทนหนี้สิน		42,760,847.61	-	42,760,847.61	-
รวมรายได้		12,362,428,690.20	12,672,427,994.26	12,361,391,303.61	12,671,358,040.00
ค่าใช้จ่าย					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	5.33	2,066,535,111.51	1,974,716,252.45	2,066,535,111.51	1,974,716,252.45
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาโรงจักรและล้อเลื่อน	5.34	3,079,660,043.44	2,866,771,463.08	3,079,660,043.44	2,866,771,463.08
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	5.35	6,853,356,670.97	6,752,909,967.66	6,853,356,670.97	6,752,909,967.66
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.36	561,853,787.93	681,180,496.26	463,013,508.47	653,126,830.88
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	5.37	939,213,191.52	790,510,248.88	939,213,191.52	790,510,248.88
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ		3,486,572,919.63	3,160,455,474.45	3,486,572,919.63	3,160,455,474.45
ค่าใช้จ่ายการระบำนำเงินและบำนาญตกทอด	5.38	2,925,782,591.57	766,863,804.78	2,925,782,591.57	766,863,804.78
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	5.39	289,882,318.40	281,498,055.03	289,882,318.40	281,498,055.03
ค่าเสื่อมราคา	5.8	6,747,134,850.08	6,768,209,556.04	6,747,134,850.08	6,768,209,556.04
ขาดทุน(กำไร)จากการตัดบัญชีพืชผล		(324,420.92)	343,680.09	(324,420.92)	343,680.09
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	5.40	1,620,147,813.32	1,667,416,401.55	1,620,147,813.32	1,667,416,401.55
รวมค่าใช้จ่าย		28,569,814,877.45	25,710,875,400.27	28,470,974,597.99	25,682,821,734.89
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน		(16,207,386,187.25)	(13,038,447,406.01)	(16,109,583,294.38)	(13,011,463,694.89)
ต้นทุนทางการเงิน	5.41	2,708,110,589.77	2,365,100,805.84	2,708,110,589.77	2,365,100,805.84
ขาดทุนส่วนทับปี		(18,915,496,777.02)	(15,403,548,211.85)	(18,817,693,884.15)	(15,376,564,500.73)
รายได้เงินชดเชยขาดทุนตามกฎหมาย	5.42	18,817,693,884.15	15,376,564,500.73	18,817,693,884.15	15,376,564,500.73
ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยขาดทุนตามกฎหมาย		(97,802,892.87)	(26,983,711.12)	-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น		-	-	-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมส่วนทับปี		(97,802,892.87)	(26,983,711.12)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นางัดดา สอออก)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี


(นายวรรณ นาลา)
รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554
งบการเงินรวม

	หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	หน่วย : บาท รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2553 (ตามที่รายงานไว้เดิม)		59,850,412,556.98	468,837,371.45	(59,428,784,744.73)	890,465,183.70
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี					
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลเพื่อใช้จ่ายในโครงการต่างๆ		(15,570,147,174.96)	-	-	(15,570,147,174.96)
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลได้รับเป็นรายได้ ปี 2548 - 2553		-	-	9,315,047,933.41	9,315,047,933.41
ขาดทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ถาวร		-	-	(15,135,313,441.77)	(15,135,313,441.77)
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)		-	-	(2,113,710,000.00)	(2,113,710,000.00)
เงินชดเชยตามกฎหมาย		-	-	67,362,760,253.09	67,362,760,253.09
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2553 ที่ปรับปรุงแล้ว		44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสุทธิ ปี 2554		-	-	(15,403,548,211.85)	(15,403,548,211.85)
เงินชดเชยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2554		-	-	15,376,564,500.73	15,376,564,500.73
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554	5.24	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(26,983,711.12)	44,722,119,042.35
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2554		44,280,265,382.02	468,837,371.45	(26,983,711.12)	44,722,119,042.35
ขาดทุนสุทธิ ปี 2555		-	-	(18,915,496,777.02)	(18,915,496,777.02)
เงินชดเชยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2555		-	-	18,817,693,884.15	18,817,693,884.15
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555	5.24	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(124,786,603.99)	44,624,316,149.48

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นางสัิตดา ธงออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี



(นายวรวิณี มาลา)

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริการทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง


ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

**การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554
งบการเงินเฉพาะกิจการ**

	หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	หน่วย : บาท รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2553 (ตามที่รายงานไว้เดิม)		59,850,412,556.98	468,837,371.45	(59,428,784,744.73)	890,465,183.70
ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี					
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลเพื่อใช้จ่ายในโครงการต่างๆ		(15,570,147,174.96)	-	-	(15,570,147,174.96)
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลรับรู้เป็นรายได้ ปี 2548 - 2553		-	-	9,315,047,933.41	9,315,047,933.41
ขาดทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ถาวร		-	-	(15,135,313,441.77)	(15,135,313,441.77)
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)		-	-	(2,113,710,000.00)	(2,113,710,000.00)
เงินชดเชยตามกฎหมาย		-	-	67,362,760,253.09	67,362,760,253.09
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2553 ที่ปรับปรุงแล้ว		44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสุทธิ ปี 2554		-	-	(15,376,564,500.73)	(15,376,564,500.73)
เงินชดเชยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2554		-	-	15,376,564,500.73	15,376,564,500.73
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554	5.24	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2554		44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสุทธิ ปี 2555		-	-	(18,817,693,884.15)	(18,817,693,884.15)
เงินชดเชยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2555		-	-	18,817,693,884.15	18,817,693,884.15
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555	5.24	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นางลัดดา สะอกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี


(นายวรุณี มาลา)
รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้จัดการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54 - 30 ก.ย. 54	2555	2554
	หน่วย : บาท			
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนสุทธิ	(97,802,892.87)	(26,983,711.12)	-	
รายการปรับกระแสเงินสดที่เกิดขึ้นจริงรวมทั้งปีเป็นเงินสดรับ(จ่าย)				
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุน	(18,817,693,884.15)	(15,376,564,500.73)	(18,817,693,884.15)	(15,376,564,500.73)
ค่าเสื่อมราคา	6,747,134,850.08	6,768,209,556.04	6,747,134,850.08	6,768,209,556.04
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนสัดจ่าย	42,996,833.91	364,315,275.29	42,996,833.91	364,315,275.29
หนี้สงสัยจะสูญ	(73,953,673.69)	(1,169,636.60)	(73,953,673.69)	(1,169,636.60)
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	(15,805,151.87)	(8,421,409.45)	(15,805,151.87)	(8,421,409.45)
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(127,667,038.46)	438,114,074.19	(127,667,038.46)	438,114,074.19
ขาดทุน(กำไร)จากการค้ำประกันหลักทรัพย์	(324,420.92)	343,680.09	(324,420.92)	343,680.09
รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาด	(394,519,761.08)	(396,286,621.97)	(394,519,761.08)	(396,286,621.97)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	4,328,258,403.09	4,032,517,207.39	4,328,258,403.09	4,032,517,207.39
ภาวะบำเพ็ญและบำนาญลูกหมอด	2,925,782,591.57	766,863,804.78	2,925,782,591.57	766,863,804.78
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(5,483,594,144.39)	(3,439,062,282.09)	(5,385,791,251.52)	(3,412,078,570.97)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและค่าบริการ	(33,275,156.04)	27,548,440.93	(33,275,156.04)	27,548,440.93
ลูกหนี้อื่น	1,346,190.01	(8,714,385.80)	(83,263,763.22)	(8,958,605.80)
เงินยึดพดรอง	7,124,164.21	(15,158,405.27)	7,111,277.21	(15,145,518.27)
ที่สตักงเหลือ	(787,182,770.17)	(782,319,855.36)	(786,967,141.82)	(782,319,855.36)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(135,516,604.91)	(72,890,957.22)	(131,506,950.48)	(72,716,980.58)
เงินสดหมุน	-	-	-	(140,000,000.00)
เงินวันฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประจำตัวพนักงาน	(471,488.03)	5,642,692.24	(471,488.03)	5,642,692.24
เงินจ่ายล่วงหน้า	-	(1,483,962,970.87)	-	(1,483,962,970.87)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(20,228,081,809.66)	(3,589,602,444.51)	(20,228,081,809.66)	(3,589,602,444.51)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(165,903,055.15)	109,395,564.44	(137,890,310.18)	107,029,050.03
เจ้าหนี้กองทุนแม่ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	60,145,287.59	108,403,349.26	60,145,287.59	108,403,349.26
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,036,020,304.42	20,924,036.07	1,035,793,862.62	20,924,036.07
เจ้าหนี้เงินวันฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประจำตัวพนักงาน	471,488.03	(5,642,692.24)	471,488.03	(5,642,692.24)
เงินประกันและเงินมัดจำ	(684,472,479.55)	(727,605,472.90)	(684,472,479.55)	(727,605,472.90)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	558,819,840.56	768,758,592.90	558,819,840.56	768,758,592.90
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลจากรัฐ	25,719,755,333.93	5,288,322,178.44	25,719,755,333.93	5,288,322,178.44
เงินสดจ่ายจากรดำเนินงาน	(134,814,899.15)	(3,795,964,611.98)	(89,623,260.56)	(3,911,404,771.63)
จ่ายดอกเบี้ย	(4,517,994,891.84)	(3,888,098,199.38)	(4,517,994,891.84)	(3,888,098,199.38)
เงินสดสุทธิที่ใช้ไปเป็นกิจกรรมดำเนินงาน	(4,652,809,790.99)	(7,684,062,811.36)	(4,607,618,152.40)	(7,799,502,971.01)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : บาท	
	2555	23 ก.พ.54 - 30 ก.ย.54	2555	2554
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	18,049,778.69	9,469,897.94	18,049,778.69	9,469,897.94
เงินสดจ่ายค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟฯ - สุวรรณภูมิ	-	(1,513,468,878.60)	-	(1,513,468,878.60)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่าแรงงานระหว่างก่อสร้าง	(9,618,113,352.20)	(4,869,850,407.73)	(9,618,113,352.20)	(4,869,850,407.73)
เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในการลงทุน	(9,600,063,573.51)	(6,373,849,388.39)	(9,600,063,573.51)	(6,373,849,388.39)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ได้รับจากรัฐบาล	3,117,715,000.00	4,882,843,937.00	3,117,715,000.00	4,882,843,937.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	29,639,826,688.78	20,246,487,452.72	29,639,826,688.78	20,246,487,452.72
เงินสดจ่ายชำระคืนในบัญชีระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(18,273,348,133.63)	(11,135,370,339.23)	(18,273,348,133.63)	(11,135,370,339.23)
เงินสดสุทธิที่ได้มาจากการจัดหาเงิน	14,484,193,555.15	13,993,961,050.49	14,484,193,555.15	13,993,961,050.49
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	231,320,190.65	(63,951,149.26)	276,511,829.24	(179,391,308.91)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	1,077,393,003.28	1,141,344,152.54	961,952,843.63	1,141,344,152.54
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	5.1 1,308,713,193.93	1,077,393,003.28	1,238,464,672.87	961,952,843.63

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นางสัตดา สอออกุล)
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี


 (นายวรรุณี มาลา)
 รองผู้อำนวยการผู้ทรงคุณวุฒิการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ฉบับแก้ไข พ.ศ.2535 ตามมาตรา 6 โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟ และธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ มีสถานประกอบการตั้งอยู่ที่ อาคารที่ทำการรถไฟ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป

งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วย งบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มาจัดทำงบการเงินรวม เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งก่อสร้างเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และบริษัทย่อยได้จัดทำงบการเงิน ปี 2554 เป็นครั้งแรก โดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึง 30 กันยายน 2554 บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น โดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน รายการที่มีสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการรถไฟฯ และบริษัทย่อย ได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวม งบการเงินรวม ประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งงบการเงินรวม เริ่มจัดทำตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นต้นไป

2.2 มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2557 เป็นต้นไป
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง งบกระแสเงินสด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง รายได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ส่วนได้เสียการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่อง การประเมินเนื้อหาของสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรีดถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง สิทธิในส่วนนี้ได้เสียจากกองทุนการรีดถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบกระแสเงินสด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ภาษีเงินได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาเช่า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง รายได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การตัดค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ประเมินการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 เรื่อง การร่วมกิจการ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับ กิจกรรมดำเนินงาน

- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานะภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การประเมินเนื้อหาของสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรีดถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรีดถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการต่อมูลค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้ เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิต สำหรับเหมืองผิวดิน
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบกระแสเงินสด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลง ประมาณการทางการบัญชี และ ข้อผิดพลาด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ภาษีเงินได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาเช่า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง รายได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูล เกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือ กิจการที่เกี่ยวข้องกัน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการ ผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า

ปรับ

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การตัดค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เกษตรกรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การร่วมกิจการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีมีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า

- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	รายได้-รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนรื้อถอน การบูรณะ และทบทวนปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบกระแสเงินสด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง นโยบายการบัญชีการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางการบัญชีและข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง รายได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า

รัฐมนตรี

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เกษตรกรรม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 104 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีปัญหา
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การร่วมกิจการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจง กับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจ ที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ภาษีเงินได้ – การเปลี่ยนแปลงสถานภาพ ทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่า ที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลง สัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง รายได้ – รายการแลกเปลี่ยน เกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ลิขสิทธิ์ที่ไม่มีตัวตน – ต้นทุน เว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้น จากการรื้อถอน การบูรณะ และ หนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วย สัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สิทธิในสวนได้เสียจากกองทุนการ รื้อถอน การบูรณะ และการ ปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงาน ทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่ เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล และการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการ ผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลประโยชน์ ของพนักงาน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญา สำหรับการก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้ เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิต สำหรับเหมืองผิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง งบกระแสเงินสด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง นโยบายการบัญชีการเปลี่ยนแปลง ประมาณการทางการบัญชีและ ข้อผิดพลาด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังระยะเวลารายงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ภาษีเงินได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สัญญาเช่า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง รายได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ดัชนีการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง เกษตรกรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การร่วมการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจง กับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งจูงใจ ที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสถานภาพ ทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่า ที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลง สัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	รายได้ - รายการแลกเปลี่ยน เกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุน เว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้น จากการรื้อถอน การบูรณะ และ หนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วย สัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการ รื้อถอน การบูรณะ และ การ ปรับปรุงสภาพแวดล้อม

- | | | |
|--|--------|--|
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | การรายงานทางการเงินระหว่างกาล และการด้อยค่า |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | ข้อตกลงสัมปทานบริการ |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการ ผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | สัญญาสำหรับการก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์ |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิต สำหรับเหมืองผิวดิน |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560) | เรื่อง | เงินที่นำส่งรัฐ |
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

ผู้บริหารได้ประเมินและเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความ มาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้น จะไม่มีผลกระทบต่ออย่าง เป็นสาระสำคัญต่อการเงินสำหรับปีที่เริ่มมีผลบังคับใช้ยกเว้นมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 40 เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อ การลงทุน อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่มีต่อการเงินของกรรฟไฟแห่งประเทศไทย

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การรับรู้รายได้

3.1.1 รายได้จากการขายสินค้า

- รายได้การขายสินค้า รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตัวโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้ว จะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตัวโดยสารนั้น

- รายได้การขายสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว

- รายได้รถเสียบ้าง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วน

ของระยะเวลาการให้สิทธิ

3.1.2 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาให้มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

3.1.3 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

3.1.4 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3.2 สินทรัพย์ถาวร ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ซึ่งราคาที่ได้รับโอนมานี้เป็นราคาที่เกิดคณะกรรมการที่ราคาสินทรัพย์ ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

ในปี 2554 รฟท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรง (ยกเว้นที่ดินแสดงด้วยราคาทุน ไม่ได้แสดงราคาประเมินใหม่) ดังนี้

	อายุการใช้ประโยชน์ (ปี)
3.2.1 กลุ่มอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10 - 50
3.2.2 กลุ่มทางรถไฟและสะพาน	2 - 50
3.2.3 กลุ่มรถจักรและล้อเลื่อน	5 - 40
3.2.4 กลุ่มระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5 - 30
3.2.5 กลุ่มยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5 - 10
3.2.6 กลุ่มสินทรัพย์อื่น ๆ	5 - 20

3.3 ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ จะประมาณจากจำนวนหนังกเหลื่อ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์นี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ที่ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ

3.4 พัสดคงเหลื่อ แสดงรายการดังนี้

3.4.1 สิ่งของคงเหลื่อประเภท ราง ไม้มอน พัสด สิ่งของคงเหลื่ออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำ แสดงตามราคาทุน

3.4.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยถือหลักเข้าก่อน-ออกก่อน

3.4.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่าย การเสื่อมสภาพอัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี

3.4.4 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปี ขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะตั้งสำรอง ค่าเสื่อมสภาพวัสดุไว้ร้อยละ 10

3.5 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่เป็นไปตามสภาพ และโอนไปบันทึกไว้ในบัญชี สินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่าย

3.6 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน

3.7 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ เกิดรายการและปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นงวดบัญชี โดยคำนวณจากอัตราปิดของธนาคารแห่งประเทศไทย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นงวดบัญชีใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

3.8 เงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน จะบันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์ พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์

3.9 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

3.10 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดิน และรับรู้รายได้ตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

3.11 เงินชดเชยผลขาดทุน รับรู้เป็นรายได้ค้างรับ

4. การจัดประเภทรายการใหม่

การจัดประเภทรายการใหม่มีผลกระทบต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ที่เคย รายงานไว้เดิม จึงได้จัดประเภทรายการงบการเงินที่นำมาเปรียบเทียบ เพื่อให้สอดคล้องกับการแสดงรายการใน งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 ดังนี้

	ตามที่รายงาน ไว้เดิม	จัดประเภท รายการใหม่	หน่วย : ล้านบาท หลังจัดประเภท รายการใหม่
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
<u>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554</u>			
รายได้ :			
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	-	285.13	285.13
ค่าใช้จ่าย :			
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูง(ต่ำ)กว่างบประมาณที่รับ	(3.63)	3.63	-
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	-	281.50	281.50

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		หน่วย : ล้านบาท	
			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินสด	9.82	6.30	9.80	6.28
เงินรองจ่าย	5.91	7.07	5.91	7.07
รวม	15.73	13.37	15.71	13.35
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	160.22	213.51	160.22	213.51
- ออมทรัพย์	1,088.07	803.23	1,017.84	687.81
รวม	1,248.29	1,016.74	1,178.06	901.32
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	44.69	47.28	44.69	47.28
รวม	1,308.71	1,077.39	1,238.46	961.95

5.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		หน่วย : ล้านบาท	
			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	4.19	14.66	4.19	14.66
- ลูกหนี้ค่าระวาง	176.72	155.22	176.72	155.22
- ลูกหนี้เดินรถร่วม	4.15	5.12	4.15	5.12
- ลูกหนี้ค่าเดินขบวนรถพิเศษ (มาเลเซีย)	28.79	27.78	28.79	27.78
รวม	213.85	202.78	213.85	202.78
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	16.23	14.66	16.23	14.66
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ	197.62	188.12	197.62	188.12
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	324.84	331.66	324.84	331.66
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	43.85	26.84	43.85	26.84
รวม	368.69	358.50	368.69	358.50
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	222.35	297.83	222.35	297.83
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ	146.34	60.67	146.34	60.67
ลูกหนี้อื่นๆ	22.15	10.13	22.15	10.13
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	0.12	0.16	0.12	0.16
ลูกหนี้อื่นๆ-สุทธิ	22.03	9.97	22.03	9.97
รวม	365.99	258.76	365.99	258.76

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554 จำนวน 324.84 ล้านบาท และ 331.66 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ที่พร้อมจ่ายค่าเช่าที่ดิน จำนวน 76.56 ล้านบาท และ 76.56 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วยและได้ตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ที่พร้อมจ่ายค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554 จำนวน 43.85 ล้านบาท และ 26.84 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ที่พร้อมจ่ายค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.77 ล้านบาท และ 10.77 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วยและได้ตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ที่พร้อมจ่ายค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

ในส่วนของทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่า การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ดังกล่าว

5.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ลูกหนี้เงินขาดการพร้อมจ่าย	3.84	3.84	3.84	3.84
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	0.35	0.40	0.35	0.40
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.32	10.28	10.32	10.28
ลูกหนี้กองทุนฌาปนกิจและ กองทุนสะสม	0.10	0.02	0.10	0.02
ลูกหนี้อื่น	0.21	1.63	0.13	1.62
ลูกหนี้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด	-	-	84.94	0.25
รวม	14.82	16.17	99.68	16.41

5.4 เงินยืมตรง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินยืมตรงจ่ายในกิจการ	7.40	17.22	7.40	17.22
เงินยืมตรงค่าฤชาธรรมเนียมคดี	68.57	64.96	68.57	64.96
เงินยืมตรงประกันตัว	1.40	2.30	1.40	2.30
เงินยืมตรง บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	-	0.01	-	-
รวม	77.37	84.49	77.37	84.48

5.5 พืชุดคงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ไม้และไม้หมอน	20.88	18.27	20.88	18.27
อะไหล่ต่าง ๆ	833.04	724.01	833.04	724.01
อะไหล่ระหว่างตรวจรับ	82.67	117.38	82.67	117.38
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	78.47	63.66	78.47	63.66
พืชุดคงคลังอื่น ๆ	1,440.27	1,226.16	1,440.05	1,226.16
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	1,046.91	608.87	1,046.91	608.87
	3,502.24	2,758.35	3,502.02	2,758.35
หัก สำรองเสื่อมสภาพพืชุด	28.86	29.18	28.86	29.18
รวม	3,473.38	2,729.17	3,473.16	2,729.17

5.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินค้างรับจากรัฐบาล	426.93	298.60	426.93	298.60
ดอกเบี้ยค้างรับ	4.01	3.28	3.85	3.11
ภาษีหัก ณ ที่จ่ายและค่าปรับ	7.02	0.95	3.00	0.95
อื่น ๆ	1.20	0.81	1.19	0.81
รวม	439.16	303.64	434.97	303.47

5.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	22.00	22.00	22.00	22.00
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด	-	-	140.00	140.00
	22.00	22.00	162.00	162.00
หัก สำรองเผื่อผลขาดทุน				
จากการตัดค่า	22.00	22.00	22.00	22.00
รวม	-	-	140.00	140.00

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงทุนบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และวันที่ 10 มีนาคม 2535 และเงินลงทุน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด การรถไฟฯ ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาท ซึ่งสำนักงานได้อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลงกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กักไว้เบิกเหลือในปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟฯ จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยไม่ส่วนของเงินทุนสำหรับการขึ้นจัดตั้งบริษัทฯ ให้นำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กักไว้เบิก เหลือมาเป็นเงินทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทฯ

5.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ									
	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม				
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	ค่าเสื่อมราคา	ลดลง	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	ราคาทุนสุทธิ
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,314.40	49.14	-	10,363.54	504.23	484.30	-	988.53	9,375.01	9,810.17
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,793.07	-	-	8,793.07	391.81	390.46	-	782.27	8,010.80	8,401.26
ทางรถไฟและสะพาน	45,248.51	3,020.03	-	48,268.54	2,466.30	2,551.55	-	5,017.85	43,250.69	42,782.21
รถจักรและล้อเลื่อน	16,325.77	-	-	16,325.77	1,724.62	1,670.85	-	3,395.47	12,930.30	14,601.15
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	10,309.91	819.33	-	11,129.24	952.37	976.79	-	1,929.16	9,200.08	9,357.54
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	3,060.12	1.52	-	3,061.64	544.19	497.53	-	1,041.72	2,019.92	2,515.93
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,116.69	182.67	-	1,299.36	184.69	175.65	-	360.34	939.02	932.00

30 ก.ย. 54

30 ก.ย. 55

932.00

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ	30 ก.ย. 55		30 ก.ย. 54	
	ราคาทุน		ค่าเสื่อมราคาสะสม	
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ยอดต้นงวด	มูลค่าสะสมงวด
- สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ	1,082.15	8,671.50	-	-
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	91.85	-	91.85	-
- โครงการก่อสร้างทางผู้โดยสารท่าอากาศยาน-แหลมฉบัง	3,686.26	386.43	4,072.69	-
- โครงการระบบไฟฟ้าสนามบินอู่ตะเภา	5,976.03	2,654.93	9,610.98	9,610.98
รวม	109,907.56	15,765.57	4,072.69	121,600.44
			6,768.21	6,747.13
			13,515.34	108,085.10
				103,139.35

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระจำนวน 33,694.63 ล้านบาท ตามหนังสือสัญญาสิทธิการค้ำประกันที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับผิดชอบเงินกู้และรัฐบาลรับประกันภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อน โดย รฟท. เริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในปี 2554 เป็นปีแรก คงเหลือเป็นสินทรัพย์โครงการฯ สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 จำนวน 30,807.20 ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

	30 ก.ย.55		30 ก.ย. 54	
	ราคาทุน	ค่าเสื่อม ราคาสะสม	ราคาตาม บัญชี	ราคาตาม บัญชี
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,375.93	184.87	4,191.06	4,278.93
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	1,247.66	15,529.83	16,122.88
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	1,152.11	4,334.45	4,882.07
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.52	966.23	4,218.29	4,678.96
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,760.59	953.05	1,807.54	2,268.69
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.90	348.87	726.03	894.55
รวม	35,659.99	4,852.79	30,807.20	33,126.08

ที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท ได้รวมที่ดินส่วนของกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 0.08 ล้านบาท

5.9 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่างๆ	15.96	15.66	15.96	15.66
เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัว พนักงาน	2.85	2.67	2.85	2.67
	18.81	18.33	18.81	18.33

5.10 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนก่อนที่ รฟท. จะจ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ยอดยกมา	1,713.54	526.43	1,713.54	526.43
บวก จ่ายล่วงหน้า	686.12	2,424.11	686.12	2,424.11
	2,399.66	2,950.54	2,399.66	2,950.54
หัก ชำระตามค่างวดงาน	900.09	1,237.00	900.09	1,237.00
ยอดยกไป	1,499.57	1,713.54	1,499.57	1,713.54

จิติภพร

5.11 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ยอดยกมา	77,856.48	52,227.45	77,856.48	52,227.45
บวก ปรับปรุงขาดทุนจากการ ตีราคาทรัพย์สิน	-	15,135.31	-	15,135.31
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	18,817.70	15,376.56	18,817.70	15,376.56
	96,674.18	82,739.32	96,674.18	82,739.32
หัก รับเงินงบประมาณ	3,117.72	4,882.84	3,117.72	4,882.84
ยอดยกไป	93,556.46	77,856.48	93,556.46	77,856.48

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ 30 กันยายน 2555 จำนวน 93,556.46 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รฟท. จำนวน 71,330.05 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ จำนวน 22,226.41 ล้านบาท

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุง)	รับชดเชยแล้วในปีงบประมาณ			ผลขาดทุนสะสม ที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ 30 ก.ย. 55
		2553	2554	2555	
		2546	5,626.83	2,855.33	
2547	7,584.73	-	2,111.34	3,117.72	2,355.67
2548	6,387.50	-	-	-	6,387.50
2549	6,190.77	-	-	-	6,190.77
2550	7,698.48	-	-	-	7,698.48
2551	5,579.05	-	-	-	5,579.05
2552	9,155.41	-	-	-	9,155.41
2553	6,860.01	-	-	-	6,860.01
2554	30,511.87	-	-	-	30,511.87
2555	18,817.70	-	-	-	18,817.70
รวม	104,412.35	2,855.33	4,882.84	3,117.72	93,556.46

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 43 ว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก

ผลต่างของรายได้ - รายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ให้ รฟท. ต้องนำเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลส่วนหนึ่ง ตั้งแต่ปี 2527 - 2540 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมาถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาล และในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงบประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุนของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 จำนวนเงิน 93,556.46 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ รวมอยู่ด้วย จำนวน 22,226.41 ล้านบาท ซึ่งได้รวมผลขาดทุนสะสมก่อนปี 2541 จำนวน 1,178.48 ล้านบาท ไว้แล้ว

ในปี 2555 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่าย ปี 2555 จำนวน 3,117.72 ล้านบาท

5.12 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินค้ำรับจากรัฐบาล	31,514.82	11,265.50	31,514.82	11,265.50
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	627.99	612.46	627.99	612.46
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	2.18	2.16	2.18	2.16
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	1.60	1.05	1.60	1.05
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	49.35	52.81	49.35	52.81
เงินจ่ายอื่น	22.46	22.46	22.46	22.46
รวม	32,218.40	11,956.44	32,218.40	11,956.44

5.13 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เจ้าหนี้การค้า	1,312.23	661.11	1,312.17	661.02
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	585.43	771.80	611.87	769.67
ภาษีค้างจ่าย	180.49	127.63	179.76	127.48
รวม	2,078.15	1,560.54	2,103.80	1,558.17

5.14 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

5.14.1 เงินกู้ระยะยาวที่การรถไฟฟ้า ราชการ

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินกู้ต่างประเทศ	2,256.81	2,582.21	2,256.81	2,582.21
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	77,097.36	67,223.36	77,097.36	67,223.36
- ธนาคารออมสิน	18,174.69	17,461.28	18,174.69	17,461.28
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	1,604.62	-	1,604.62
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4,468.08	6,634.56	4,468.08	6,634.56
รวมเงินกู้ยืมที่การรถไฟฟ้า ราชการ	102,996.94	96,506.03	102,996.94	96,506.03
หัก เงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	252.31	260.09	252.31	260.09
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	8,722.07	6,987.28	8,722.07	6,987.28
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	1,604.62	-	1,604.62
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,000.00	3,053.56	1,000.00	3,053.56
- ธนาคารออมสิน	6,818.42	1,573.00	6,818.42	1,573.00
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	1,000.00	-	1,000.00	-
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี ¹	17,792.80	13,478.55	17,792.80	13,478.55
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฟ้า ราชการ ²	85,204.14	83,027.48	85,204.14	83,027.48

วิมลวิมล

5.14.2 เงินกู้ระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินกู้ต่างประเทศ	1,523.07	1,781.15	1,523.07	1,781.15
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	1,330.00	1,000.00	1,330.00	1,000.00
- ธนาคารออมสิน	5,037.73	1,539.40	5,037.73	1,539.40
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1,610.38	822.50	1,610.38	822.50
- ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	1,500.00	1,670.86	1,500.00	1,670.86
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4,502.56	3,940.17	4,502.56	3,940.17
รวมเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ	15,503.74	10,754.08	15,503.74	10,754.08
หัก เงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	217.75	222.80	217.75	222.80
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	1,330.00	-	1,330.00	-
- ธนาคารออมสิน	-	130.00	-	130.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4,502.56	2,478.27	4,502.56	2,478.27
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	822.50	-	822.50
- ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	-	170.86	-	170.86
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี¹	6,050.31	3,824.43	6,050.31	3,824.43
รวมเงินกู้ระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ²	9,453.43	6,929.65	9,453.43	6,929.65
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี¹⁺¹	23,843.11	17,302.98	23,843.11	17,302.98
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว²⁺²	94,657.57	89,957.13	94,657.57	89,957.13

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

5.15 เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินสดที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และวันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวน 355.90 ล้านบาท และ 295.76 ล้านบาท ตามลำดับ

5.16 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

5.16.1 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	5.05	5.87	5.05	5.87
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	452.92	385.86	452.92	385.86
- ธนาคารออมสิน	79.88	72.39	79.88	72.39
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	7.83	-	7.83
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4.80	24.59	4.80	24.59
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ ¹	542.65	496.54	542.65	496.54

5.16.2 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	3.75	4.36	3.75	4.36
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	148.32	155.47	148.32	155.47
- ธนาคารออมสิน	126.90	77.03	126.90	77.03
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	20.30	1.62	20.30	1.62
- ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	12.15	13.19	12.15	13.19
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	8.00	7.27	8.00	7.27
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	85.71	39.61	85.71	39.61
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ²	405.13	298.55	405.13	298.55
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ¹⁺²	947.78	795.09	947.78	795.09

บัญชี

5.17 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) รับล่วงหน้า	2,320.21	1,177.50	2,320.21	1,177.50
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	146.76	249.70	146.76	249.70
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	86.28	77.87	86.28	77.87
หนี้สินค้างจ่ายอื่นๆ	33.64	46.15	33.41	46.15
รายได้รับล่วงหน้าอื่นๆ	4.04	3.69	4.04	3.69
รวม	2,590.93	1,554.91	2,590.70	1,554.91

เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายให้ชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ - ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554

5.18 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	15.96	15.66	15.96	15.66
เงินประกันตัวพนักงาน	2.85	2.67	2.85	2.67
รวม	18.81	18.33	18.81	18.33

5.19 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินมัดจำ	436.32	381.71	436.32	381.71
เงินประกัน	226.60	122.02	226.60	122.02
รวม	662.92	503.73	662.92	503.73

5/10/2018

5.20 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
	ยอดยกมา	8,536.14	8,182.99	8,536.14
บวก เพิ่มจากการประเมินราคาอาคารและอุปกรณ์	-	749.44	-	749.44
	8,536.14	8,932.43	8,536.14	8,932.43
หัก รับรู้เป็นรายได้	394.52	396.29	394.52	396.29
ยอดยกไป	8,141.62	8,536.14	8,141.62	8,536.14

5.21 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
	ยอดยกมา	16,799.16	11,510.84	16,799.16
บวก เพิ่มจากการรับเงินจากรัฐบาล	26,595.82	6,397.45	26,595.82	6,397.45
	43,394.98	17,908.29	43,394.98	17,908.29
หัก รับรู้เป็นรายได้	836.19	1,109.13	836.19	1,109.13
ยอดยกไป	42,558.79	16,799.16	42,558.79	16,799.16

การรถไฟฯ ได้บันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ตามมาตรฐานการบัญชี เรื่องการบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก

5.22 ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
	ภาระบำเหน็จ	8,582.19	8,629.01	8,582.19
ภาระบำนาญตกทอด	7,268.51	5,930.24	7,268.51	5,930.24
ค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน	1,634.33	-	1,634.33	-
รวม	17,485.03	14,559.25	17,485.03	14,559.25

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 รฟท. ได้บันทึกรับรู้ภาระผูกพันบำเหน็จและบำนาญตกทอดเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ จำนวน 2,925.78 ล้านบาท

5.23 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	2,027.50	1,491.61	2,027.50	1,491.61
ภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	318.75	351.53	318.75	351.53
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	1.30	1.40	1.30	1.40
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	76.72	55.40	76.72	55.40
- เอกชน	15.38	10.54	15.38	10.54
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้				
รอใช้งาน/รอการขาย	576.61	559.80	576.61	559.80
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณา	68.79	29.12	68.79	29.12
ค่าจ้างที่ปรึกษาการจ่าย	-	41.53	-	41.53
อื่นๆ	7.78	7.70	7.78	7.70
รวม	3,092.83	2,548.63	3,092.83	2,548.63

5.24 เงินทุน

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินทุน - รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
- รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขจะ				
ชำระคืนเมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน	306.28	306.28	306.28	306.28
- เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระ				
เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	5,044.63	5,044.63	5,044.63	5,044.63
รวม	44,280.27	44,280.27	44,280.27	44,280.27

3,166.63

5.25 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54- 30 ก.ย. 54	2555	2554
รายได้การโดยสาร	3,657.99	3,932.83	3,657.99	3,932.83
รายได้การสินค้า	2,020.57	2,019.59	2,020.57	2,019.59
ค่าเช่ารถเสียบึง	18.27	17.83	18.27	17.83
รวม	5,696.83	5,970.25	5,696.83	5,970.25

5.26 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54- 30 ก.ย. 54	2555	2554
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้าด่วน	61.88	23.53	61.88	23.53
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้าธรรมดา	445.13	371.86	445.13	371.86
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	0.72	0.99	0.72	0.99
รวม	507.73	396.38	507.73	396.38

5.27 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54- 30 ก.ย. 54	2555	2554
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	911.29	962.72	911.29	962.72
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	276.11	309.51	276.11	309.51
ค่าใช้จ่ายสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณ ที่ดินการรถไฟฯ	34.80	41.68	34.80	41.68
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	91.93	78.17	91.93	78.17
รายได้ค่าเช่าอาคาร	435.24	158.83	435.24	158.83
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	49.67	60.94	49.67	60.94
ค่าเช่าโรงแรม	5.99	5.76	5.99	5.76
รวม	1,805.03	1,617.61	1,805.03	1,617.61

5.28 รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
	หน่วย : ล้านบาท			
รายได้ค่าใช้จ่ายสิทธิสัมภาระและติดตั้ง				
ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ	25.40	17.83	25.52	17.71
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	10.31	10.73	10.31	10.73
รายได้ค่ารักษาพยาบาลโรงพยาบาลบุรีรัมย์ไพศักร	3.86	3.83	3.86	3.83
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	17.85	23.46	17.85	23.46
รายได้ตลาดสินค้าและ กม.11	2.00	2.40	2.00	2.40
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร	54.81	56.24	54.81	56.24
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	25.61	11.00	25.61	11.00
รวม	139.84	125.49	139.96	125.37

5.29 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
	หน่วย : ล้านบาท			
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	22.52	19.71	22.52	19.71
เงินอุดหนุนงานซ่อมบำรุงทาง	147.19	87.61	147.19	87.61
เงินอุดหนุนพัสดุที่รัฐบาลรับภาระ	1.07	-	1.07	-
เงินอุดหนุนเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	212.30	905.38	212.30	905.38
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	555.88	544.43	555.88	544.43
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,620.15	1,667.42	1,620.15	1,667.42
รวม	2,559.11	3,224.55	2,559.11	3,224.55

5.29.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครึ่งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึก สมาชิกคุรุสภา ภิกขุสามเณร ฯลฯ
- ตัวเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน
- ตัวพิเศษลดราคา ทั้งเที่ยวเดียวและไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น คณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักกีฬาและนักเรียน

5.29.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2554

5.29.3 เงินอุดหนุนอื่นๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน

5.30 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54- 30 ก.ย. 54	2555	2554
ขายรางเหล็กเก่า	11.31	6.45	11.31	6.45
ขายไม้หมอนเก่า	4.50	1.97	4.50	1.97
รวม	15.81	8.42	15.81	8.42

หน่วย : ล้านบาท

5.31 รายได้อื่นๆ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54- 30 ก.ย. 54	2555	2554
รายได้ค่าปรับ	76.57	354.50	76.58	354.50
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	37.14	83.59	37.14	83.59
รายได้ขายแบบประกวดราคา	19.54	20.04	19.34	19.64
รายได้ขาดใช้ค่าเสียหาย	54.88	18.24	54.88	18.24
รายได้ดอกเบี้ย	12.59	11.71	11.63	11.54
รายได้ค่าจ่อครถและทำความสะอาด	46.65	38.42	46.65	38.42
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	24.69	54.73	24.69	54.72
รายได้ค่าตอบแทนต่างๆ	9.33	6.63	9.33	6.26
รวม	281.39	587.86	280.24	586.91

รู๊ตติ้ง

5.32 กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
	หน่วย : ล้านบาท			
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน	19.60	(7.04)	19.60	(7.04)
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น	103.62	(429.23)	103.62	(429.23)
สาธารณรัฐฝรั่งเศส	4.45	(1.84)	4.45	(1.84)
รวม	127.67	(438.11)	127.67	(438.11)

5.33 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
	หน่วย : ล้านบาท			
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	1,039.82	1,023.66	1,039.82	1,023.66
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่นๆ	1,026.72	951.06	1,026.72	951.06
รวม	2,066.54	1,974.72	2,066.54	1,974.72

5.34 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
	หน่วย : ล้านบาท			
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	1,294.19	1,258.47	1,294.19	1,258.47
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่นๆ	1,785.47	1,608.30	1,785.47	1,608.30
รวม	3,079.66	2,866.77	3,079.66	2,866.77

5.35 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	3,168.19	3,122.08	3,168.19	3,122.08
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	1,115.76	1,026.30	1,115.76	1,026.30
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,569.41	2,604.53	2,569.41	2,604.53
รวม	6,853.36	6,752.91	6,853.36	6,752.91

5.36 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	2.99	30.14	2.99	2.75
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	558.86	651.04	460.02	650.38
รวม	561.85	681.18	463.01	653.13

5.37 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	497.26	496.82	497.26	496.82
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	441.95	293.69	441.95	293.69
รวม	939.21	790.51	939.21	790.51

5.38 ค่าใช้จ่ายการะบำเหน็จและบำนาญตกทอด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
การะบำเหน็จ	(46.82)	469.96	(46.82)	469.96
การะบำนาญตกทอด	1,338.27	296.90	1,338.27	296.90
ค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน	1,634.33	-	1,634.33	-
รวม	2,925.78	766.86	2,925.78	766.86

5.39 รายได้และค่าใช้จ่ายสำนักงานตำรวจรถไฟ

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54- 30 ก.ย. 54	2555	2554
รายได้				
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่าย				
ให้กับตำรวจรถไฟ	291,928,600.00	285,130,400.00	291,928,600.00	285,130,400.00
รวมรายได้	291,928,600.00	285,130,400.00	291,928,600.00	285,130,400.00
ค่าใช้จ่าย				
เงินเดือนค่าจ้าง	223,175,331.16	212,520,179.89	223,175,331.16	212,520,179.89
เงินพิเศษสู้รบ	1,836,112.33	3,230,294.33	1,836,112.33	3,230,294.33
เงินตกเบิก	1,664,711.89	-	1,664,711.89	-
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	26,078,022.12	28,129,997.99	26,078,022.12	28,129,997.99
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	24,897,575.74	24,287,819.93	24,897,575.74	24,287,819.93
ค่าเครื่องแบบ	3,250.00	2,000.00	3,250.00	2,000.00
ค่าเล่าเรียน	2,697,764.50	2,458,096.50	2,697,764.50	2,458,096.50
ค่ารักษาพยาบาล	1,347,946.67	2,477,597.63	1,347,946.67	2,477,597.63
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	21,105.00	41,820.00	21,105.00	41,820.00
เงินยืมชีพภาคใต้	85,810.00	88,630.00	85,810.00	88,630.00
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	2,399,221.32	1,958,699.30	2,399,221.32	1,958,699.30
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	179,993.07	250,820.52	179,993.07	250,820.52
ค่าน้ำมันรถยนต์	3,699,827.03	3,696,566.41	3,699,827.03	3,696,566.41
ค่าซ่อมของใช้	14,600.00	25,550.00	14,600.00	25,550.00
ค่าสืบลูก	220,000.00	240,000.00	220,000.00	240,000.00
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	39,580.00	43,260.00	39,580.00	43,260.00
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	1,064,475.83	1,158,005.16	1,064,475.83	1,158,005.16
ค่าจ้างเหมา	-	38,467.29	-	38,467.29
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	367,979.94	542,094.37	367,979.94	542,094.37
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	-	89,059.03	-	89,059.03
ค่าของใช้อื่น	89,011.80	219,096.68	89,011.80	219,096.68
รวมค่าใช้จ่าย	289,882,318.40	281,498,055.03	289,882,318.40	281,498,055.03
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูง(ต่ำ)				
กว่างบประมาณที่รับ	(2,046,281.60)	(3,632,344.97)	(2,046,281.60)	(3,632,344.97)

๓,๖๓๖

คณะกรรมการรถไฟฯ เห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินงานกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปี ซึ่งสำนักงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายต่ำกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 2.05 ล้านบาท

5.40 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
พันธบัตรการรถไฟ	1,189.72	1,239.55	1,189.72	1,239.55
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	4.83	35.65	4.83	35.65
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	137.43	123.65	137.43	123.65
ธนาคารออมสิน	207.79	155.29	207.79	155.29
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	4.13	16.31	4.13	16.31
ธนาคารนครหลวง จำกัด (มหาชน)	-	1.89	-	1.89
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	31.45	21.70	31.45	21.70
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	44.80	73.38	44.80	73.38
รวม	1,620.15	1,667.42	1,620.15	1,667.42

5.41 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุน จากในประเทศ	533.11	540.67	533.11	540.67
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุน จากต่างประเทศ	57.85	61.44	57.85	61.44
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	2,117.15	1,762.99	2,117.15	1,762.99
รวม	2,708.11	2,365.10	2,708.11	2,365.10

5.42 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	23 ก.พ. 54– 30 ก.ย. 54	2555	2554
ชดเชยผลขาดทุนของการรถไฟฯ	14,988.85	12,389.37	14,988.85	12,389.37
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ	3,828.84	2,987.19	3,828.84	2,987.19
รวม	18,817.69	15,376.56	18,817.69	15,376.56

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกร่วมกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 43 ว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดา ซึ่งตั้งไว้เมื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด และเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ซึ่งในปีงบประมาณ 2555 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จำนวน 3,117.72 ล้านบาท

5.43 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2528 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัวในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รฟท.จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รฟท.

กองทุนได้บันทึกภาระผูกพันที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิ หากพนักงานทุกคนรับเป็นเงินบำเหน็จ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นเงิน 8,582.19 ล้านบาท และ 8,629.01 ล้านบาท ตามลำดับ และรับรู้ภาระที่ต้องจ่ายให้อัตติผู้ปฏิบัติงานที่รับเงินสงเคราะห์รายเดือนจากกองทุนหากถึงแก่กรรม จำนวน 30 เดือน และเงินบำเหน็จพิเศษ 1 เดือน ภาระบำนาญผูกทอด ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นเงิน 7,268.51 ล้านบาท และ 5,930.24 ล้านบาท ตามลำดับ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.22 และมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายบำนาญรายเดือน ในงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 และวันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวน 11,919 ราย และ 10,621 ราย เป็นเงินเฉลี่ยประมาณเดือนละ 240.91 ล้านบาท และ 217.21 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามข้อ 16 และ 17 แห่งข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และข้อ 16 ที่แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ให้ผู้ที่บรรลุนิติภาวะหลังจากวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ได้รับเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (บำเหน็จ) เท่านั้น

5.44 สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และภาระผูกพัน

5.44.1 สินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

รฟท. ได้ทำสัญญาร่วมลงทุนจัดตั้งโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงตามเส้นทางรถไฟกับ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) (“ทีโอที”) และบริษัทเอกชนที่ร่วมลงทุน มีกำหนดระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2534 และได้มีบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง รฟท. กับ ทีโอที ในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น โดยตั้งแต่เดือนเมษายน 2535 - มีนาคม 2541 รฟท.ได้รับเงินส่วนแบ่งรายได้ครบถ้วนตามข้อตกลงแล้ว แต่ตั้งแต่เดือนเมษายน 2541 - มีนาคม 2550 รฟท. ได้รับเงินส่วนแบ่งรายได้เพียงกึ่งหนึ่งตามข้อตกลง และตั้งแต่เดือนเมษายน 2550 ถึงวันสิ้นสุดสัญญายังไม่ได้รับเงินส่วนแบ่งรายได้ ทั้งนี้เงินส่วนแบ่งรายได้ตั้งแต่เดือนเมษายน 2541 ถึงวันสิ้นสุดสัญญาอยู่ระหว่างการเจรจา

5.44.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

รฟท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการผูกฟ้องร้อง จำนวน 14,306.85 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท		
	คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา	รวม	
คดีแรงงาน	ศาลอุทธรณ์แผนกแรงงาน	1	0.28
	ศาลฎีกาแผนกแรงงาน	8	152.03
คดีชดใช้ค่าเสียหาย ผิดสัญญาและอุบัติเหตุ	ศาลอุทธรณ์	30	363.37
	ศาลฎีกา	21	1,402.42
ข้อพิพาท (คณะอนุญาโตตุลาการ)	ศาลปกครองกลาง	1	12,388.75
	รวมทั้งสิ้น	61	14,306.85

ข้อพิพาท (คณะอนุญาโตตุลาการ) คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง เป็นกรณีที่ รฟท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณี การบอกเลิกสัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 และบริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ ฟ้องบังคับ รฟท. ให้ชดใช้ค่าเสียหาย ต่อมาคณะอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาดเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2551 ตามข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 ให้ รฟท. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นจำนวนเงิน 12,388.75 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (ยกเว้นเงินประกันสัญญา จำนวน 500.00 ล้านบาท ไม่คิดดอกเบี้ย) ซึ่ง รฟท. ได้เสนอข้อพิพาทฟ้องบังคับบริษัทฯ ให้ชดใช้ค่าเสียหายเช่นกัน และคณะอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาด เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2551 ตามข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 ให้ยกคำเสนอข้อพิพาท โดย รฟท. ไม่เห็นด้วยและให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้ง 2 คดี และยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขคำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขคำที่ 107/2552 โดยรวมเป็นส่วนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขคำที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทำให้การ

เพิ่มเติมของบริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ถูกฟ้องคดี ตามที่ได้รับคำสั่งศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2553 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษา เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2557 ให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่สามารถยื่นอุทธรณ์คดีต่อศาลปกครองสูงสุด

5.45 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - บางซื่อ - ตลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ ดังนี้

1. ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

2. ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละยาสีงกิตขวางและระบบสาธารณูปโภค 1,758 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา 7 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 214 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง 11,154 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 กรม.มีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน 55,704 ล้านบาท (งานโยธางานระบบไฟฟ้าเครื่องกล ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่าร้อยละยาสีงกิตขวาง) และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 กรม.มีมติดังนี้

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จากเดิมที่กรม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ในวงเงิน 59,888 ล้านบาท เป็นเงิน 65,148 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดกรอบวงเงิน ดังนี้

1.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. เป็นเงิน 62,745 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่างานโยธา 44,779 ล้านบาท งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล 13,372 ล้านบาท งานร้อยละยาสีงกิตขวาง 105 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา 2,244 ล้านบาท งานเผื่อเหลือเผื่อขาด 1,381 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 864 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. เป็นเงิน 2,403 ล้านบาท เพื่อให้การเดินทางสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย งานไฟฟ้าเครื่องกล 2,162 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 84 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 157 ล้านบาท

2. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400 ล้านบาท เพื่อให้การเดินทางสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ แบ่งเป็นกรอบวงเงิน ดังนี้

2.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 6,560 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า 6,131 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 429 ล้านบาท

2.2 ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รูดไฟฟ้า 3,840 ล้านบาท ประกอบด้วย
ค่าตู้รูดไฟฟ้า 3,589 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 251 ล้านบาท

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ดำเนิน
โครงการฯ โดยมี บริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.1/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550
ค่างานตามสัญญา 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2550 วงเงิน
6.15 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 งวด ครบกำหนดตามสัญญาวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ต่อมาได้รับอนุมัติให้
ขยายเวลาอีก 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ครบกำหนดวันที่ 22 มิถุนายน 2551 และ ครั้งที่ 2 ครบกำหนดวันที่ 12 ธันวาคม 2551
ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง
เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2552 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2552
วงเงิน 213 ล้านบาท ส่วนที่ 1 ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1 - 35 ครบแล้วเมื่อวันที่
24 พฤษภาคม 2555 จำนวน 206.61 ล้านบาท และเบิกจ่ายค่างานส่วนที่ 2 ช่วงประกันความชำรุดบกพร่อง
ระยะเวลาดำเนินการ 8 งวด เบิกจ่ายงวดที่ 1 ถึงงวดที่ 4 เป็นเงิน 3.19 ล้านบาท เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557
รวมเป็นเงินที่เบิกจ่ายทั้งสิ้น 209.80 ล้านบาท

บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้าย ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2552 ปรับแบบก่อสร้างทางเพื่อหลบแนว
ท่อก๊าซ ปตท. วงเงิน 5.62 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบ

งานส่วนที่ 1 งานควบคุมงานก่อสร้าง มีบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาว่าจ้าง ฉบับที่ 1
ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2552 ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2552 ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2555 และบันทึก
ข้อตกลงระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กับกิจการร่วมค้าฯ ลงวันที่ 22 มีนาคม 2555 ค่าจ้างงวดที่ 36 - 37 เป็นเงิน
6.41 ล้านบาท กิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าควบคุมงานและค่าจ้างที่ปรึกษา ตามมติคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 เห็นชอบกรณีการให้ความช่วยเหลือเนื่องจากเหตุอุทกภัย ซึ่งกิจการร่วมค้า ยูนิค-ซุนโว
ได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 188 วัน จากสิ้นสุดวันที่ 19 มกราคม 2555 เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่
25 กรกฎาคม 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน
โดยมีกิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอนจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) และ
บริษัท ซุนโวคอนสตรัคชัน แอนด์ เอนจิเนียริ่ง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รฟฟ./2551 ลงวันที่
12 ธันวาคม 2551 สัญญาเริ่มต้น วันที่ 15 มกราคม 2552 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 19 มกราคม 2555 วงเงิน 9,087.39 ล้านบาท
และเงินที่ได้รับจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซกีดขวาง จำนวนเงิน
26.61 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 9,114 ล้านบาท ปัจจุบัน รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1 - 41
เพียงวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และ ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวย โดยมีบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟฟ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา 17.85 ล้านบาท ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต

2.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบราคากลาง โดยมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 กันยายน 2551 วงเงิน 7.32 ล้านบาท ระยะเวลา ดำเนินการ 60 วัน สัญญาเริ่มต้น วันที่ 21 ตุลาคม 2551 สิ้นสุดวันที่ 19 ธันวาคม 2551 แบ่งการชำระเงินเป็น 2 งวด งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้าร้อยละ 15 - งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) ปัจจุบันได้เบิกจ่ายจากเงินงบประมาณครบแล้วเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.50 ล้านบาท รฟท.ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบแล้ว เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559

2.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบราคากลาง โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดย รศ.ดร.สกุล ห่อวโนทยาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ วก./สญ./2/2555 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2555 วงเงิน 4.99 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2555 ปัจจุบัน รฟท.ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบแล้ว เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2555

2.4 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ โดยมี 1. บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท เซ้าท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด 3. บริษัท นิปปอน โคจิ จำกัด 4. บริษัท อินเด็กซ์อินเทอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแทนส์ จำกัด และ 6. บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.03/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2556 วงเงินเป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท 747.50 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 211.05 ล้านเยน ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 54.5 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-42 เพียงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 เป็นเงินบาท 585.07 ล้านบาท และเงินเยน 175.23 ล้านเยน

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างสัญญา 1 และสัญญา 2 โดยมี 1. บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด 2. บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด 3. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด 4. บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด 5. บริษัท นอร์ซีฟ เอนจิเนียริ่ง จำกัด 6. Tonichi Engineering Consultants. Inc และ 7. Transurb Technirai/US.A เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้าง เลขที่ กส.05/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2556 เป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท 1,168.43 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 676.76 ล้านเยน ได้รับการ ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-42 เพียงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2560 เป็นเงิน 809.33 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 238.03 ล้านเยน

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและ ศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมี กิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ชิโน-ไทย เอนจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอนจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.01/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 วงเงิน 29,826.97 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น

2,854.35 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง 2,667.62 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 186.73 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ปัจจุบันจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-37 เพียงวันที่ 5 สิงหาคม 2559 เป็นเงิน 17,154.72 ล้านบาท

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมี บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น 19,203.23 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลร้อยละ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น 2,032.17 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง 1,899.22 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 132.95 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ปัจจุบันจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-45 เพียงวันที่ 8 มีนาคม 2560 เป็นเงิน 15,613.35 ล้านบาท

2.8 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้าง สะพานกัลปพฤกษ์ 2 แห่ง (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.11/คบ./2558 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 วงเงิน 6.02 ล้านบาท รฟท. ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1 - 5 ครบแล้วเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2559

2.9 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนธุรกิจ แผนกบริหารและแผนปฏิบัติการจัดเดินขบวนรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นคู่สัญญาเพื่อพิจารณารูปแบบธุรกิจในการดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งในรูปแบบของการดำเนินการด้วยตัวเองหรือเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 4 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 240 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2559 สิ้นสุดวันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 วงเงิน 18.30 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1-2 เป็นเงิน 10.98 ล้านบาท เพียงวันที่ 19 ธันวาคม 2559

2.10 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สัญญาที่ 3A โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation หรือกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.7/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 วงเงิน 10,409.81 ล้านบาท และ 58,927.12 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1-10 เป็นเงิน 1,259.29 ล้านบาท เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2560 และ 8,567.57 ล้านบาท เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560

2.11 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สัญญาที่ 3B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation หรือกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 วงเงิน 1,593.67 ล้านบาท และ 15,573.33 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้า เป็นเงิน 124.60 ล้านบาท เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 และ 2,119.01 ล้านบาท เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีหน้าที่และอำนาจตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และของเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลง ส่วนของทุนรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ เหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายใน ที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าว จากการปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเรื่องดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนในการไม่แสดงความเห็น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็น

เกณฑ์ในการไม่แสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมเกี่ยวกับรายการ ดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปี 2556 จำนวน 1,995.04 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่สามารถส่งสัญญาเช่าให้ตรวจสอบตามจำนวนสัญญาเช่าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอตรวจสอบ ไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ ทำให้การรถไฟ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



แห่งประเทศไทยไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อ
หาผลประโยชน์ได้ และไม่มีการปรับปรุงสัญญาเช่ากับรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ให้ถูกต้อง
ตรงกันทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมาบันทึกบัญชีรายได้
จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการ
บันทึกบัญชีรายได้และลูกหนี้ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่ารายการ
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงิน
เฉพาะกิจการ ดังกล่าวข้างต้นแสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่

2. เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะ
การเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน 103,359.65 ล้านบาท และรายได้เงินชดเชย
ผลขาดทุนตามกฎหมายที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ
สำหรับปี 2556 จำนวน 12,803.19 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละปีไปรับรู้เป็น
เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับคู่กับรายได้เงินชดเชยตามกฎหมายซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็น
การรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและ
เหมาะสมเกี่ยวกับรายการตามข้อ 1. รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ และข้อ 3. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และ

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ 1. เงินอุดหนุนค่าโดยสาร
บริการสาธารณะ (PSO) รับล่วงหน้า ข้อ 2. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด และข้อ 3. ภาวะ
บำเหน็จและบำนาญตกทอด ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของ
รายการดังกล่าวข้างต้นแสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้
เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป
อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินให้เมื่อใด
และเป็นจำนวนเงินเท่าใด สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอ
และเหมาะสมว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

3. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยาน
ในเมือง เงินทุนในการดำเนินการก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่เป็นพันธบัตรและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน มียอด
เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน 33,229.15 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเงินกู้ยืมระยะยาว
ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน
113,505.31 ล้านบาท เดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล
ซึ่งตั้งแต่ปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาใหม่และตีความจากมติคณะรัฐมนตรีว่าเงินกู้โครงการ
ดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินพบว่าภายหลังวันสิ้นรอบ
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ระยะเวลาบัญชีปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลจำนวนหนึ่งเพื่อจ่ายชำระหนี้เงินกู้โครงการดังกล่าว ต่อมาสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมแต่ยังไม่เพียงพอและเหมาะสม ที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะสามารถได้ข้อสรุปว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่

การรับรู้เงินกู้ยืมโครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือของรัฐบาลนั้นจะมีการบันทึกบัญชีที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลกระทบกับงบแสดงฐานะการเงินและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ดังนี้

หากเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องดังนี้

- ทรัพย์สินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง
- เงินกู้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ
- ค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานี

รับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จและมีการคิดค่าเสื่อมราคา จะทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

หากเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล จะมีรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ
- ทรัพย์สินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง
- รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้
- เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ
- รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล
- ค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานี

รับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จและมีการคิดค่าเสื่อมราคา ต้องทยอยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาลในจำนวนเท่ากับค่าเสื่อมราคา จึงทำให้ไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองเพราะรับรู้รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาลครบถ้วนไปด้วย

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมในรายการข้อ 1 ข้อ 2 และ ข้อ 3 ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่าจำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ดังต่อไปนี้

1. เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) รับล่วงหน้า ซึ่งประกอบอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.17 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน 1,175.13 ล้านบาท เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยผลขาดทุนจากนโยบายราคาค่าบริการของรัฐบาลในปี 2555 โดยเงินอุดหนุนที่ได้รับเป็นไปตามประมาณการต้นทุนการให้บริการสาธารณะและบันทึกข้อตกลงเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะของแต่ละปี การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินอุดหนุนที่ได้รับแล้วเป็นเงินอุดหนุนรับล่วงหน้าจนกว่าจะได้รับเงินอุดหนุนครบถ้วนตามกรอบวงเงินที่ได้รับอุดหนุนในแต่ละปีตามบันทึกข้อตกลงแล้ว จึงปรับปรุงเงินอุดหนุนรับล่วงหน้าเป็นรายได้เงินอุดหนุน มีผลทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอย่างเป็นระบบตลอดระยะเวลาซึ่งได้รับรู้ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนซึ่งเงินอุดหนุนนั้นจ่ายให้เพื่อเป็นการชดเชย ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้ต้องรับรู้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลในงบกำไรหรือขาดทุนอย่างเป็นระบบตลอดระยะเวลาซึ่งได้รับรู้ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนซึ่งเงินอุดหนุนนั้นจ่ายให้เพื่อเป็นการชดเชย

2. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน 7,748.18 ล้านบาท เป็นสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้ เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยพร้อมกับรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า และทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาคและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์นี้ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้นๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

- 2.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า
- 2.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน
- 2.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

3. ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน 17,669.90 ล้านบาท เป็นการคำนวณภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 กองทุนผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งการคำนวณรับรู้ภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงานดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยคำนวณภาวะบำเหน็จโดยการใช้อัตราเงินเดือน ณ วันสิ้นงวดในแต่ละงวดของพนักงานคุณกับจำนวนปีของการทำงาน และคำนวณภาวะบำนาญตกทอดโดยการใช้เงินสงเคราะห์รายเดือนและเงินช่วยค่าครองชีพ ณ วันสิ้นงวดในแต่ละงวดของอดีตผู้ปฏิบัติงานคุณจำนวนเดือนภายใต้ข้อบังคับ ฉบับที่ ๖๖๖๖

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



4.9 ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญจากข้อกำหนดตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2552) โดยเฉพาะในข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

3.1 ใช้เทคนิคจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยเพื่อจัดทำประมาณการจำนวนผลประโยชน์ที่พนักงานควรได้รับเป็นการตอบแทนสำหรับบริการที่พนักงานให้ในงวดก่อนและงวดปัจจุบันได้อย่างน่าเชื่อถือ

3.2 คัดลดผลประโยชน์โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของการผูกพันตามโครงการผลประโยชน์และต้นทุนบริการปัจจุบัน

3.3 ข้อมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย เช่น อัตราเงินเพื่ออัตราเงินเดือนที่เพิ่มขึ้น และอัตราคิดลด เป็นต้น

เรื่องดังกล่าวตามข้อ 1-3 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

การไม่แสดงความเห็น

เนื่องจากเรื่องดังกล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการไม่แสดงความเห็นมีนัยสำคัญต่อการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และของเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็น ดังนั้นสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่แสดงความเห็นต่อการเงินดังกล่าว

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.44.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องคดีใช้ค่าเสียหาย คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล จำนวน 61 คดี เป็นจำนวนเงิน 14,306.85 ล้านบาท ในจำนวนนี้มี 1 คดี จำนวนเงิน 12,388.75 ล้านบาท ทั้งนี้การไม่แสดงความเห็นต่อการเงินไม่ได้เกี่ยวข้องกับเรื่องที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ข้อสังเกตดังกล่าว

น.ส.

(นางสาวบรรลูน ศิริสิงห์สังข์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

ปัทมิกา เปาอินทร์

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 27 กันยายน 2561

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2556

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2556	2555	2556	2555	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4.1	3,219,589,160.97	1,308,713,193.93	3,197,767,650.15	1,238,464,672.87
ลูกหนี้การค้าและบริวาร - สุทธิ	4.2	452,227,028.93	365,985,667.09	452,227,028.93	365,985,667.09
ลูกหนี้อื่น	4.3	15,331,170.74	14,821,936.23	93,992,083.47	99,676,109.46
เงินยืมที่ตรง	4.4	94,223,707.58	77,371,148.66	94,223,707.58	77,371,148.66
พัสดุคงเหลือ	4.5	3,592,888,656.05	3,473,376,646.87	3,592,000,041.46	3,473,161,018.52
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	4.6	262,272,954.59	439,158,473.11	250,419,603.83	434,974,842.04
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,636,532,678.86	5,679,427,065.89	7,680,630,115.42	5,689,633,458.64
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุน	4.7	-	-	140,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	4.8	115,076,258,486.76	108,085,104,043.89	115,075,746,887.25	108,085,104,043.89
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	4.9	19,226,893.85	18,805,304.01	19,226,893.85	18,805,304.01
เงินจ่ายล่วงหน้า	4.10	8,703,029,041.23	1,499,574,589.24	8,703,029,041.23	1,499,574,589.24
เงินสดและรายการเทียบเท่าค้างรับ	4.11	103,359,649,113.96	93,556,459,700.97	103,359,649,113.96	93,556,459,700.97
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	4.12	48,556,820,632.75	32,218,396,653.47	48,556,820,632.75	32,218,396,653.47
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		275,714,984,168.55	235,378,340,291.58	275,854,472,569.04	235,518,340,291.58
รวมสินทรัพย์		283,351,516,847.41	241,057,767,357.47	283,535,102,684.46	241,207,973,750.22

จ.ป.ช.ร.

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2556

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เงินกู้ยืมกับบัญชี	32,520,397.91	-	32,520,397.91	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	4.13 3,247,666,307.98	2,078,150,107.39	3,317,635,737.08	2,103,796,337.95
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4.14 19,379,719,575.51	23,843,111,882.13	19,379,719,575.51	23,843,111,882.13
เจ้าหนี้ค่างเงินและผลประโยชน์ในการรถไฟฯ	4.15 277,315,900.22	355,901,170.13	277,315,900.22	355,901,170.13
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	4.16 963,432,937.24	947,778,819.19	963,432,937.24	947,778,819.19
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4.17 1,596,571,318.48	2,590,929,516.75	1,596,502,318.48	2,590,703,074.95
รวมหนี้สินหมุนเวียน	25,497,226,437.34	29,815,871,495.59	25,567,126,866.44	29,841,291,284.35
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ระยะยาว	4.14 113,505,305,226.79	94,657,574,693.17	113,505,305,226.79	94,657,574,693.17
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	4.18 19,230,893.85	18,805,304.01	19,230,893.85	18,805,304.01
เงินประกันและเงินมัดจำ	4.19 849,565,897.17	662,923,828.35	848,976,801.22	662,923,828.35
รายได้ค่าเช่ากับส่วนร่วม - สินทรัพย์บริหาร	4.20 7,748,182,843.42	8,141,624,584.69	7,748,182,843.42	8,141,624,584.69
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลการรถไฟฯ	4.21 69,881,627,155.55	42,558,788,397.37	69,881,627,155.55	42,558,788,397.37
การรับประกันและบำนาญค่างออก	4.22 17,669,898,494.49	17,485,034,544.20	17,669,898,494.49	17,485,034,544.20
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	4.23 3,545,651,649.23	3,092,828,360.61	3,545,651,649.23	3,092,828,360.61
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	213,219,462,160.50	166,617,579,712.40	213,218,873,064.55	166,617,579,712.40
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
เงินทุน	4.24 44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45
ขาดทุนสะสม - บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	(114,274,503.90)	(124,786,603.99)	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	44,634,828,249.57	44,624,316,149.48	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	283,351,516,847.41	241,057,767,357.47	283,535,102,684.46	241,207,973,750.22

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นางศันดา สะอกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี


(นายวราวุฒิ มาหา)
รองผู้อำนวยการฝ่ายธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน วิศวกรรมโยธาและช่าง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

**การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทก้อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556**

หน่วย : บาท

รายละเอียด	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
รายได้				
รายได้จากการขนส่ง	4.25	5,855,092,084.86	5,696,832,458.29	5,855,092,084.86
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	4.26	493,595,179.00	507,726,414.91	493,595,179.00
รายได้ค่าเช่าการบริหารสินทรัพย์	4.27	1,995,040,510.19	1,805,031,953.89	1,995,040,510.19
รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริหาร	4.20	393,441,741.27	394,519,761.08	393,441,741.27
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน โอดีพี		499,818,036.00	499,818,835.87	499,818,036.00
รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ	4.28	173,909,732.18	139,835,603.79	173,909,732.18
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	4.29	7,526,099,535.83	2,559,110,666.86	7,526,099,535.83
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	4.39	305,062,600.00	291,928,600.00	305,062,600.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	4.30	15,775,885.37	15,805,151.87	15,775,885.37
รายได้อื่นๆ	4.31	216,403,996.65	281,393,357.57	214,538,412.40
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	4.32	346,179,942.69	127,667,038.46	346,179,942.69
เงินทดแทนที่ดิน		-	42,760,847.61	-
รวมรายได้		17,820,419,244.04	12,362,428,690.20	17,818,553,659.79
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อำนวยการโยธาและสิ่งปลูกสร้าง	4.33	2,985,645,501.24	2,066,535,111.51	2,985,645,501.24
ค่าใช้จ่ายบำรุงบริหารถาวรและสิ่งอื่น	4.34	3,339,116,219.66	3,079,660,043.44	3,339,116,219.66
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	4.35	6,933,819,388.37	6,853,356,670.97	6,933,819,388.37
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	4.36	1,024,809,807.17	561,853,787.93	1,033,456,323.01
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	4.37	898,997,774.18	939,213,191.52	898,997,774.18
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานและบำรุงรักษา		3,604,999,064.88	3,486,572,919.63	3,604,999,064.88
ค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและบำรุงรักษา	4.38	415,024,142.79	2,925,782,591.57	415,024,142.79
ค่าใช้จ่ายค่าจ้างรถไฟ	4.39	304,845,105.88	289,882,318.40	304,845,105.88
ค่าเสื่อมราคา	4.8	6,714,534,776.78	6,747,134,850.08	6,714,534,776.78
ขาดทุน(กำไร)จากการค้าบัญชีถือ		396,320.13	(324,420.92)	396,320.13
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน	4.40	1,519,486,013.46	1,620,147,813.32	1,519,486,013.46
รวมค่าใช้จ่าย		27,741,674,114.54	28,569,814,877.45	27,750,320,630.38
ขาดทุนก่อนหักภาษีเงินได้		(9,921,254,870.50)	(16,207,386,187.25)	(9,931,766,970.59)
คืนทุนทางการเงิน	4.41	2,871,422,442.40	2,708,110,589.77	2,871,422,442.40
ขาดทุนสำหรับปี		(12,792,677,312.90)	(18,915,496,777.02)	(12,803,189,412.99)
รายได้เงินชดเชยขาดทุนตามกฎหมาย	4.42	12,803,189,412.99	18,817,693,884.15	12,803,189,412.99
กำไร(ขาดทุน)สุทธิหลังเงินชดเชยขาดทุนตามกฎหมาย		10,512,100.09	(97,802,892.87)	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น		-	-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		10,512,100.09	(97,802,892.87)	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นหน้าที่ของงบการเงินนี้


(นางลัดดา สธอกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี


(นายวรวิทย์ มาลา)
รองผู้อำนวยการคู่สุภาภิบาลบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

**การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556**

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			รวม
	ทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2554	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(26,983,711.12)	44,722,119,042.35
ขาดทุนสุทธิ ปี 2555	-	-	(18,915,496,777.02)	(18,915,496,777.02)
เงินขอเขยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2555	-	-	18,817,693,884.15	18,817,693,884.15
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(124,786,603.99)	44,624,316,149.48
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2555	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(124,786,603.99)	44,624,316,149.48
ขาดทุนสุทธิ ปี 2556	-	-	(12,792,677,312.90)	(12,792,677,312.90)
เงินขอเขยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2556	-	-	12,803,189,412.99	12,803,189,412.99
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(114,274,503.90)	44,634,828,249.57

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นางลัดดา สะอกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี



(นายวรวุฒิ มาลา)

รองผู้อำนวยการศูนย์ธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

**การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนกองทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556**

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2554	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสุทธิ ปี 2555	-	-	(18,817,693,884.15)	(18,817,693,884.15)
เงินชดเชยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2555	-	-	18,817,693,884.15	18,817,693,884.15
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2555	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสุทธิ ปี 2556	-	-	(12,803,189,412.99)	(12,803,189,412.99)
เงินชดเชยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2556	-	-	12,803,189,412.99	12,803,189,412.99
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นางลัดดา สธอองกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี



(นายวรุฒิ มาลา)

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
หน่วย : บาท				
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร/ขาดทุนสุทธิ	10,512,100.09	(97,802,892.87)	-	-
รายการปรับกระทบกำไร/ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีเป็นเงินสดรับ(จ่าย)				
รายได้เงินอุดหนุนเฉพาะทุน	(12,803,189,412.99)	(18,817,693,884.15)	(12,803,189,412.99)	(18,817,693,884.15)
ค่าเสื่อมราคา	6,714,570,696.27	6,747,134,850.08	6,714,534,776.78	6,747,134,850.08
อุปกรณ์ต่อใหม่เพื่อใช้สลับเปลี่ยนติดตั้ง	198,661,729.47	42,996,833.91	198,661,729.47	42,996,833.91
หนี้สงสัยจะสูญ	(5,995,282.91)	(73,953,673.69)	(5,995,282.91)	(73,953,673.69)
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	(15,775,885.37)	(15,805,151.87)	(15,775,885.37)	(15,805,151.87)
ขาดทุนกำไร/ขาดกำไรแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(346,179,942.69)	(127,667,038.46)	(346,179,942.69)	(127,667,038.46)
ขาดทุนกำไร/ขาดกำไรจากตัดบัญชีทรัพย์สินคงค้าง	396,320.13	(324,420.92)	396,320.13	(324,420.92)
รายได้ค่าเช่า - สิ้นทรัพย์สินจาก	(393,441,741.27)	(394,519,761.08)	(393,441,741.27)	(394,519,761.08)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	4,391,232,428.46	4,328,258,403.09	4,391,232,428.46	4,328,258,403.09
ภาวะเงินเฟ้อและปรับมูลค่าทองคำ	184,863,950.29	2,925,782,591.57	184,863,950.29	2,925,782,591.57
ขาดทุนจากการทำธุรกรรมก่อนการเปลี่ยนแปลงเงินสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(2,064,345,040.52)	(5,483,594,144.39)	(2,074,893,060.10)	(5,385,791,251.52)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและบริวาร	(80,246,078.93)	(33,275,156.04)	(80,246,078.93)	(33,275,156.04)
ลูกหนี้อื่น	(509,234.51)	1,346,190.01	5,684,025.99	(83,263,763.22)
เงินยื่นคดรอง	(16,852,558.92)	7,124,164.21	(16,852,558.92)	7,111,277.21
พัสดุคงเหลือ	(323,569,954.78)	(787,182,770.17)	(322,896,968.54)	(786,967,141.82)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	123,813,146.15	(135,516,604.91)	131,482,865.84	(131,506,950.48)
เงินรับฝากจากออหุณต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	(421,589.84)	(471,488.03)	(421,589.84)	(471,488.03)
เงินจ่ายล่วงหน้า	1,039,999.99	-	1,039,999.99	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(16,250,270,421.04)	(20,228,081,809.66)	(16,250,270,421.04)	(20,228,081,809.66)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	350,367,606.25	(165,903,055.15)	394,690,804.79	(137,890,310.18)
เจ้าหนี้กองทุนและสมาชิกผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	(78,585,269.91)	60,145,287.59	(78,585,269.91)	60,145,287.59
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(994,358,198.27)	1,036,020,304.42	(994,200,756.47)	1,055,793,862.62
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากออหุณต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	425,589.84	471,488.03	425,589.84	471,488.03
เงินประกันและเงินค้ำประกัน	(773,348,697.34)	(684,472,479.55)	(773,937,793.29)	(684,472,479.55)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	393,661,117.63	558,819,840.56	393,661,117.63	558,819,840.56
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลหรือการรับรัฐ	27,322,838,758.18	25,719,755,333.93	27,322,838,758.18	25,719,755,333.93
เงินสดรับ(จ่าย)จากการดำเนินงาน	7,609,639,173.98	(134,814,899.15)	7,657,518,665.22	(89,623,260.56)
จ่ายดอกเบี้ย	(4,751,449,725.07)	(4,517,994,891.84)	(4,751,449,725.07)	(4,517,994,891.84)
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)ในกิจกรรมดำเนินงาน	2,858,189,448.91	(4,652,809,790.99)	2,906,068,940.15	(4,607,618,152.40)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	19,585,085.54	18,049,778.69	19,585,085.54	18,049,778.69
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่ารายการระหว่างก่อสร้าง	(18,727,421,845.63)	(9,618,113,352.20)	(18,726,874,326.63)	(9,618,113,352.20)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(18,707,836,760.09)	(9,600,063,573.51)	(18,707,289,241.09)	(9,600,063,573.51)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินได้รับจากเงินเบิกเกินบัญชี	32,520,397.91	-	32,520,397.91	-
เงินสดยดผลขาดทุนที่ได้รับจากรัฐบาล	3,000,000,000.00	3,117,715,000.00	3,000,000,000.00	3,117,715,000.00
เงินได้รับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	44,859,261,545.20	29,639,826,688.78	44,859,261,545.20	29,639,826,688.78
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่มีกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(30,131,258,664.89)	(18,273,348,133.63)	(30,131,258,664.89)	(18,273,348,133.63)
เงินสดสุทธิได้มาจากการรวมจัดหาเงิน	17,760,523,278.22	14,484,193,555.15	17,760,523,278.22	14,484,193,555.15
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	1,910,875,967.04	231,320,190.65	1,959,302,977.28	276,511,829.24
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	1,308,713,193.93	1,077,393,003.28	1,238,464,672.87	961,952,843.63
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	4.1 3,219,589,160.97	1,308,713,193.93	3,197,767,650.15	1,238,464,672.87

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นางจิตดา สะอองกุล)
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี


 (นายพรภูมิ มุก)
 รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ฉบับแก้ไข พ.ศ.2535 ตามมาตรา 6 โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินธุรกิจอื่นเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟ และธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ มีสถานประกอบการตั้งอยู่ที่ อาคารที่ทำการรถไฟ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป

งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วย งบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มาจัดทำงบการเงินรวม เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งก่อสร้างเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และบริษัทย่อยได้จัดทำงบการเงิน ปี 2554 เป็นครั้งแรก โดยมีระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึง 30 กันยายน 2554 บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น โดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน รายการที่มีสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการรถไฟฯ และบริษัทย่อย ได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวม งบการเงินรวม ประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งงบการเงินรวม เริ่มจัดทำตั้งแต่งวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นต้นไป

2.2 มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2557

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง งบกระแสเงินสด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง รายได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การต่อคำขอของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

วิจิตร

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐาน ฉบับที่ 7 การบัญชีฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง ฉบับการเงินระหว่างกาลและการตัดค่า ฉบับที่ 10
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง ข้อตกลงสัมพันธบริการ ฉบับที่ 12
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า ฉบับที่ 13
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้ เจ้าของ ฉบับที่ 17
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า ฉบับที่ 18

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบกระแสเงินสด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประเภทการทงบัญชี และข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง รายได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ประสิทธิภาพหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 เรื่อง การร่วมกิจการ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานะภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบการเงินระหว่างกลางและกรด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบกระแสเงินสด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางการบัญชี และข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง รายได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า

บริษัท

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เกษตรกรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การร่วมการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า

- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง รายได้-รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรีดถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรีดถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินขั้นต้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาสำหรับ การก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์

วิจิตร

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองฝิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สิ้นค้าคงเหลือ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบกระแสเงินสด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางการบัญชี และข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง รายได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เกษตรกรรม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 104 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีปัญหา
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การร่วมการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การวัดมูลค่ายัติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจง กับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจ ที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ภาษีเงินได้ – การเปลี่ยนแปลงสถานภาพ ทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่า ที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลง สัมพันธบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง รายได้ – รายการแลกเปลี่ยน เกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน – ต้นทุน เรียบไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้น จากการรื้อถอน การบูรณะ และ หนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วย สัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการ รื้อถอน การบูรณะ และการ ปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงาน ทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่ เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล และการตัดยัดค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ข้อตกลงสัมพันธบริการ

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการ ผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลประโยชน์ ของพนักงาน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้ เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิต สำหรับเหมืองผิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง งบกระแสเงินสด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลง ประมาณการทางการบัญชี และ ข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง รายได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

วันที่ ๑๖/๑๒/๖๒

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การตัดค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง เกษตรกรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน

มีมติ

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การร่วมकरणงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสีย ในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจง กับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจ ที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพ ทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่า ที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลง สัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	รายได้ - รายการแลกเปลี่ยน เกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุน เว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้น จากการรื้อถอน การบูรณะ และ หนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วย สัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการ รื้อถอน การบูรณะ และการ ปรับปรุงสภาพแวดล้อม

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงาน การการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่ เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล และการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ข้อตกลงสัมพันธบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการ ผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลประโยชน์ ของพนักงาน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้ เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิต สำหรับเหมืองถลุงดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่กำกับลูกค้า

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงิน
ฉบับที่ 16 ลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วย
ฉบับที่ 19 ตราสารทุน

ผู้บริหารได้ประเมินและเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้น จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการสำคัญต่อการเงินสำหรับปีที่เริ่มมีผลบังคับใช้กเว้นมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 40 เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่มีต่อการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การรับรู้รายได้

3.1.1 รายได้จากการขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตัวโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้ว จะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตัวโดยสารนั้น

- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว

- รายได้รถเสียบ้าง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วน

ของระยะเวลาการให้สิทธิ

3.1.2 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาจะมีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

3.1.3 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

3.1.4 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3.2 สินทรัพย์ถาวร ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ซึ่งราคาที่ได้รับโอนมาเป็นราคาที่คณะกรรมการตีราคาสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

ในปี 2554 รฟท.ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานประโยชน์ที่ประเมินใหม่ (ยกเว้นที่ดินแสดงด้วยราคาทุนเดิม) ตั้งนี้

หน้า 12

อายุการใช้ประโยชน์ (ปี)

3.2.1	กลุ่มอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10 - 50
3.2.2	กลุ่มทางรถไฟและสะพาน	2 - 50
3.2.3	กลุ่มรถจักรและล้อเลื่อน	5 - 40
3.2.4	กลุ่มระบบอานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5 - 30
3.2.5	กลุ่มยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5 - 10
3.2.6	กลุ่มสินทรัพย์อื่น ๆ	5 - 20

3.3 ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ จะประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นสุดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ

3.4 พัสตุดคงเหลือ แสดงรายการดังนี้

3.4.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้หมอน พัสตุด สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำ แสดงตามราคาทุน

3.4.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยถือหลักเข้าก่อน-ออกก่อน

3.4.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่าย การเสื่อมสภาพอัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี

3.4.4 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปี ขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะตั้งสำรอง ค่าเสื่อมสภาพวัสดุไว้ร้อยละ 10

3.5 สินทรัพย์และพัสดุดีเล็กใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่เหมาะสมตามสภาพ และโอนไปบันทึกไว้ในบัญชี สินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่าย

3.6 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน

3.7 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ เกิดรายการและปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นสุดบัญชี โดยคำนวณจากอัตราปิดของธนาคารแห่งประเทศไทย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นสุดบัญชีใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

3.8 เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ จะบันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์ พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์

3.9 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

3.10 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดิน และรับรู้รายได้ตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

3.11 เงินชดเชยผลขาดทุน รับรู้เป็นรายได้ค้างรับ

4. ข้อมูลเพิ่มเติม

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555	2556	2555
เงินสด	15.05	9.82	15.00	9.80
เงินรองจ่าย	7.58	5.91	7.58	5.91
รวม	22.63	15.73	22.58	15.71
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	246.88	160.22	246.88	160.22
- ออมทรัพย์	2,930.32	1,088.07	2,908.55	1,017.84
รวม	3,177.20	1,248.29	3,155.43	1,178.06
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	19.76	44.69	19.76	44.69
รวม	3,219.59	1,308.71	3,197.77	1,238.46

4.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555	2556	2555
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	4.31	4.19	4.31	4.19
- ลูกหนี้ค่าระวาง	181.40	176.72	181.40	176.72
- ลูกหนี้เดินรถรวม	13.59	4.15	13.59	4.15
- ลูกหนี้ค่าเดินขบวนรถพิเศษ (มาเลเซีย)	40.93	28.79	40.93	28.79
รวม	240.23	213.85	240.23	213.85
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	15.61	16.23	15.61	16.23
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ	224.62	197.62	224.62	197.62
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	323.69	324.84	323.69	324.84
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	104.38	43.85	104.38	43.85
รวม	428.07	368.69	428.07	368.69
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	216.14	222.35	216.14	222.35
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ	211.93	146.34	211.93	146.34
ลูกหนี้อื่นๆ	16.64	22.15	16.64	22.15
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	0.96	0.12	0.96	0.12
ลูกหนี้อื่นๆ-สุทธิ	15.68	22.03	15.68	22.03
รวม	452.23	365.99	452.23	365.99

หน้า 92

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และ 2555 จำนวน 323.69 ล้านบาท และ 324.84 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 53.49 ล้านบาท และ 76.56 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วยและได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และ 2555 จำนวน 104.38 ล้านบาท และ 43.85 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.71 ล้านบาท และ 10.77 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วยและได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

ในส่วนของทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่า การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ดังกล่าว

4.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ลูกหนี้เงินขาดรอกการฟ้องร้อง	3.85	3.84	3.85	3.84
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	0.78	0.35	0.78	0.35
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.46	10.32	10.46	10.32
ลูกหนี้กองทุนฌาปนกิจและ กองทุนสะสม	0.09	0.10	0.09	0.10
ลูกหนี้อื่น	0.15	0.21	0.13	0.13
ลูกหนี้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด	-	-	78.68	84.94
รวม	15.33	14.82	93.99	99.68

4.4 เงินยืมตรง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินตรงจ่ายในกิจการ	26.84	7.40	26.84	7.40
เงินตรงค่าฤชาธรรมเนียมคดี	66.63	68.57	66.63	68.57
เงินตรงประกันตัว	0.75	1.40	0.75	1.40
รวม	94.22	77.37	94.22	77.37

4.5 พืชคุดงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ไม้และไม้หมอน	2.81	20.88	2.81	20.88
อะไหล่ต่าง ๆ	883.53	833.04	883.53	833.04
อะไหล่ระหว่างตรวจรับ	53.53	82.67	53.53	82.67
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	76.64	78.47	76.64	78.47
พืชคุดงคลังอื่น ๆ	1,477.89	1,440.27	1,477.00	1,440.05
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	1,127.74	1,046.91	1,127.74	1,046.91
	3,622.14	3,502.24	3,621.25	3,502.02
หัก สำรองพืชคุดงเสื่อมสภาพ	29.25	28.86	29.25	28.86
รวม	3,592.89	3,473.38	3,592.00	3,473.16

4.6 สิ้นทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินค้างรับจากรัฐบาล	232.90	426.93	232.90	426.93
ดอกเบีย้ค้างรับ	1.45	4.01	1.43	3.85
ภาษีหัก ณ ที่จ่ายและค่าปรับ	21.29	7.02	16.09	3.00
อื่น ๆ	6.63	1.20	-	1.19
รวม	262.27	439.16	250.42	434.97

4.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00011	22.00	0.00011	22.00
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด	-	-	140.00	140.00
	0.00011	22.00	140.00011	162.00
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	0.00011	22.00	0.00011	22.00
รวม	-	-	140.00	140.00

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และวันที่ 10 มีนาคม 2535 ในระหว่างงวด บริษัทฯ ได้ลดทุนจดทะเบียนบริษัท มีผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของ รฟท.

รฟท.

เปลี่ยนแปลงและเงินลงทุนคงเหลือจำนวน 22 หุ้น หุ้นละ 5 บาท เป็นมูลค่า 110 บาท ตามใบหุ้นเลขที่ 193 ลงวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ซึ่งตั้งค่าเพื่อการตัดจ่ายของเงินลงทุนไว้เต็มจำนวน

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด รฟท. ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณ เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาทซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลงและกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันไว้เบิกเหลือในปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟฟ้า จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่น จัดตั้งบริษัทฯ ให้นำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กันไว้เบิกเหลือในปีเป็นทุนจดทะเบียน จัดตั้งบริษัทฯ

บริษัท

4.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ – สุทธิ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม										หน่วย : ล้านบาท
	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม					
	ยอด ตั้งงวด	เพิ่มเข้า	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ยอด ตั้งงวด	ยอด ปลายงวด	ค่าเสื่อม ราคา	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ราคาตาม บัญชี	
	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	-	2,902.80	
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,363.54	-	-	10,363.54	988.53	1,471.60	483.07	-	1,471.60	8,891.94	
อาคารและสิ่งปลูกสร้างบริจาค	8,793.07	-	-	8,793.07	782.27	1,171.67	389.40	-	1,171.67	7,621.40	
ทางรถไฟและสะพาน	48,268.54	-	-	48,268.54	5,017.85	7,565.26	2,547.41	-	7,565.26	40,703.28	
รถจักรและล้อเลื่อน	16,325.77	-	-	16,325.77	3,395.47	5,061.75	1,666.28	-	5,061.75	43,250.69	
ยานยนต์สัญชาติไทยและโทรคมนาคม	11,129.24	1.49	-	11,130.73	1,929.16	2,884.11	954.95	-	2,884.11	11,264.02	
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	3,061.64	0.82	-	3,062.46	1,041.72	1,538.01	496.29	-	1,538.01	8,246.62	
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,299.36	-	-	1,299.36	360.34	537.51	177.17	-	537.51	1,524.45	
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										761.85	
- สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ	9,753.65	12,702.01	1.76	22,453.90	-	-	-	-	-	22,453.90	
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ											
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	91.85	-	-	91.85	-	-	-	-	-	91.85	
- โครงการระบบรถไฟฟ้า											
ขานเมืองสายสีแดง	9,610.98	1,003.17	-	10,614.15	-	-	-	-	-	10,614.15	
รวม	121,600.44	13,707.49	1.76	135,306.17	13,515.34	20,229.91	6,714.57	-	20,229.91	115,076.26	
										108,085.10	

ค่าเสื่อมราคาจำนวน 6,714.57 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีค่าเสื่อมราคาของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 0.04 ล้านบาท ซึ่งแสดงเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม

4.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

	งบการเงินเฉพาะกิจการ										หน่วย : ล้านบาท	
	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม						
	ยอด ต้นงวด	มีขึ้น สิ้นปี	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ยอด ต้นงวด	ยอด ปลายงวด	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ยอด ต้นงวด	ยอด ปลายงวด		
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,363.54	-	-	10,363.54	988.53	483.07	-	1,471.60	8,891.94	8,891.94	9,375.01	9,375.01
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,793.07	-	-	8,793.07	782.27	389.40	-	1,171.67	7,621.40	7,621.40	8,010.80	8,010.80
ทางรถไฟและสะพาน	48,268.54	-	-	48,268.54	5,017.85	2,547.41	-	7,565.26	40,703.28	40,703.28	43,250.69	43,250.69
รถจักรและล้อเลื่อน	16,325.77	-	-	16,325.77	3,395.47	1,666.28	-	5,061.75	11,264.02	11,264.02	12,930.30	12,930.30
ยานยนต์ อุปกรณ์และโทรคมนาคม	11,129.24	1.49	-	11,130.73	1,929.16	954.95	-	2,884.11	8,246.62	8,246.62	9,200.08	9,200.08
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	3,061.64	0.27	-	3,061.91	1,041.72	496.25	-	1,537.97	1,523.94	1,523.94	2,019.92	2,019.92
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,299.36	-	-	1,299.36	360.34	177.17	-	537.51	761.85	761.85	939.02	939.02
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ												
- สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ	9,753.65	12,702.01	1.76	22,453.90	-	-	-	-	22,453.90	22,453.90	9,753.65	9,753.65
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ												
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ	91.85	-	-	91.85	-	-	-	-	91.85	91.85	91.85	91.85
- โครงการก่อสร้างศูนย์รวมผู้โดยสาร												
- โครงการระบบรถไฟฟ้า												
- โครงการระบบรถไฟฟ้า	9,610.98	1,003.17	-	10,614.15	-	-	-	-	10,614.15	10,614.15	9,610.98	9,610.98
- โครงการระบบรถไฟฟ้า												
- โครงการระบบรถไฟฟ้า												
รวม	121,600.44	13,706.94	1.76	135,305.62	13,515.34	6,714.53	-	20,229.87	115,075.75	115,075.75	108,085.10	108,085.10

ที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท ได้รวมที่ดินส่วนของทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในกรมรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 0.08 ล้านบาท

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นทุนเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อน

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ			
	30 ก.ย. 56		30 ก.ย. 55	
	ราคาทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชี	ราคาตามบัญชี
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,375.93	272.50	4,103.43	4,191.06
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	1,839.08	14,938.41	15,529.83
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	1,698.24	3,788.32	4,334.45
อามัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.52	1,424.26	3,760.26	4,218.29
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,760.59	1,404.83	1,355.76	1,807.54
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.90	514.22	560.68	726.03
รวม	35,659.99	7,153.13	28,506.86	30,807.20

4.9 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่างๆ	16.27	15.96	16.27	15.96
เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัวพนักงาน	2.96	2.85	2.96	2.85
รวม	19.23	18.81	19.23	18.81

4.10 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนเมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
	หน่วย : ล้านบาท			
ยอดยกมา	1,499.57	1,713.54	1,499.57	1,713.54
บวก จ่ายล่วงหน้า	8,695.99	686.12	8,695.99	686.12
	10,195.56	2,399.66	10,195.56	2,399.66
หัก ชำระตามค่างวดงาน	1,492.53	900.09	1,492.53	900.09
ยอดยกไป	8,703.03	1,499.57	8,703.03	1,499.57

4.11 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
	หน่วย : ล้านบาท			
ยอดยกมา	93,556.46	77,856.48	93,556.46	77,856.48
บวก ขาดทุนจากการดำเนินงาน	12,803.19	18,817.70	12,803.19	18,817.70
	106,359.65	96,674.18	106,359.65	96,674.18
หัก รับเงินงบประมาณ	3,000.00	3,117.72	3,000.00	3,117.72
ยอดยกไป	103,359.65	93,556.46	103,359.65	93,556.46

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ 30 กันยายน 2556 จำนวน 103,359.65 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รฟท. จำนวน 78,245.72 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ จำนวน 25,113.93 ล้านบาท

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุง)	รับชดเชยแล้วในปีงบประมาณ			หน่วย : ล้านบาท
					ผลขาดทุนสะสม ที่ยังไม่ได้รับชดเชย
		2554	2555	2556	ณ 30 ก.ย. 56
2547	7,584.73	2,111.34	3,117.72	2,355.67	-
2548	6,387.50	-	-	644.33	5,743.17
2549	6,190.77	-	-	-	6,190.77
2550	7,698.48	-	-	-	7,698.48
2551	5,579.05	-	-	-	5,579.05
2552	9,155.41	-	-	-	9,155.41
2553	6,860.01	-	-	-	6,860.01
2554	30,511.87	-	-	-	30,511.87
2555	18,817.70	-	-	-	18,817.70
2556	12,803.19	-	--	-	12,803.19
รวม	111,588.71	2,111.34	3,117.72	3,000.00	103,359.65

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 ว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุน สำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองรวมค่างดไว้เมื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก ผลต่างของรายได้ - รายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ให้ รฟท. ต้องนำเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลส่วนหนึ่ง ตั้งแต่ปี 2527 - 2540 กองทุนสงเคราะห์ ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมาถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาล และในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงบประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุน ของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวนเงิน 103,359.65 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็น ของกองทุนสงเคราะห์ฯ รวมอยู่ด้วย จำนวน 25,113.93 ล้านบาท ซึ่งได้รวมผลขาดทุนสะสมก่อนปี 2541 จำนวน 1,178.48 ล้านบาท ไว้แล้ว

ในปี 2556 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่าย ปี 2556 จำนวน 3,000.00 ล้านบาท

4.12 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555	2556	2555
เงินค้ำรับจากรัฐบาล	47,802.10	31,514.82	47,802.10	31,514.82
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	686.34	627.99	686.34	627.99
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดเช้	17.06	2.18	17.06	2.18
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	1.62	1.60	1.62	1.60
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	47.71	49.35	47.71	49.35
เงินจ่ายอื่น	1.99	22.46	1.99	22.46
รวม	48,556.82	32,218.40	48,556.82	32,218.40

4.13 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555	2556	2555
เจ้าหนี้การค้า	2,233.10	1,312.23	2,232.38	1,312.17
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	835.28	585.43	915.47	611.87
ภาษีค้างจ่าย	179.29	180.49	169.79	179.76
รวม	3,247.67	2,078.15	3,317.64	2,103.80

4.14 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

4.14.1 เงินกู้ระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินกู้ต่างประเทศ	1,695.53	2,256.81	1,695.53	2,256.81
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	89,101.36	77,097.36	89,101.36	77,097.36
- ธนาคารออมสิน	15,052.28	18,174.69	15,052.28	18,174.69
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	-	1,000.00	-	1,000.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	3,468.08	4,468.08	3,468.08	4,468.08
รวมเงินกู้ยืมที่การรถไฟฯ รับภาระ	109,317.25	102,996.94	109,317.25	102,996.94
หัก เงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	217.17	252.31	217.17	252.31
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	8,000.00	8,722.07	8,000.00	8,722.07
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	2,887.08	1,000.00	2,887.08	1,000.00
- ธนาคารออมสิน	4,989.28	6,818.42	4,989.28	6,818.42
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	-	1,000.00	-	1,000.00
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี ¹	16,093.53	17,792.80	16,093.53	17,792.80
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ ²	93,223.72	85,204.14	93,223.72	85,204.14

จิราพร

4.14.2 เงินกู้ระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555	2556	2555
เงินกู้ต่างประเทศ	8,568.56	1,523.07	8,568.56	1,523.07
เงินกู้ภายในประเทศ				
- กระทรวงการคลัง	725.59	-	725.59	-
- พันธบัตร	2,000.00	1,330.00	2,000.00	1,330.00
- ธนาคารออมสิน	6,655.25	5,037.73	6,655.25	5,037.73
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1,610.38	1,610.38	1,610.38	1,610.38
- ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	1,500.00	1,500.00	1,500.00	1,500.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	2,508.00	4,502.56	2,508.00	4,502.56
รวมเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ	23,567.78	15,503.74	23,567.78	15,503.74
หัก เงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	175.81	217.75	175.81	217.75
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	-	1,330.00	-	1,330.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	-	4,502.56	-	4,502.56
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1,610.38	-	1,610.38	-
- ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	1,500.00	-	1,500.00	-
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี¹	3,286.19	6,050.31	3,286.19	6,050.31
รวมเงินกู้ระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ²	20,281.59	9,453.43	20,281.59	9,453.43
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี¹⁺¹	19,379.72	23,843.11	19,379.72	23,843.11
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว²⁺²	113,505.31	94,657.57	113,505.31	94,657.57

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทางสำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

4.15 เจ้าหนี้ยกเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รถฟท. ซึ่งเป็นเงินสดที่ฝากไว้กับ รถฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และวันที่ 30 กันยายน 2555 จำนวน 277.32 ล้านบาท และ 355.90 ล้านบาท ตามลำดับ

4.16 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

4.16.1 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฟ้า รับภาระ

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	3.86	5.05	3.86	5.05
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	489.20	452.92	489.20	452.92
- ธนาคารออมสิน	46.22	79.88	46.22	79.88
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4.28	4.80	4.28	4.80
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฟ้า รับภาระ¹	543.56	542.65	543.56	542.65

4.16.2 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	30.79	3.75	30.79	3.75
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- กระทรวงการคลัง	1.49	-	1.49	-
- พันธบัตร	212.55	148.32	212.55	148.32
- ธนาคารออมสิน	115.98	126.90	115.98	126.90
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	20.29	20.30	20.29	20.30
- ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	10.69	12.15	10.69	12.15
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	-	8.00	-	8.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	28.08	85.71	28.08	85.71
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ²	419.87	405.13	419.87	405.13
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ¹⁺²	963.43	947.78	963.43	947.78

3/15/02

4.17 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) รับล่วงหน้า	1,175.13	2,320.21	1,175.13	2,320.21
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	266.52	146.76	266.52	146.76
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	91.00	86.28	91.00	86.28
หนี้สินค้างจ่ายอื่นๆ	56.41	33.64	56.34	33.41
รายได้รับล่วงหน้าอื่นๆ	7.51	4.04	7.51	4.04
รวม	1,596.57	2,590.93	1,596.50	2,590.70

เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายให้ชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ - ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554

4.18 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	16.27	15.96	16.27	15.96
เงินประกันตัวพนักงาน	2.96	2.85	2.96	2.85
รวม	19.23	18.81	19.23	18.81

4.19 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินมัดจำ	445.59	436.32	445.59	436.32
เงินประกัน	403.98	226.60	403.39	226.60
รวม	849.57	662.92	848.98	662.92

4.20 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ยอดยกมา	8,141.62	8,536.14	8,141.62	8,536.14
บวก เพิ่มจากการประเมินราคาอาคารและอุปกรณ์	-	-	-	-
	8,141.62	8,536.14	8,141.62	8,536.14
หัก รับรู้เป็นรายได้	393.44	394.52	393.44	394.52
ยอดยกไป	7,748.18	8,141.62	7,748.18	8,141.62

4.21 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ยอดยกมา	42,558.79	16,799.16	42,558.79	16,799.16
บวก เพิ่มจากการรับเงินจากรัฐบาล	29,299.22	26,595.82	29,299.22	26,595.82
	71,858.01	43,394.98	71,858.01	43,394.98
หัก รับรู้เป็นรายได้	1,976.38	836.19	1,976.38	836.19
ยอดยกไป	69,881.63	42,558.79	69,881.63	42,558.79

การรถไฟฯ ได้บันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ตามมาตรฐานการบัญชี เรื่องการบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก

4.22 ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ภาวะบำเหน็จ	8,438.73	8,582.19	8,438.73	8,582.19
ภาวะบำนาญตกทอด	7,625.56	7,268.51	7,625.56	7,268.51
ค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน	1,605.61	1,634.33	1,605.61	1,634.33
รวม	17,669.90	17,485.03	17,669.90	17,485.03

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556 รฟท. ได้บันทึกรับรู้ภาวะผูกพันบำเหน็จและบำนาญตกทอดเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ จำนวน 415.02 ล้านบาท

4.23 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	2,412.19	2,027.50	2,412.19	2,027.50
ภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	285.52	318.75	285.52	318.75
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	1.21	1.30	1.21	1.30
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	82.07	76.72	82.07	76.72
- เอกชน	21.20	15.38	21.20	15.38
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้				
รอใช้งาน/รอการขาย	635.86	576.61	635.86	576.61
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาฯ	85.38	68.79	85.38	68.79
ค่าจ้างที่ปรึกษาการกระจาย	13.44	-	13.44	-
อื่นๆ	8.78	7.78	8.78	7.78
รวม	3,545.65	3,092.83	3,545.65	3,092.83

4.24 เงินทุน

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินทุน - รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
- รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขจะชำระคืนเมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน	306.28	306.28	306.28	306.28
- เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระ				
เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	5,044.63	5,044.63	5,044.63	5,044.63
รวม	44,280.27	44,280.27	44,280.27	44,280.27

4.25 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
รายได้การโดยสาร	3,692.72	3,657.99	3,692.72	3,657.99
รายได้การสินค้า	2,143.18	2,020.57	2,143.18	2,020.57
ค่าเช่ารถเสียบียง	19.19	18.27	19.19	18.27
รวม	5,855.09	5,696.83	5,855.09	5,696.83

4.26 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้าด่วน	7.47	61.88	7.47	61.88
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้าธรรมดา	485.45	445.13	485.45	445.13
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	0.68	0.72	0.68	0.72
รวม	493.60	507.73	493.60	507.73

4.27 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	1,016.42	911.29	1,016.42	911.29
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	274.30	276.11	274.30	276.11
ค่าใช้จ่ายติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณ ที่ดินการรถไฟฯ	37.02	34.80	37.02	34.80
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	87.44	91.93	87.44	91.93
รายได้ค่าเช่าอาคาร	560.77	435.24	560.77	435.24
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	12.86	49.67	12.86	49.67
ค่าเช่าโรงแรม	6.23	5.99	6.23	5.99
รวม	1,995.04	1,805.03	1,995.04	1,805.03

บริษัท

4.28 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
รายได้ค่าใช้สิทธิชินสัมภาระและติดตั้ง				
ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ	25.04	25.40	25.04	25.52
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	13.07	10.31	13.07	10.31
รายได้ค่าบริการพยาบาลโรงพยาบาลบุรีรัมย์ไชยากร	3.12	3.86	3.12	3.86
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	23.62	17.85	23.62	17.85
รายได้ตลาดซันเดย์ และ กม.11	1.37	2.00	1.37	2.00
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับ ที่ดินและอาคาร	77.80	54.81	77.80	54.81
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	29.89	25.61	29.89	25.61
รวม	173.91	139.84	173.91	139.96

4.29 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	20.52	22.52	20.52 /	22.52 /
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ(PSO)	3,317.33	-	3,317.33 /	- /
เงินอุดหนุนงานซ่อมบำรุงทาง	1,016.23	147.19	1,016.23 /	147.19 /
เงินอุดหนุนพัสดุที่รัฐบาลรับภาระ	2.14	1.07	2.14 /	1.07 /
เงินอุดหนุนเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,171.99	212.30	1,171.99 /	212.30 /
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	478.40	555.88	478.40 /	555.88 /
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,519.49	1,620.15	1,519.49 /	1,620.15 /
รวม	7,526.10	2,559.11	7,526.10	2,559.11

4.29.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครึ่งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึก สมาชิกคุรุสภา ฝึกหัดสามเณร ฯลฯ

- ตัวเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน

- ตัวพิเศษลดราคา ทั้งเที่ยวเดียวและไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น คณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักกีฬาและนักเรียน

4.29.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2554

4.29.3 เงินอุดหนุนอื่นๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน

4.30 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ขายรางเหล็กเก่า	5.19	11.31	5.19	11.31
ขายไม้หมอนเก่า	10.58	4.50	10.58	4.50
รวม	15.77	15.81	15.77	15.81

4.31 รายได้อื่นๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
รายได้ค่าปรับ	19.33	76.57	19.33	76.58
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	46.83	37.14	46.83	37.14
รายได้ขายแบบประกวดราคา	21.34	19.54	21.32	19.34
รายได้ขาดใช้ค่าเสียหาย	44.68	54.88	44.68	54.88
รายได้ดอกเบี้ย	7.99	12.59	7.74	11.63
รายได้ค่าจอดรถและทำความสะอาด	45.84	46.65	45.84	46.65
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	19.71	24.69	19.62	24.69
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	10.68	9.33	9.18	9.33
รวม	216.40	281.39	214.54	280.24

30/10/18

4.32 กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน	(17.67)	19.60	(17.67)	19.60
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น	365.73	103.62	365.73	103.62
สาธารณรัฐฝรั่งเศส	(1.88)	4.45	(1.88)	4.45
รวม	346.18	127.67	346.18	127.67

4.33 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	995.10	1,039.82	995.10	1,039.82
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่นๆ	1,990.55	1,026.72	1,990.55	1,026.72
รวม	2,985.65	2,066.54	2,985.65	2,066.54

4.34 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	1,213.07	1,294.19	1,213.07	1,294.19
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่นๆ	2,126.05	1,785.47	2,126.05	1,785.47
รวม	3,339.12	3,079.66	3,339.12	3,079.66

4.35 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	3,131.79	3,168.19	3,131.79	3,168.19
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	1,261.53	1,115.76	1,261.53	1,115.76
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,540.50	2,569.41	2,540.50	2,569.41
รวม	6,933.82	6,853.36	6,933.82	6,853.36

มีมติ

4.36 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	2.68	2.99	2.68	2.99
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	1,022.13	558.86	1,030.78	460.02
รวม	1,024.81	561.85	1,033.46	463.01

4.37 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	466.41	497.26	466.41	497.26
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	432.59	441.95	432.59	441.95
รวม	899.00	939.21	899.00	939.21

4.38 ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ภาระบำเหน็จ	(143.46)	(46.82)	(143.46)	(46.82)
ภาระบำนาญตกทอด	357.05	1,338.27	357.05	1,338.27
ค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน	201.43	1,634.33	201.43	1,634.33
รวม	415.02	2,925.78	415.02	2,925.78

จ.โพธิ์สวัสดิ์

4.39 รายได้และค่าใช้จ่ายสำนักงานตำรวจรถไฟ

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
รายได้				
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่าย				
ให้กับตำรวจรถไฟ	305,062,600.00	291,928,600.00	305,062,600.00	291,928,600.00
รวมรายได้	305,062,600.0	291,928,600.0	305,062,600.0	291,928,600.00
ค่าใช้จ่าย				
เงินเดือนค่าจ้าง	228,017,939.88	223,175,331.16	228,017,939.88	223,175,331.16
เงินพิเศษสู้รบ	2,060,957.00	1,836,112.33	2,060,957.00	1,836,112.33
เงินตกเบิก	1,832,386.58	1,664,711.89	1,832,386.58	1,664,711.89
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและค่าการนอก	30,930,838.22	26,078,022.12	30,930,838.22	26,078,022.12
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	28,944,250.00	24,897,575.74	28,944,250.00	24,897,575.74
ค่าเครื่องแบบ	-	3,250.00	-	3,250.00
ค่าเล่าเรียน	2,747,051.00	2,697,764.50	2,747,051.00	2,697,764.50
ค่ารักษาพยาบาล	1,848,148.20	1,347,946.67	1,848,148.20	1,347,946.67
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	28,600.00	21,105.00	28,600.00	21,105.00
เงินยืมชดเชยค่าเช่า	91,920.00	85,810.00	91,920.00	85,810.00
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่า	2,572,097.15	2,399,221.32	2,572,097.15	2,399,221.32
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	125,215.45	179,993.07	125,215.45	179,993.07
ค่าน้ำมันรถยนต์	3,655,484.81	3,699,827.03	3,655,484.81	3,699,827.03
ค่าซ่อมของใช้	14,200.00	14,600.00	14,200.00	14,600.00
ค่าสืบลูก	260,000.00	220,000.00	260,000.00	220,000.00
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	33,560.00	39,580.00	33,560.00	39,580.00
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	998,616.62	1,064,475.83	998,616.62	1,064,475.83
ค่าจ้างเหมา	108,749.91	-	108,749.91	-
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	406,316.55	367,979.94	406,316.55	367,979.94
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	4,650.00	-	4,650.00	-
ค่าของใช้อื่น	164,124.51	89,011.80	164,124.51	89,011.80
รวมค่าใช้จ่าย	304,845,105.8	289,882,318.4	304,845,105.8	289,882,318.40
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูง(ต่ำ)				
กว่างบประมาณที่รับ	(217,494.12)	(2,046,281.60)	(217,494.12)	(2,046,281.60)

5/11/2556

คณะกรรมการรถไฟฯ เห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินงานกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปี ซึ่งสำนักงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายต่ำกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 0.22 ล้านบาท

4.40 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
พันธบัตรการรถไฟ	1,188.75	1,189.72	1,188.75	1,189.72
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	-	4.83	-	4.83
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	113.45	137.43	113.45	137.43
ธนาคารออมสิน	158.02	207.79	158.02	207.79
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	5.95	4.13	5.95	4.13
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	22.46	31.45	22.46	31.45
อัตรการที่ออกวางมีระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	30.86	44.80	30.86	44.80
รวม	1,519.49	1,620.15	1,519.49	1,620.15

4.41 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุน จากในประเทศ	515.96	533.11	515.96	533.11
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุน จากต่างประเทศ	43.79	57.85	43.79	57.85
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	2,311.67	2,117.15	2,311.67	2,117.15
รวม	2,871.42	2,708.11	2,871.42	2,708.11

4.42 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ชดเชยผลขาดทุนของการรถไฟฯ	9,915.67	14,988.85	9,915.67	14,988.85
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ	2,887.52	3,828.84	2,887.52	3,828.84
รวม	12,803.19	18,817.69	12,803.19	18,817.69

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 43 ว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดา ซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จำนวน 3,000.00 ล้านบาท

4.43 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2528 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัวในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รฟท.จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รฟท.

กองทุนได้บันทึกฐานะผูกพันพึงต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิ หากพนักงานทุกคนรับเป็นเงินบำเหน็จ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และวันที่ 30 กันยายน 2555 เป็นเงิน 8,438.73 ล้านบาท และ 8,582.19 ล้านบาท ตามลำดับ และรับรู้ภาระพึงต้องจ่ายให้อัตติผู้ปฏิบัติงานที่รับเงินสงเคราะห์รายเดือนจากกองทุนหากถึงแก่กรรม จำนวน 30 เดือน และเงินบำเหน็จพิเศษ 1 เดือน ภาระบำนาญตกทอด ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และวันที่ 30 กันยายน 2555 เป็นเงิน 7,625.56 ล้านบาท และ 7,268.51 ล้านบาท ตามลำดับ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.22 และมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายบำนาญรายเดือน ในงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556 และวันที่ 30 กันยายน 2555 จำนวน 11,934 ราย และ 11,919 ราย เป็นเงินเฉลี่ยประมาณเดือนละ 247.46 ล้านบาท และ 240.91 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามข้อ 16 และ 17 แห่งข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และข้อ 16 ที่แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ให้ผู้ที่บรรจบหลังจากวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ได้รับเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (บำเหน็จ) เท่านั้น

4.44 สิทธิประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น และการผูกพัน

4.44.1 สิทธิประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น

รฟท. ได้ทำสัญญาร่วมลงทุนจัดตั้งโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงตามเส้นทางรถไฟกับ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) “(ทีโอที)” และบริษัทเอกชนที่ร่วมลงทุน มีกำหนดระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2534 และได้มีบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง รฟท. กับ ทีโอที ในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น โดยตั้งแต่เดือนเมษายน 2535 - มีนาคม 2541 รฟท. ได้รับเงินส่วนแบ่งรายได้ครบถ้วนตามข้อตกลงแล้ว แต่ตั้งแต่เดือนเมษายน 2541 - มีนาคม 2550 รฟท. ได้รับเงินส่วนแบ่งรายได้เพียงกึ่งหนึ่งตามข้อตกลง และตั้งแต่เดือนเมษายน 2550 ถึงวันสิ้นสุดสัญญายังไม่ได้รับเงินส่วนแบ่งรายได้ ทั้งนี้เงินส่วนแบ่งรายได้ตั้งแต่เดือนเมษายน 2541 ถึงวันสิ้นสุดสัญญาอยู่ระหว่างการเจรจา

4.44.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

รฟท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง จำนวน 14,306.85 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

	คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา		หน่วย : ล้านบาท
	คดีอยู่ระหว่าง	รายได้	
คดีแรงงาน	ศาลอุทธรณ์แผนกแรงงาน	1	0.28
	ศาลฎีกาแผนกแรงงาน	8	152.03
คดีชดใช้ค่าเสียหาย ผิดสัญญาและอุบัติเหตุ	ศาลอุทธรณ์	30	363.37
	ศาลฎีกา	21	1,402.42
ข้อพิพาท (คณะอนุญาโตตุลาการ)	ศาลปกครองกลาง	1	12,388.75
	รวมทั้งสิ้น	61	14,306.85

ข้อพิพาท (คณะอนุญาโตตุลาการ) คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง เป็นกรณีที่ รฟท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณี การบอกเลิกสัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 และบริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ ฟ้องบังคับ รฟท. ให้ชดใช้ค่าเสียหาย ต่อมาคณะอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาดเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2551 ตามข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 ให้ รฟท. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นจำนวนเงิน 12,388.75 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (ยกเว้นเงินประกันสัญญา จำนวน 500.00 ล้านบาท ไม่คิดดอกเบี้ย) ซึ่ง รฟท. ได้เสนอข้อพิพาทฟ้องบังคับบริษัทฯ ให้ชดใช้ค่าเสียหายเช่นกัน และคณะอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาด เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2551 ตามข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 ให้ยกคำเสนอข้อพิพาทโดย รฟท. ไม่เห็นด้วยและให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้ง 2 คดี และยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขคำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขคำที่ 107/2552 โดยรวมเป็นจำนวนเดียวกันและใช้จำนวนคดีหมายเลขคำที่ 107/2552 เป็นจำนวนหลัก ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทำคำให้การ

เพิ่มเติมของบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ถูกฟ้องคดี ตามที่ได้รับคำสั่งศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2553 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษา เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2557 ให้เพิกถอนคำสั่งชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำสั่งชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่สามารถยื่นอุทธรณ์คดีต่อศาลปกครองสูงสุด

4.45 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดลิ่งชัน

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - บางซื่อ - ดลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกับที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ ดังนี้

1. ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

2. ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละย้ายสิ่งกีดขวางและระบบสาธารณูปโภค 1,758 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา 7 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 214 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง 11,154 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 กรมมีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน 55,704 ล้านบาท (งานโยธางานระบบไฟฟ้าเครื่องกล ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่าร้อยละย้าย) และช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 กรมมีมติดังนี้

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จากเดิมที่กรม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ในวงเงิน 59,888 ล้านบาท เป็นเงิน 65,148 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดกรอบวงเงิน ดังนี้

1.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. เป็นเงิน 62,745 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่างานโยธา 44,779 ล้านบาท งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล 13,372 ล้านบาท งานร้อยละย้าย 105 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา 2,244 ล้านบาท งานเมื่อเหลือเมื่อขาด 1,381 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 864 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. เป็นเงิน 2,403 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย งานไฟฟ้าเครื่องกล 2,162 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 84 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 157 ล้านบาท

2. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ แบ่งเป็นกรอบวงเงิน ดังนี้

2.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 6,560 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า 6,131 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 429 ล้านบาท

2.2 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 3,840 ล้านบาท ประกอบด้วย
ค่าตู้รถไฟฟ้า 3,589 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 251 ล้านบาท

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ดำเนิน
โครงการฯ โดยมี บริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.1/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550
ค่างานตามสัญญา 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2550 วงเงิน
6.15 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 งวด ครบกำหนดตามสัญญาวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ต่อมาได้รับอนุมัติให้
ขยายเวลาอีก 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ครบกำหนดวันที่ 22 มิถุนายน 2551 และ ครั้งที่ 2 ครบกำหนดวันที่ 12 ธันวาคม 2551
ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง
เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2552 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2552
วงเงิน 213 ล้านบาท ส่วนที่ 1 ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1 - 35 ครบแล้วเมื่อวันที่
24 พฤษภาคม 2555 จำนวน 206.61 ล้านบาท และเบิกจ่ายค่างานส่วนที่ 2 ช่วงประกันความชำรุดบกพร่อง
ระยะเวลาดำเนินการ 8 งวด เบิกจ่ายงวดที่ 1 ถึงงวดที่ 4 เป็นเงิน 3.19 ล้านบาท เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557
รวมเป็นเงินที่เบิกจ่ายทั้งสิ้น 209.80 ล้านบาท

บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้าย ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2552 ปรับแบบก่อสร้างทางเพื่อหลบแนว
ท่อก๊าซ ปตท. วงเงิน 5.62 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบ

งานส่วนที่ 1 งานควบคุมงานก่อสร้าง มีบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาว่าจ้าง ฉบับที่ 1
ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2552 ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2552 ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2555 และบันทึก
ข้อตกลงระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กับกิจการร่วมค้าฯ ลงวันที่ 22 มีนาคม 2555 ค่าจ้างงวดที่ 36 - 37 เป็นเงิน
6.41 ล้านบาท กิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าควบคุมงานและค่าจ้างที่ปรึกษา ตามมติคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 เห็นชอบกรณีการให้ความช่วยเหลือเนื่องจากเหตุอุทกภัย ซึ่งกิจการร่วมค้า ยูนิค-ซุนโว
ได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 188 วัน จากสิ้นสุดวันที่ 19 มกราคม 2555 เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่
25 กรกฎาคม 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน
โดยมีกิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอนจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) และ
บริษัท ซุนโวคอนสตรัคชัน แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รฟฟ./2551 ลงวันที่
12 ธันวาคม 2551 สัญญาเริ่มต้น วันที่ 15 มกราคม 2552 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 19 มกราคม 2555 วงเงิน 9,087.39 ล้านบาท
และเงินที่ได้รับจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซกีดขวาง จำนวนเงิน
26.61 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 9,114 ล้านบาท ปัจจุบัน รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1 - 41
เพียงวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และ ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกวย โดยมีบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.2/รพฟ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา 17.85 ล้านบาท ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต

2.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบราคากลาง โดยมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รพฟ./2551 ลงวันที่ 12 กันยายน 2551 วงเงิน 7.32 ล้านบาท ระยะเวลา ดำเนินการ 60 วัน สัญญาเริ่มต้น วันที่ 21 ตุลาคม 2551 สิ้นสุดวันที่ 19 ธันวาคม 2551 แบ่งการชำระเงินเป็น 2 งวด งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้าร้อยละ 15 งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) ปัจจุบันได้เบิกจ่ายจากเงินงบประมาณครบแล้วเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รพฟ./2551 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.50 ล้านบาท รพฟ.ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบแล้ว เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559

2.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบราคากลาง โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดย รศ.ดร.สกุล ท่อโนทยาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ วก./สญ./2/2555 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2555 วงเงิน 5.50 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2555 ปัจจุบัน รพฟ.ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบแล้ว เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2555

2.4 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ โดยมี 1. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท เซ้าท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด 3. บริษัท นิปปอน โคจิ จำกัด 4. บริษัท อินเด็กซ์อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแทนส์ จำกัด และ 6. บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.03/รพฟ./2556 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2556 วงเงินเป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท 747.50 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 211.05 ล้านเยน ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 54.5 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-52 เพียงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 เป็นเงินบาท 690.25 ล้านบาท และงวดที่ 1-49 เป็นเงินเยน 189.97 ล้านเยน

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างสัญญา 1 และสัญญา 2 โดยมี 1. บริษัท ทิมคอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด 2. บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด 3. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด 4. บริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด 5. บริษัท นอร์ซีฟ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด 6. Tonichi Engineering Consultants, Inc และ 7. Transurb Technirail/S.A เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้าง เลขที่ กส.05/รพฟ./2556 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2556 เป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท 1,168.43 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 676.76 ล้านเยน ได้รับการ ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-48 เพียงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2560 เป็นเงิน 827.13 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 243.21 ล้านเยน

ปัจจุบัน รพฟ. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญา 3 ซึ่งประกอบด้วย สัญญา 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ ช่วงบางซื่อ-รังสิต และการควบคุมงานในสัญญา 3B งานระบบไฟฟ้าและ เครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา ค่าควบคุมงานสัญญา 3A เป็นเงินบาททั้งสิ้น

290.15 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 418.49 ล้านเยน ปัจจุบันได้จ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-14 เพียงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 เป็นเงิน 100.22 ล้านบาท และงวดที่ 1-12 เป็นเงิน 131.31 ล้านเยน

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมี กิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.01/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 วงเงิน 29,826.97 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น 2,854.35 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง 2,667.62 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 186.73 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ปัจจุบันจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-57 เพียงวันที่ 12 มีนาคม 2561 เป็นเงิน 24,151.91 ล้านบาท

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมี บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น 19,203.23 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น 2,032.17 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง 1,899.22 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 132.95 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ปัจจุบันจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-55 เพียงวันที่ 21 มีนาคม 2561 เป็นเงิน 19,206.09 ล้านบาท

2.8 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถ 2 แห่ง (บริเวณสถานีบางป่าหุ) ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.11/สบ/2558 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 วงเงิน 6.02 ล้านบาท รฟท. ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1 - 5 ครบแล้วเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2559

2.9 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนธุรกิจ แผนกบริหารและแผนปฏิบัติการจัดเดินขบวนรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นคู่สัญญาเพื่อพิจารณารูปแบบธุรกิจในการดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งในรูปแบบของการดำเนินการด้วยตัวเองหรือเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 4 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 240 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2559 สิ้นสุดวันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 วงเงิน 18.30 ล้านบาท ปัจจุบันเบิกจ่ายครบเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2560

2.10 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สัญญาที่ 3A โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation หรือกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.7/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 วงเงิน 10,409.81 ล้านบาท และ 58,927.12 ล้านเยน ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าและค่าจ้างงวดที่ 1-9 และงวดที่ 11-14 เพียงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2561 เป็นเงิน 1,273.96 ล้านบาท และงวดที่ 1-13 เป็นเงิน 9,062.73 ล้านเยน

2.11 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สัญญาที่ 3B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation หรือกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้าง

เลขที่ กส.8/รฟพ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559
วงเงิน 1,593.67 ล้านบาท และ 15,573.33 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าเป็นเงิน 2,119.01 ล้านบาท เมื่อ
วันที่ 1 สิงหาคม 2559 และจำนวน 124.60 ล้านบาท เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (เบื้องต้น)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 กันยายน 2561 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)	30 กันยายน 2560 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,236,125,974.19	1,318,661,467.22
ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ	712,749,275.14	753,890,257.33
ลูกหนี้อื่น	20,498,019.56	20,702,929.31
เงินยืมตรง	63,454,126.69	59,907,292.50
พัสดุดังเหลือ	4,172,967,975.66	4,453,837,112.65
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	154,094,289.59	179,554,333.17
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	6,359,889,660.83	6,786,553,392.18
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
เงินลงทุน	140,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	206,793,484,754.32	183,454,082,754.39
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	23,353,014.53	22,826,962.84
เงินจ่ายล่วงหน้า	14,445,265,696.31	9,052,705,502.17
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	166,321,880,682.70	152,462,827,599.50
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	255,115,058,835.87	251,502,156,897.99
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	642,839,042,983.73	596,634,599,716.89
รวมสินทรัพย์	649,198,932,644.56	603,421,153,109.07

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (เบื้องต้น)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 กันยายน 2561 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)	30 กันยายน 2560 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
หนี้สินและส่วนของทุน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เงินกู้เบิกเกินบัญชี	-	102,128,260.81
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	16,285,274,126.38	3,559,524,930.62
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	57,375,792,986.21	41,980,424,007.94
เจ้าหนี้กองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานการรถไฟฯ	357,433,905.41	326,601,513.07
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	983,324,088.19	1,151,005,751.58
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5,351,378,475.74	4,526,808,942.64
รวมหนี้สินหมุนเวียน	80,353,203,581.93	51,646,493,406.66
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เงินกู้ยืมระยะยาว	181,428,767,540.22	161,967,346,239.39
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	24,081,064.53	22,858,062.84
เงินประกันและเงินมัดจำ	1,981,808,074.54	1,522,155,570.22
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สิทธิประโยชน์บริจาค	6,073,016,911.19	6,421,050,525.42
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลการรับรู้	311,432,269,339.61	314,502,383,352.78
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	19,111,974,295.87	18,999,388,840.30
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	4,044,709,083.20	3,590,374,357.99
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	524,096,626,309.16	507,025,556,948.94
รวมหนี้สิน	604,449,829,891.09	558,672,050,355.60
ส่วนของทุน		
เงินทุน	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02
กำไรสะสม		
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว	468,837,371.45	468,837,371.45
รวมส่วนของทุน	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของทุน	649,198,932,644.56	603,421,153,109.07

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (เบื้องต้น)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561
(ยังไม่ได้ตรวจสอบ ยังไม่ได้สอบทาน)

หน่วย : บาท

รายละเอียด	หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2561	2560
รายได้			(ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
รายได้จากการขนส่ง	4.25	5,762,932,048.06	5,900,730,355.95
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ*	4.26	703,190,874.00	685,962,732.00
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	4.27	3,522,708,498.67	3,083,606,555.63
รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาครายได้		420,111,645.14	398,960,835.26
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี		499,820,045.00	499,818,983.69
รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ	4.28	122,377,568.75	92,469,908.55
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	4.29	3,857,366,854.63	3,576,947,012.05
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	4.40	308,962,700.00	306,508,200.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	4.30	9,195,490.80	18,854,913.57
รายได้อื่นๆ	4.31	563,449,826.93	526,978,033.92
รวมรายได้		15,770,115,551.98	15,090,837,530.62
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	4.33	2,301,619,049.64	2,458,283,933.47
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	4.34	3,400,542,672.98	3,807,600,856.68
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	4.35	7,980,940,119.57	7,307,406,940.12
ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	4.36	15,818,019.45	19,722,399.64
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ*	4.37	1,113,314,224.38	953,887,430.42
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	4.38	879,560,116.38	890,787,468.72
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ		4,316,633,584.32	4,294,682,788.70
ค่าใช้จ่ายภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด	4.39	856,624,126.71	583,624,905.58
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	4.40	380,683,951.14	345,233,337.67
ค่าเสื่อมราคา	4.8	5,659,616,843.31	5,528,924,974.11
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	4.32	(875,380,947.76)	(4,972,253,244.90)
ขาดทุน (กำไร) จากการตัดบัญชีสินทรัพย์		111,774,151.74	33,634,709.48
ขาดทุน (กำไร) จากการตัดบัญชีพืชผล		-	(14,071,207.52)
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	4.41	1,305,532,997.12	1,177,620,923.85
รวมค่าใช้จ่าย		27,447,278,908.98	22,415,086,216.02
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน		(11,677,163,357.00)	(7,324,248,685.40)
ต้นทุนทางการเงิน	4.42	3,181,889,726.20	3,244,252,210.12
ขาดทุนสำหรับปี		(14,859,053,083.20)	(10,568,500,895.52)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	4.43	14,859,053,083.20	10,568,500,895.52
กำไร(ขาดทุน)สุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-
กำไร(ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น		-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้



การรถไฟแห่งประเทศไทย
State Railway of Thailand

จัดทำโดย

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th www.facebook.com/pr.railway

call center : 1690

