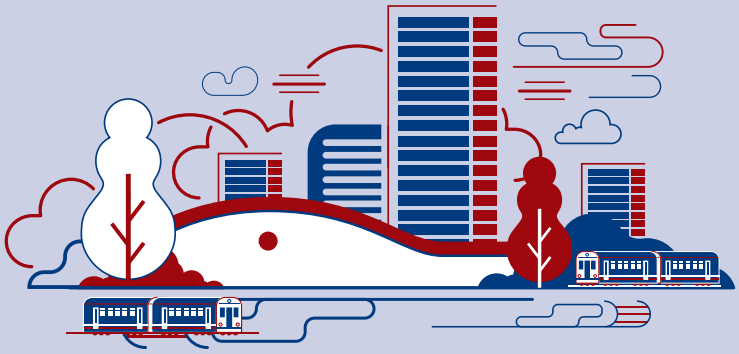
การรถไฟแห่งประเทศไทย
STATE RAILWAY OF THAILAND

มุ่งมั่นสู่อนาคตที่ดี

Committed toward a better future.

รายงานประจำปี ๒๕๖๗
ANNUAL REPORT 2024



“พัฒนาการรถไฟฯ ให้เติบโต ครอบคลุมทุกมิติ”

1

สานต่อโครงการรถไฟทางคู่
และความเร็วสูงเพื่ออนาคต
ของระบบรางไทย

2

การบริหารจัดการ
เพิ่มรายได้ลดรายจ่าย

3

การพัฒนาศักยภาพ
ของบุคลากร

4

ดูแลสิ่งแวดล้อม
ควบคู่กับการพัฒนา
ของกิจการรถไฟไทย

สารบัญ
Contents

2 127 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย รถไฟไทยไม่เหมือนเดิม
127 Years of “State Railway of Thailand” Thai Railways with difference aspects

10 สารจากประธานกรรมการรถไฟฯ
Message from the Chairman of the Board of Commissioners

12 วิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์
Vision Mission and Strategy

14 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
SRT Board of Commissioners

32 คณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย
SRT Management

54 โครงสร้างองค์กร
Organization Structure

59 รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทยประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567
Annual Performance Report 2024 Audit Committee of the State Railway of Thailand

80 การกำกับดูแลกิจการที่ดี
Good Corporate Governance

138 บันทึกเหตุการณ์สำคัญ ปี 2567
2024 Milestones

146 สถิติบุคคล
Human Resources Statistics

149 สถานการณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในปี 2567
State Railway of Thailand’s Situation in 2024

153 พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน
Enhance Competitive Advantage

201 พลิกฟื้นธุรกิจหลัก
Core Business Turnaround

216 ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู
Organization Reform

236 เหตุการณ์สำคัญในรอบปีงบประมาณ 2567
2024 SRT News

342 ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
Corporate Social and Environmental Responsibility

350 ประวัติกองบังคับการตำรวจรถไฟ
History of Railway of Police Division

355 รายงานของผู้สอบบัญชี และงบการเงิน
Independent Auditor’s Report and Financial Statements

127 ปี “การรถไฟแห่งประเทศไทย” รถไฟไทยไม่เหมือนเดิม

เมื่อ 127 ปีที่แล้ว ซึ่งตรงกับวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เสด็จพระราชดำเนินไปประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟหลวงสายแรกในพระราชอาณาจักรคือสายนครราชสีมา ซึ่งขณะนั้นสร้างเสร็จตอนหนึ่งระหว่างสถานีกรุงเทพถึงอยุธยา ถือได้ว่ากิจการรถไฟหลวงของไทยได้ถือกำเนิดตั้งแต่บัดนั้น และการรถไฟฯ ได้ถือเอาวันที่ 26 มีนาคมเป็น วันสถาปนากิจการรถไฟของไทย

127 years ago, on 26th March 1896, His Majesty King Chulalongkorn (Rama V), accompanied by Her Majesty Queen Sri Bajarindra, the Queen Mother, inaugurated the first royal railway line in the kingdom: the Nakhon Ratchasima Line. At that time, a section of the line between Bangkok to Ayutthaya stations had been completed. This event is considered the establishment of Royal State Railway of Siam, and the State Railway of Thailand (SRT) has since observed 26th March as the anniversary of the establishment of Thai railways.

127 Years of “State Railway of Thailand” Thai Railways with difference aspects

ในปัจจุบัน “ระบบราง” ถือเป็นระบบการขนส่งที่สำคัญของไทย ทั้งในภาคการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า สอดรับกับนโยบายของรัฐบาลที่ได้ผลักดันให้การขนส่งทางรางเป็นการขนส่งหลักของประเทศ โดยมีเป้าหมายในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งนับเป็นกระดูกสันหลังใหญ่ของภาคเศรษฐกิจที่มีทิศทางการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง พร้อมก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค อีกทั้งช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันกับนานาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ “การรถไฟแห่งประเทศไทย” (รฟท.) ก็นับเป็นอีกหนึ่งองค์กรที่สำคัญของไทย เป็นฟันเฟืองและหน่วยงานหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางของไทย ดังเห็นได้จาก “พันธกิจ” ที่ระบุไว้อย่างชัดเจน โดยเฉพาะการเป็นองค์กรที่สร้างรายได้และการเติบโตทางเศรษฐกิจผ่านการพัฒนาระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศที่สำคัญ คือ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศด้วยบริการที่มีคุณภาพ ครบวงจร ทันสมัย พร้อมทั้งเป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาล ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย พัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่อง และสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้กับพนักงาน

Currently, “rail systems” are a vital mode of transportation in Thailand for both passengers and goods. This aligns with the government’s policy to promote rail transport as the country’s primary mode of transportation. The goal is to reduce logistics costs, which are the significant backbone of a continuously growing economy. This also helps the country move towards becoming a regional hub and effectively enhances its competitiveness with international nations. The State Railway of Thailand (SRT) is another important organization in Thailand, serving as a key mechanism and primary agency in developing Thailand’s rail system industry. This is evident from its clearly stated “mission” especially its role as an organization that generates revenue and economic growth through the efficient development of the transport system and the reduction of national transport costs. Crucially, the SRT aims to be the country’s rail transport hub with high-quality, comprehensive, and modern services. Furthermore, it strives to be an organization with good governance, driven by modern technology, continuously developing personnel potential, and improving the well-being of its employees.

ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟฯ ได้ดำเนินโครงการที่สำคัญมากมายทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการเดินทาง และการขนส่งสินค้า ตลอดจนกิจกรรมเพื่อสังคม ล้วนสร้างประโยชน์อย่างมากมาย ไม่เพียงเท่านั้น ยังมีแผนในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

เริ่มต้นด้วยการเปิดให้บริการ “สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์” ซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคม และการขนส่งทางรางของประเทศ และเป็นสถานีรถไฟที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียน รวมถึงเป็นศูนย์กลางการคมนาคมแห่งใหม่เทียบเท่าสถานีรถไฟชั้นนำของโลกอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2566 พร้อมกับมีการปรับเปลี่ยนสถานีต้นทาง ปลายทาง ของขบวนรถไฟทางไกลสายเหนือ ใต้ อีสาน ทั้งขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว จำนวน 52 ขบวนมาที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ แต่ขณะเดียวกันยังคงอนุรักษ์สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และเปิดให้บริการควบคู่กันตามปกติ สำหรับให้บริการขบวนรถท้องถิ่น ขบวนรถชานเมือง ขบวนรถท่องเที่ยว

Over the past period, the State Railway of Thailand (SRT) has undertaken numerous significant projects. This includes the continuous development of rail infrastructure to support both passenger and freight transportation, as well as various social activities. All of these initiatives have created immense benefits, and there are ongoing plans for further development.

The State Railway of Thailand (SRT) officially opened “Krung Thep Aphiwat Central Terminal” on 19th January 2023. This terminal is the country’s central hub for transportation and rail logistics, and it’s also the largest railway station in ASEAN standing as a new transportation center, comparable to leading railway stations worldwide. With its opening, the origin and destination stations for 52 long-distance trains including special express, express, and rapid trains on the Northern, Southern, and Northeastern lines were shifted to Krung Thep Aphiwat Central Terminal. However, Bangkok Station (Hua Lamphong) has been preserved and continues to operate normally serving local, commuter, and tourist trains.

ต่อด้วยการเดินหน้าขับเคลื่อนโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ให้สำเร็จตามแผน ในส่วนเส้นทางรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 ขณะนี้สามารถเปิดใช้งานทางคู่ในช่วงแรกได้แล้วหลายเส้นทาง ได้แก่ โครงการช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย โครงการช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ขณะที่เส้นทางรถไฟทางคู่สายใต้ก็สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนเช่นกัน โดยเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2566 เปิดให้บริการระหว่างสถานีบ้านคูบัว จ.ราชบุรี ถึงสถานีสะพลี จ.ชุมพร รวมระยะทาง 348 กิโลเมตร ส่วนช่วงที่ 2 ของสายใต้ ระหว่างสถานีสะพลี-ด้านเหนือสถานีชุมพร ตามแผนการจะเปิดใช้ทางคู่ประมาณช่วงเดือนเมษายน 2567 จากนั้นตลอดปี 2567 จะทยอยเปิดใช้งานช่วงนครปฐม-บ้านคูบัว รถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสาน) ช่วงบันไดม้า-คลองขนานจิตร อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ระยะทาง 29.70 กิโลเมตร

The SRT is also pressing ahead with double-track and new railway line projects, aiming to complete them according to the Ministry of Transport's policies. 1st Phase double-track railway projects are already operational in several sections which are Chachoengsao Junction-Klong Sip Kao-Kaeng Khoi section and Thanon Jira Junction-Khon Kaen section. The Southern double-track railway projects also opened as planned. On 15th December 2023, the section between Ban Khu Bua Station in Ratchaburi Province and Sapli Station in Chumphon Province became operational, covering a distance of 348 kilometers. For the second section of the Southern Line, between Sapli Station and the northern part of Chumphon Station, the double-track railway was planned to open around April 2024. Throughout 2024, the SRT had gradually opened additional sections: Nakhon Pathom-Ban Khu Bua section, Northeastern (Isan) double-track railway line: Ban Dai Ma-Khlong Khanan Chit section in Pak Chong District, Nakhon Ratchasima Province spanning 29.70 kilometers.

ขณะเดียวกัน การรถไฟฯ ยังเดินหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ 2 เส้นทาง ได้แก่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ไม่เพียงเท่านี้ การรถไฟฯ ยังเดินหน้าโครงการ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 เพิ่มเติมอีก 7 สายทาง ได้แก่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี, ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา และช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

At the same time, the SRT is also moving forward with the construction of two new double-track railway lines: Den Chai-Chiang Rai-Chiang Khong line and Ban Phai-Maha Sarakham-Roi Et-Mukdahan-Nakhon Phanom line. Beyond this, the SRT is also progressing with an additional seven lines in 2nd Phase of the double-track railway construction project. These include the sections: Pak Nam Pho-Den Chai section, Khon Kaen-Nong Khai section, Thanon Jira Junction-Ubon Ratchathani section, Chumphon-Surat Thani section, Surat Thani-Hat Yai Junction-Songkhla section, and Hat Yai Junction-Padang Besar section.

ส่วนการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ถึงสถานีปลายทางนครราชสีมา ระยะทางรวม 250.77 กิโลเมตร มีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง ได้ก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว 2 สัญญา อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 10 สัญญา และยังไม่ลงนาม 2 สัญญา นอกจากนี้ยังมีสัญญางานระบบฯ 1 สัญญา อยู่ระหว่างการออกแบบและจัดหาวัสดุอุปกรณ์ตามสัญญา โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ ภายในปี 2571 นี้

The Thai-Chinese High-speed Rail Project: Bangkok-Nakhon Ratchasima section is making continuous progress. This section starts from Krung Thep Aphiwat Central Terminal and ends at Nakhon Ratchasima station, spans a total distance of 250.77 kilometers. Here is the current status of the project: 2 contracts have been completed, 10 contracts are currently under construction, 2 contracts have yet to be signed. Additionally, there is one systems contract currently in the design and procurement stage. The project is expected to open for service by 2028.

รวมถึง การเสริมทัพของหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า 50 คัน (Diesel Electric Locomotive) มาใช้งาน โดยถือเป็นรถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่มีคุณภาพสูง ซึ่งนำมาใช้ทดแทนหัวรถจักรเดิมที่มีอายุการใช้งานมานาน สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทั่วประเทศ ปัจจุบันได้เปิดให้บริการเดินขบวนรถทางไกลในเส้นทางต่าง ๆ ทั่วประเทศ ช่วยให้การรถไฟฯ มีรถจักรเพียงพอต่อการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้น สามารถเดินขบวนรถได้ตรงตามกำหนดเวลา รองรับโครงการรถไฟทางคู่ที่ทยอยเปิดใช้งาน

The State Railway of Thailand (SRT) is also strengthening its rolling stock fleet with 50 new Diesel Electric Locomotives. These high-quality, new-generation locomotives are replacing older units that have been in service for a long time. They are capable of handling increased passenger and freight volumes across the country. Currently, these locomotives are already in service on various long-distance routes nationwide. This helps the SRT ensure that it has enough locomotives to increase passenger and freight transport services, improve train punctuality, and support the gradually opening double-track railway projects.

ริเริ่มพัฒนารถไฟระบบ EV on Train จนสามารถดำเนินการเริ่มทดสอบรถจักรพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่เป็นรถต้นแบบคันแรก เพื่อใช้ในระบบสับเปลี่ยนขบวน (Shunting) เป็นไปตามนโยบายขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยการนำเทคโนโลยียานยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (EV) แทนที่ยานยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของกระทรวงคมนาคม เพื่อส่งเสริมพลังงานสะอาด ลดมลพิษในด้านต่าง ๆ

The State Railway of Thailand (SRT) has also initiated the development of an EV on Train system, successfully beginning tests on the first prototype battery-powered electric locomotive. This locomotive will be used for shunting train formations, aligning with the Ministry of Transport's policy to drive public transport development by replacing fuel-powered vehicles with Electric Vehicle (EV) technology. This effort aims to promote clean energy and reduce various forms of pollution.

นอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางแล้ว การรถไฟฯ ยังได้เดินหน้าดำเนินการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการในด้านต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสูงสุดแก่พี่น้องประชาชนอย่างต่อเนื่อง ตามนโยบายของรัฐบาล และกระทรวงคมนาคม โดยการขับเคลื่อนภารกิจให้ขบวนรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน ปรับลดค่าโดยสารรถไฟชานเมืองสายสีแดงสูงสุดไม่เกิน 20 บาท หรือ 20 บาทตลอดสาย และปรับลดค่าบริการจอดรถชั้นใต้ดินสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เพื่อลดรายจ่ายและค่าครองชีพให้แก่ประชาชน รวมถึงกระตุ้นให้มีผู้โดยสารหันมาใช้บริการมากขึ้น

In addition to developing rail infrastructure, the State Railway of Thailand (SRT) has also continuously worked to improve the efficiency of its services in various areas. This is to maximize convenience for the public, in line with government and Ministry of Transport policies. A key initiative has been the implementation of a fare reduction for the Red Line commuter trains: Bang Sue-Rangsit and Bang Sue-Taling Chan sections. Fares for the Red Line commuter trains have been capped at a maximum of 20 baht, or 20 baht for the entire line. Furthermore, parking fees at the underground parking of Krung Thep Aphiwat Central Terminal have also been reduced. These measures aim to lower expenses and living costs for the public, while also encouraging more passengers to use the services.

ไม่หยุดเพียงเท่านี้ การรถไฟฯ ได้ขยายเวลาเปิดให้บริการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าสูงสุด 90 วัน ในขบวนรถด่วนพิเศษและขบวนรถด่วนจำนวน 32 ขบวน ให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น สามารถจองและซื้อตั๋วโดยสารได้จาก 3 ช่องทาง ได้แก่ ช่องทางจำหน่ายผ่านระบบออนไลน์ D-Ticket : https://www.dticket.railway.co.th ช่องทางจำหน่ายตั๋วผ่านสถานีรถไฟทุกแห่งทั่วประเทศ และช่องทาง Call Center การรถไฟแห่งประเทศไทย 1690

It isn't stopping there. The SRT's extended the advance booking period for 32 Special Express and Express trains to a maximum of 90 days. This allows passengers to plan their trips more conveniently. Tickets can be booked and purchased through three channels: Online channel via D-Ticket: https://www.dticket.railway.co.th, at any railway station nationwide, and State Railway of Thailand Call Center: 1690.

ขณะเดียวกัน ยังมีระบบ TTS (Train Tracking System) : https://ttsview.railway.co.th ที่สามารถตรวจสอบเวลาและตำแหน่งขบวนรถทุกขบวน โดยระบบจะแสดงสถานะการเดินรถให้ทราบทันที ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสาร และผู้ที่มารอรับที่ปลายทาง สามารถวางแผนการเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้นซึ่งเป็นการยกระดับมาตรฐานด้านความสะดวกและความปลอดภัย ช่วยสร้างความมั่นใจในการเดินทางแก่ผู้โดยสารตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง

Additionally, the Train Tracking System (TTS), available at https://ttsview.railway.co.th, allows you to check the real-time location and schedule of all trains. The system instantly displays the train's status, making it easier for passengers and those waiting at the destination to plan their journeys. This enhances convenience and safety standards, building confidence for passengers from their departure point to their final destination.

การรถไฟฯ ยังได้ร่วมกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) บูรณาการโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยได้นำรถบัสโดยสารเฉพาะของ บขส. (ไม่รวมรถร่วมบริการและรถตู้โดยสาร) เข้ามาจอดส่งผู้โดยสารขาเข้าบริเวณประตูที่ 3 ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ช่วยเพิ่มทางเลือกการเดินทางที่สะดวกอย่างไร้รอยต่อให้กับประชาชน

The State Railway of Thailand (SRT) has also collaborated with the Transport Co., Ltd. (BorkorSor) to integrate public transport networks. This initiative allows BorkorSor's passenger buses (excluding joint service buses and vans) to drop off arriving passengers at Gate 3 of Krung Thep Aphiwat Central Terminal. This provides the public with a more convenient and seamless travel option.

การดูแลทางด้านสังคม การรถไฟฯ ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ นำคุณหมอผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางที่มีชื่อเสียงของประเทศไปทำการตรวจ รักษา และดูแลพี่น้องคนรถไฟและพี่น้องประชาชนบริเวณใกล้เคียงด้วยการลงพื้นที่และรักษาอย่างต่อเนื่องผ่านระบบ Tele Med หรือ VDO Conference

For social care, the SRT has partnered with the King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang to operate a mobile specialized medical unit. Renowned specialist doctors of the country travel to examine, treat, and care for railway staff and the general public in nearby areas. This ongoing care is provided through on-site visits and continuous treatment via Telemedicine or video conference.

ในด้านของเยาวชน การรถไฟฯ ร่วมกับมูลนิธิช่วยคนตาบอดแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชินูปถัมภ์ นำน้อง ๆ ผู้พิการทางสายตาไปทัศนศึกษานอกสถานที่ การจัดโครงการนำเยาวชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ทัศนศึกษาทางรถไฟ การสนับสนุนโครงการสานใจไทยสู่ใจใต้โดยสนับสนุนตู้โดยสารในการเดินทางไปทำกิจกรรมต่าง ๆ และร่วมกับสำนักบริหารงานการศึกษาพิเศษ สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ นำคณะนักเรียนผู้พิการและด้อยโอกาสนั่งรถไฟไปศึกษาประวัติศาสตร์ ผ่านแหล่งเรียนรู้ที่สำคัญในเส้นทางต่าง ๆ อาทิ กรุงเทพ-กาญจนบุรี กรุงเทพ-ฉะเชิงเทราให้เรียนรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์ชาติไทย รวมถึง การจัดกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์กับพี่น้องประชาชนในหลายพื้นที่ในสามจังหวัดชายแดนใต้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนกับการรถไฟฯ ให้สามารถดำเนินชีวิตอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข

In terms of youth engagement, the SRT has partnered with the Foundation for the Blind in Thailand under the Royal Patronage of Her Majesty the Queen to organize train excursions for visually impaired children and also has a project to bring youth from the southern border provinces on educational railway trips. Furthermore, the SRT supports the San Jai Thai Su Jai Tai (Connecting Thai Hearts to the Southern Hearts) project by providing passenger carriages for various activities. In collaboration with the Bureau of Special Education Administration under the Office of the Basic Education Commission, Ministry of Education, the SRT has also taken students with disabilities and underprivileged children on railway journeys to study history at important learning sites along various routes, such as Bangkok-Kanchanaburi and Bangkok-Chachoengsao which aim to educate them about Thai national history. Additionally, the SRT organized community relations activities with people in several areas of the three southern border provinces. This fosters good relationships between the communities and the SRT, promoting harmonious coexistence.

ตัวอย่างที่กล่าวมานี้จะเห็นว่า การรถไฟฯ มุ่งมั่นในการยกระดับพัฒนาการทำงานและการให้บริการ ให้เท่าทันต่อความเปลี่ยนแปลงของบริบทแวดล้อมภายนอก ตลอดจนเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับผู้เกี่ยวข้อง หรือ Stakeholders ทั้งหมด ตามวิสัยทัศน์ขององค์กร

The examples above demonstrate that the State Railway of Thailand (SRT) is committed to elevating its operations and services to keep pace with external changes. This commitment also extends to improving the quality of life for all its stakeholders, aligning with the organization's vision.

ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 การรถไฟฯ ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการทำหน้าที่สนับสนุนภารกิจต่าง ๆ ของกระทรวงสาธารณสุข ในการแก้ไขปัญหาสถานการณ์ของโรคโควิด-19 เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดในหมู่ประชาชน บุคลากรด่านหน้าในการให้บริการสาธารณสุข รวมถึงพนักงานการรถไฟฯ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน โดยการสนับสนุนพื้นที่ภายในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ตั้งเป็นศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2564 จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 เป็นเวลาทั้งสิ้น 477 วันที่ให้บริการฉีดวัคซีน จำนวนกว่า 6 ล้านโดส ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม และกระทรวงสาธารณสุข

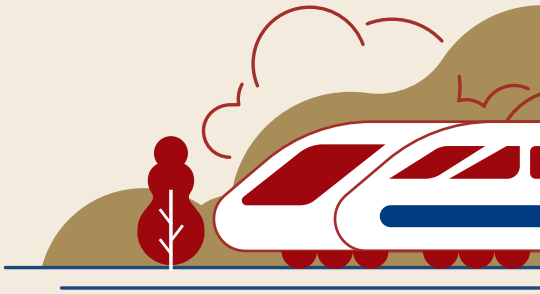
During the COVID-19 pandemic, the State Railway of Thailand (SRT) played a crucial role in supporting the Ministry of Public Health's mission to combat the virus and prevent its spread among the public, frontline healthcare workers, and SRT employees and to ensure safety in operations. The SRT provided space within Krung Thep Aphiwat Central Terminal to establish the Central Vaccination Center Bang Sue. This center operated from 24th May 2021 to 30th September 2022 for a total of 477 days, administering over 6 million vaccine doses. This was a collaborative effort between the Ministry of Transport and the Ministry of Public Health.

การส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยผลักดันให้เกิดการบูรณาการความร่วมมือระหว่างการรถไฟฯ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ในการเปิดมุมมองใหม่ของการท่องเที่ยวทางรถไฟ โดยใช้รถ KIHA 183 มาให้บริการท่องเที่ยวแบบครบวงจร ขณะที่การก้าวสู่ความทันสมัยก็เห็นผลเป็นรูปธรรม โดยมุ่งมั่นในการยกระดับพัฒนาการทำงาน และการให้บริการให้เท่าทันต่อความเปลี่ยนแปลงของบริบทแวดล้อมภายนอก ตลอดจนเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับผู้เกี่ยวข้อง ตามวิสัยทัศน์ขององค์กร "เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย"

The State Railway of Thailand (SRT) is actively promoting tourism by fostering integrated cooperation with relevant government and private sector agencies. This aims to open up new perspectives for railway tourism, utilizing the KIHA183 carriages to provide comprehensive travel services. Simultaneously, the move towards modernization is yielding concrete results. The SRT is committed to elevating its operations and services to keep pace with external environmental changes. This also serves to improve the quality of life for all stakeholders, aligning with the organization's vision: "To become logistics and connectivity platform to fulfill stakeholders' expectations."

(นายจิรุตม์ วิศาลจิตร)
ประธานกรรมการรถไฟฯ

(Mr. Chirute Visalachitra)
Chairman of the State Railway of Thailand



สารจากประธานกรรมการรถไฟฯ

Message from the Chairman of the Board of Commissioners

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินงานให้เป็นไปตามกรอบแนวทางวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ ภายใต้นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการในระบบคมนาคมขนส่งเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนมาอย่างต่อเนื่อง โดยในปัจจุบันการรถไฟฯ อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ทั้งระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รวมถึงการปรับปรุงสถานีของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ให้อยู่ในสภาพที่ดีและสวยงาม ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 มีการปรับปรุงสถานีและก่อสร้างสถานีใหม่บางส่วนแล้ว และยังมีอีกส่วนหนึ่งที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 รวมทั้งยังมีแผนการปรับปรุงสถานีให้ครบถ้วนทั่วประเทศซึ่งนอกจากจะสอดคล้องกับแผนงานของกระทรวงคมนาคมแล้ว ยังสามารถนำไปสู่การเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งต่าง ๆ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติอีกด้วย

นอกจากนี้ คณะกรรมการรถไฟฯ ได้ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงการเดินขบวนรถโดยสารเพื่อลดปัญหาการขาดทุน และการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางสินค้าของการรถไฟฯ ในโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับการรถไฟฯ อีกทางหนึ่งด้วย

ในนามของคณะกรรมการรถไฟฯ ขอขอบคุณหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ตลอดจนประชาชนผู้ใช้บริการของการรถไฟฯ ที่ให้ความไว้วางใจสนับสนุนการดำเนินกิจการของการรถไฟฯ และขอแสดงเจตจำนงที่พร้อมจะส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้บริหารและพนักงานการรถไฟฯ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต รักษาผลประโยชน์ของรัฐด้วยคุณธรรม มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้ตามหลักธรรมาภิบาลต่อไป

The State Railway of Thailand (SRT) has consistently operated within its vision, mission, and strategic framework, aligning with the government's policies to develop transportation infrastructure and services to meet the public's needs. Currently, the SRT is undertaking the construction of the Thai-Chinese High-speed Railway Cooperation Project to develop the High-speed Rail system to connect the regions both 1st and 2nd Phases. Additionally, we are improving and beautifying stations as part of the double-track railway construction project. Some stations for 1st Phase double-track railway project have already been renovated and new ones built, while others are currently under development in 2nd Phase double-track railway project. We also have plans for comprehensive station upgrades nationwide. These initiatives not only align with the Ministry of Transport's plans but also facilitate connections to various transportation networks, fulfilling the goals of our national strategy.

Additionally, SRT Board of Commissioners has prioritized improving passenger train operations to reduce losses and also focuses on increasing the efficiency of the SRT's freight transport through the Single Rail Transfer Operator (SRTO) project at Laem Chabang Port, which aims to generate additional revenue for the SRT.

On behalf of SRT Board of Commissioners, I would like to express my sincere gratitude to government agencies, private sector organizations, stakeholders, and the public who use the SRT's services for your trust and support in SRT businesses and operations. SRT Board of Commissioners is committed to promoting and supporting the SRT's executives and officials in performing their duties with honesty and integrity, upholding the state's interests with virtue, transparency, and accountability in accordance with good governance principles.

วิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์
Vision Mission and Strategy

วิสัยทัศน์

“เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย”

พันธกิจ

1 เป็นองค์กรที่สร้างรายได้และการเติบโตทางเศรษฐกิจผ่านการพัฒนาระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ
2 ยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของสังคมผ่านโครงข่ายระบบคมนาคมที่ครอบคลุม เข้าถึงได้ และราคาที่เป็นธรรม
3 เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางรางของประเทศ ด้วยบริการที่มีคุณภาพ ครบวงจร ทันสมัย และตอบสนองความต้องการของลูกค้าทั้ง B2C และ B2B
4 เป็นผู้ให้บริการ win-win platform เพื่อเชื่อมต่อพันธมิตรทางธุรกิจที่หลากหลาย และสร้างการเติบโตที่ยั่งยืนด้วยกระบวนการดำเนินงานที่เป็นระบบ
5 เป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาล ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย พัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่อง และสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้กับพนักงาน

Vision

“To become logistics and connectivity platform to fulfill stakeholders’ expectations”

Mission

1 To be an organization that generates income and supports economic growth through developing efficient transportation systems and reducing transport costs of the country.
2 Enhance the quality of life and well-being of society through comprehensive, accessible and fair prices transport networks.
3 To be the center of rail transport of the country with quality, comprehensive and modern services that meet the needs of both B2C and B2B customers.
4 To be a win-win platform provider to connect various business partners and create sustainable growth with a systematic operating process.
5 To be an organization with good governance, driving by modern technology, developing personnel potential continuously and creating well-being for employees.

1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง 1.2 บริหารการจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อลดต้นทุนการแข่งขัน 1.3 ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษาระบบรางด้วยการ Outsourcing/Out-job	1.1 Develop railway networks to increase service capabilities and support transportation. 1.2 Manage locomotives and rolling stocks procureament and maintenance to reduce the cost of competition. 1.3 Reduce rail system maintenance costs by Outsourcing/Out-job.
2.1 ขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ 2.2 บริหารจัดการขบวนรถโดยสารเพื่อลดการขาดทุน 2.3 พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยว 2.4 ขยายพันธมิตรการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel) 2.5 พัฒนาคุณภาพการบริการโดยสารและสินค้า 2.6 บริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟความเร็วสูงอย่างมีประสิทธิภาพ 2.7 พัฒนาบริการและบริหารต้นทุน PSO ให้เหมาะสม	2.1 Expand cargo transportation in potential industries. 2.2 Manage the passenger trains to reduce losses. 2.3 Develop the excursion trains. 2.4 Expand alliances for parcel transportation. 2.5 Develop the quality of passenger and cargo services. 2.6 Manage the Red Line and High-Speed Rail Projects efficiently. 2.7 Develop services and manage PSO costs appropriately.
3.1 ต่อยอดโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง	3.1 Using infrastructure to provide rail platform services.
4.1 เร่งสร้างรายได้จากการบริหารสัญญาเช่าทรัพย์สินและที่ดิน 4.2 สนับสนุนบริษัทลูกในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่และขยายธุรกิจใหม่เพื่อสร้างรายได้ 4.3 พัฒนารูปแบบการสร้างรายได้เสริม จากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของ รฟท.	4.1 Accelerate income generation from property and land management. 4.2 Support the subsidiary in developing large projects and expanding new businesses to generate income. 4.3 Develop a model for generating additional income from the utilization of SRT's assets.
5.1 ปรับโครงสร้างองค์กรและบริษัทลูกให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู 5.2 ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี 5.3 บริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ	5.1 Reorganize the structure of SRT and subsidiaries to be in line with the recovery. 5.2 Improve work processes and drive the organization with technology. 5.3 Manage personnel expenses efficiently.
6.1 พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว ที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model	6.1 Develop the rail system with green innovation that is consistent with the BCG Model policy.

คณะกรรมการ
รถไฟแห่งประเทศไทย

SRT Board of Commissioners

01

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร
Mr. Chirute Visalachitra

ประธานกรรมการรถไฟฯ
The Board Chairman
of the State Railway of Thailand

15 ตุลาคม 2562-ปัจจุบัน
15th October 2019-Present

02

นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
Mr. Apirat Chaiwongnoi

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners

29 มิถุนายน 2564-ปัจจุบัน
29th June 2021-Present

03

นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์
Ms. Suksiri Apinyanuwat

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners

15 ตุลาคม 2562-ปัจจุบัน
15th October 2019-Present

04

นายอำนวย ปรีมนวงศ์
Mr. Amnuay Preemonwong

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners

15 ตุลาคม 2562-24 พฤศจิกายน 2566
15th October 2019-24th November 2023

06

นายกรณินทร์ กาญจโนมัย
Mr. Koranin Kanchanomai

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners

29 มิถุนายน 2564-1 มกราคม 2567
29th June 2021-1st January 2024

05

นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล
Ms. Trithip Sivakriskul

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners

15 ตุลาคม 2562-1 มกราคม 2567
15th October 2019-1st January 2024

07

นายวิม รุ่งวัฒนจินดา
Mr. Wim Rungwattanajinda

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners

2 มกราคม 2567-ปัจจุบัน
2nd January 2024-Present

08

นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์
Mr. Arthit Suriyabhivadh

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners

2 มกราคม 2567-ปัจจุบัน
2th January 2024-Present

09

นายศันสนะ สุริยะโยธิน
Mr. Sansana Suriyayothin

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners

2 มกราคม 2567-ปัจจุบัน
2nd January 2024-Present

10

นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์
Mr. Areesak Streanraparparyut

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners

2 มกราคม 2567-ปัจจุบัน
2th January 2024-Present

11

นายนิรุฒ มณีพันธ์
Mr. Niruj Maneepun

ผู้ว่าการรถไฟฯ (กรรมการและเลขานุการ)
Governor, (Board of Commissioners and Secretary)

24 เมษายน 2563-23 เมษายน 2567
24th April 2020-23rd April 2024

12

12

นายวีริศ อัมระปาล

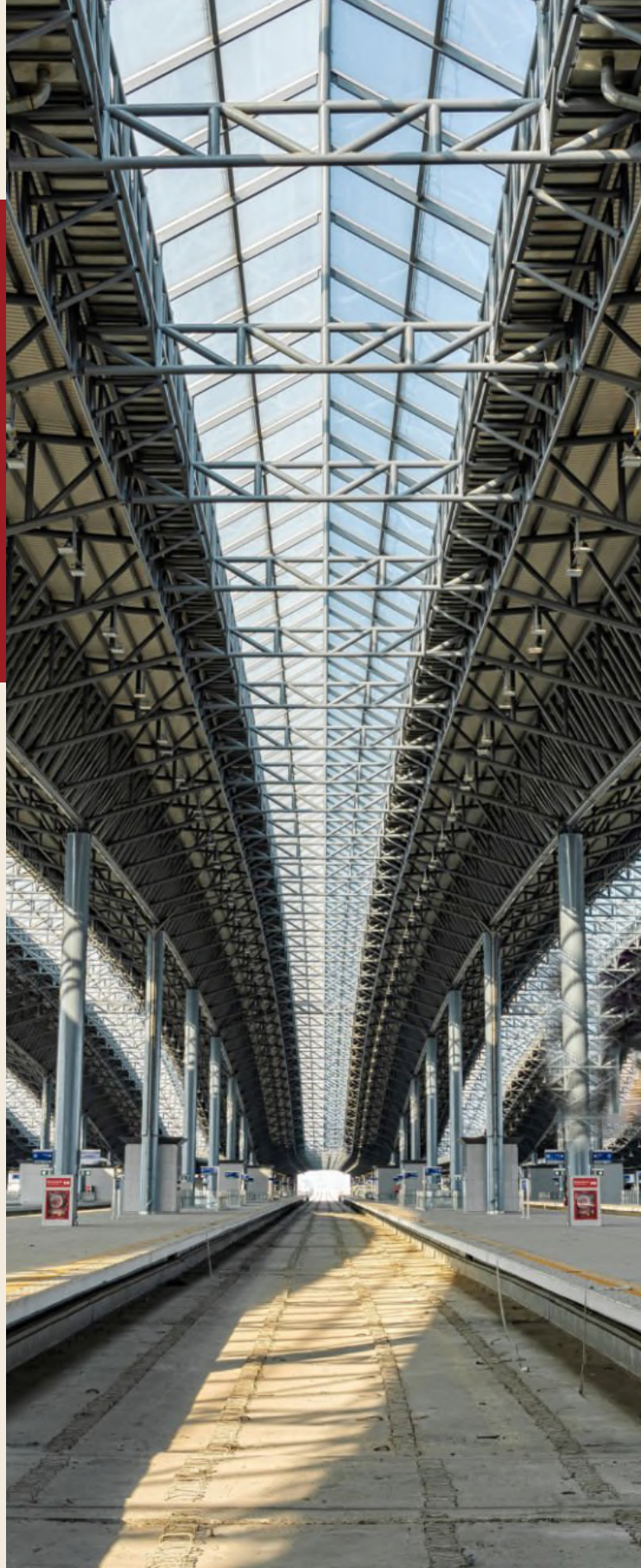
Mr. Veeris Ammarapala

ผู้ว่าการรถไฟฯ (กรรมการและเลขานุการ)
Governor, (Board of Commissioners and Secretary)

19 กันยายน 2567-ปัจจุบัน
19th September 2023-Present

ประวัติ
คณะกรรมการรถไฟ
แห่งประเทศไทย

History of The SRT Railway Commissioners



นายจิรุตม์ วิศาลจิตร
Mr. Chirute Visalachitra

ประธานกรรมการรถไฟฯ
The Board Chairman of the State Railway of Thailand
15 ตุลาคม 2562-ปัจจุบัน
15th October 2019-Present

อายุ 59 ปี
คุณวุฒิการศึกษา
- ปริญญาโท Master of Public Administration (MPA), National University of San Diego, USA
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน : อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
ประวัติการทำงาน
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมเจ้าท่า

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ
- กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี
ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี
รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

59 years old
Educational Background
- Master of Public Administration (MPA), National University of San Diego, USA
- Bachelor of Political Science, Chulalongkorn University

Present Position : Director General, Department of Land Transport, Ministry of Transport
Work Experiences
- Deputy Permanent Secretary, Ministry of Transport
- Director-general, Marine Department
- Inspector, Ministry of Transport

Position in Other Organizations
- Director, Thai Airway International Public Company Limited

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None
Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None
The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
Mr. Apirat Chaiwongnoi

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
29 มิถุนายน 2564-ปัจจุบัน
29th June 2021-Present

อายุ 59 ปี
คุณวุฒิการศึกษา
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล

ตำแหน่งปัจจุบัน : อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
ประวัติการทำงาน
- อธิบดีกรมท่าอากาศยาน
- รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ
- กรรมการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี
ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี
รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

59 years old
Educational Background
- Master of Engineering, Kasetsart University
- Bachelor of Engineering, Rajamangala University of Technology

Present Position : Director-general, Department of Rural Roads
Work Experiences
- Director-general, Department of Airports
- Deputy Director-general (Operations), Department of Highways
- Director, Office of Highways 3 (Sakon Nakhon), Department of Highways
- Director, Training Division, Department of Highways
- Director, Office of Highway Construction 1, Department of Highways

Position in Other Organizations
- Director, Mass Rapid Transit Authority of Thailand
- Director, Airports of Thailand Public Company Limited

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None
Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None
The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์
Ms. Suksiri Apinyanuwat

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
15 ตุลาคม 2562-ปัจจุบัน
15th October 2019-Present

อายุ 58 ปี
คุณวุฒิการศึกษา
- ปริญญาโท เคหพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ตำแหน่งปัจจุบัน : ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
ประวัติการทำงาน
- รองอธิบดีกรมธนารักษ์
- ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาธุรกิจและศักยภาพที่ราชพัสดุ
- ธนารักษ์พื้นที่สุพรรณบุรี

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ
- กรรมการการประปาส่วนภูมิภาค

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี
ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี
รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

58 years old
Educational Background
- Master of Housing Development, Chulalongkorn University
- Bachelor of Political Science, Chiang Mai University

Present Position : Inspector-General of the Ministry of Finance
Work Experiences
- Deputy Director-general, the Treasury Department
- Director, Bureau of State Property Business Development
- Director, the Treasury Regional Office, Suphan Buri

Position in Other Organizations
- Committee of Provincial Waterworks Authority

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None
Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None
The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นายอำนวย ปรีมนวงศ์
Mr. Amnuay Preemonwong

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
15 ตุลาคม 2562-24 พฤศจิกายน 2566
15th October 2019-24th November 2023

อายุ 65 ปี
คุณวุฒิการศึกษา
- ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ตำแหน่งปัจจุบัน : กรรมการรถไฟฯ
ประวัติการทำงาน
- อธิบดีกรมธนารักษ์
- รองปลัดกระทรวงการคลัง
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ
- ประธานกรรมการ บริษัท ที.ซี.เจ เอเชีย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี
ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี
รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

65 years old
Educational Background
- Master of Public Administration, National Institute of Development Administration
- Bachelor of Arts in Economics, Ramkhamhaeng University
- Bachelor of Laws, Sukhothai Thammathirat Open University

Present Position : Board of Commissioners, the State Railway of Thailand
Work Experiences
- Director-general, the Treasury Department
- Deputy Permanent Secretary, Ministry of Finance
- Inspector General, Ministry of Finance

Position in Other Organizations
- President, T.CJ Asia Public Company Limited
- Director, National Telecom Public Company Limited
- President, SRT Asset Company Limited

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None
Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None
The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล
Ms. Trithip Sivakriskul

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
15 ตุลาคม 2562-1 มกราคม 2567
15th October 2019-1st January 2024

อายุ 58 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจบัณฑิต สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี สาขาการเงินการธนาคาร คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน : กรรมการรถไฟฯ

ประวัติการทำงาน

- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน บริษัท เอก-ชัย ดิสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด
- ประธานเจ้าหน้าที่การเงินส่วนกลาง บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่สายงานการเงิน บริษัท พฤกษา เรียลเอสเตท จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- กรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
- กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บมจ. ซุปเปอร์เอนเนอยี่
- กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บมจ. เอสไอเอสบี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

58 years old

Educational Background

- Master of Business Administration, Sasin Graduate institution of Business Administration of Chulalongkorn University
- Bachelor of Business Administration in Finance, Chulalongkom University

Present Position : Board of Commissioners, the State Railway of Thailand

Work Experiences

- Chief Financial Officer, Ek-Chai Distribution System Company Limited
- Chief Financial Officer, Minor International Public Company Limited
- Executive Vice President, Finance, Pruksa Real Estate Public Company Limited

Position in Other Organizations

- Director, Expressway Authority of Thailand
- Director, SRT Asset Company Limited
- Director and Member of Audit Committee, Super Energy Corporation Public Company Limited
- Director and Meniber of Audit Committee, SISB Public Company Limited

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None

Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None

The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นายกรณินทร์ กาญจโนมัย
Mr. Koranin Kanchanomai

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
29 มิถุนายน 2564-1 มกราคม 2567
29th June 2021-1st January 2024

อายุ 53 ปี
คุณวุฒิการศึกษา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (M.B.A.) City University of Seattle, WA USA
  ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน : รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
ประวัติการทำงาน
- ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณ ด้านเศรษฐกิจ 1 สำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณ ด้านเศรษฐกิจ 2 สำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดท่างบประมาณ ด้านเศรษฐกิจ 4 สำนักงบประมาณ

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ
- กรรมการ มูลนิธิสวนหลวง ร.9
- กรรมการ องค์การตลาดเพื่อการเกษตรกร (อ.ต.ก.)
- กรรมการ สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี
ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี
รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

53 years old
Educational Background
- Master of Business Administration, City University of Seattle, WA USA
- Bachelor of Political Science, Chulalongkom University

Present Position : Deputy Director, Budget Bureau
Work Experiences
- Senior Advisor, Budget Bureau
- Director, Budget Division (Economy 1), Budget Bumau
- Director, Budget Division (Economy 2). Budget Bureau
- Director, Budget Division (Economy 4). Budget Bureau

Position in Other Organizations
- Director, Suan Luang Rama 9 Foundation
- Director, Marketing Organization for Farmees (MOF)
- Director, Government Lottery Office (GLO)

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None
Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None
The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นายวิม รุ่งวัฒนจินดา
Mr. Wim Rungwattanajinda

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
2 มกราคม 2567-ปัจจุบัน
2nd January 2024-Present

อายุ 59 ปี
คุณวุฒิการศึกษา
• ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ตำแหน่งปัจจุบัน : กรรมการรถไฟฯ
ประวัติการทำงาน
• เลขานุการรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
• ที่ปรึกษาฝ่ายประชาสัมพันธ์โรงพยาบาลยันฮี
• โฆษกศูนย์ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย (ศปภ.)
• บรรณาธิการข่าวเศรษฐกิจ หนังสือพิมพ์วัฏจักร
การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ
• กรรมการบริหาร บริษัท วินน์ แคปปิตอล จำกัด
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี
ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี
รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

59 years old
Educational Background
• Bachelor of Laws, Ramkhamhaeng University
Present Position : Board of Commissioners, the State Railway of Thailand
Work Experiences
• Former Secretary to the Minister, Office of the Prime Minister
• Consultant in Public Relations, Yanhee International Hospital
• Spokesperson, Flood Relief Operations Center (FROC)
• Editor of Economics News, Vattajak Newspaper
Position in Other Organizations
• Executive Director, Vin Capital Company Limited
Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None
Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None
The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์
Mr. Arthit Suriyabhivadh

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
2 มกราคม 2567-ปัจจุบัน
2nd January 2024-Present

อายุ 49 ปี
คุณวุฒิการศึกษา
- ปริญญาโท Masters of Business Administration (Major: Financial) Denver, USA
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน : กรรมการรถไฟฯ
ประวัติการทำงาน
- กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ บริษัท เอ็กซ์สปริง แคปปิตอล จำกัด (มหาชน)
- ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ บริษัท ลาวเวิลด์ เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด
- ผู้จัดการฝ่ายการเงินและการบัญชี บริษัท ไทยเวิลด์ อิมปอร์ต แอนด์ เอ็กซ์ปอร์ต จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ
- กรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท ซันเรย์ ซิสเต็มส์ จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี
ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี
รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

49 years old
Educational Background
- Masters of Business Administration (Major: Financial) Denver, USA
- Bachelor of Accountancy, Chulalongkorn University

Present Position : Board of Commissioners, the State Railway of Thailand
Work Experiences
- Director, Independent Director, Audit Committee Member, XSpring Capital Public Company Limited
- Assistant Project Manager, Lao World Engineering and Construction Co., Ltd.
- Finance and Accounting Manager, Thai World Import & Export Co., Ltd.

Position in Other Organizations
- Board Member, Expressway Authority of Thailand
- Director, Sunray Systems Co., Ltd.

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None
Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None
The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นายศันสนะ สุริยะโยธิน
Mr. Sansana Suriyayothin

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
2 มกราคม 2567-ปัจจุบัน
2nd January 2024-Present

อายุ 47 ปี
คุณวุฒิการศึกษา
- ปริญญาเอก รัฐประศาสนศาสตร์ ดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี
- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน : กรรมการรถไฟฯ และประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ
ประวัติการทำงาน
- ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
- ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัตสุ ไชยยศ จำกัด
- อนุกรรมาธิการครุภัณฑ์ ICT และรัฐวิสาหกิจ
- อาจารย์พิเศษประจำมหาวิทยาลัยรัฐและเอกชน
- ผู้สอบบัญชีและกรรมการบริหาร บริษัท เอ็ม อี พรีเมี่ยม แอ็คเคาน์ติ้ง จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ
- กรรมการ บริษัท เอ็ม อี พรีเมี่ยม แอ็คเคาน์ติ้ง จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี
ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี
รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

47 years old
Educational Background
- Doctor of Public Administration, Bangkok Thonburi University
- Master of Accountancy, Chulalongkorn University
- Bachelor of Accountancy, Chulalongkorn University

Present Position : Board of Commissioners and Chairman of Audit Committee, the State Railway of Thailand
Work Experiences
- Advisor to the Minister of Industry
- Senior Audit, Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Co., Ltd.
- Subcommittee Member on ICT Equipment and State Enterprises
- Special Lecturer at Public and Private Universities
- Audit and Managing Director, ME Premium Accounting Co., Ltd.

Position in Other Organizations
- Director, ME Premium Accounting Co., Ltd.

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None
Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None
The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์
Mr. Areesak Streanraparparyut

กรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
2 มกราคม 2567-ปัจจุบัน
2nd January 2024-Present

อายุ 53 ปี

คุณวุฒิการศึกษา
- ปริญญาโท หลักสูตรสำหรับนักบริหาร สาขาบริหารรัฐกิจ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (EPA)
- ปริญญาโท Master of Business Administration (MBA), the University of La Verne, USA
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

ตำแหน่งปัจจุบัน : กรรมการรถไฟฯ

ประวัติการทำงาน
- กรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ธนาสิริ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
- ผู้ชำนาญการประจำตัว และที่ปรึกษา สมาชิกนิติบัญญัติแห่งชาติ
- คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี
- คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ
- รองประธานกรรมการ บริษัท ธนาสิริ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษา สมาคมธุรกิจบ้านจัดสรร
- กรรมการ โรงงานไพ่ กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

53 years old

Educational Background
- Master of Political Science (Public Administration and Public Affairs) (EPA), Thammasat University
- Master of Business Administration (MBA), the University of La Verne, USA
- Bachelor of Arts, University of the Thai Chamber of Commerce

Present Position : Board of Commissioners, the State Railway of Thailand

Work Experiences
- Chief Executive Officer and Director, Thanasiri Group Public Company Limited
- Working Committee for the Minister of Transport
- Personal Expert and Advisor to a Member of the National Legislative Assembly
- Working Committee for the Deputy Prime Minister
- Working Committee for the Minister of Justice

Position in Other Organizations
- Vice Chairman of the Board, Thanasiri Group Public Company Limited
- Advisor, Housing Business Association
- Director, Playing Card Factory, Excise Department, Minister of Finance

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None

Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None

The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นายนิรุฒ มณีพันธ์
Mr. Niruj Maneepun

ผู้ว่าการรถไฟฯ (กรรมการและเลขานุการ)
Governor, (Board of Commissioners and Secretary)
24 เมษายน 2563-23 เมษายน 2567
24th April 2020-23rd April 2024

อายุ 57 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท Master of Comparative Jurisprudence (M.C.), Howard University, USA
- ปริญญาโท Master of Laws (LL.M.), Temple University, Philadelphia, Pennsylvania, USA
- เนติบัณฑิตไทย (น.บ.ท.) สมัยที่ 45 สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา ปี 2535
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2 มหาวิทยาลัยรามคำแหง)

ประวัติการทำงาน

- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานกำกับกฎเกณฑ์และกฎหมาย ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บมจ. การบินไทย
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บมจ. การบินไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

57 years old

Educational Background

- Master of Comparative Jurisprudence, Howard University, USA
- Master of Laws, Temple Unversity, Philadelphia, Pennsylvania, USA
- Barrister at Law, 45 Batch, Institute of Legal Education, the Thai Bar Association under the Royal Patronage
- Bachelor of Laws (2 Class Honors), Ramkhamhaeng University

Work Experiences

- Vice President, Legal and Compliance Department, Krung Thai Bank Public
- Advisor to President, Thai Airways International Public Company Limited Company Limited
- Executive Vice President, Thai Airways International Public Company

Position in Other Organizations

- None

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None

Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None

The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

นายวีริศ อัมระปาล
Mr. Veeris Ammarapala

ผู้ว่าการรถไฟฯ (กรรมการรถไฟและเลขานุการ)
Governor, (Board of Commissioners and Secretary)
19 กันยายน 2567-ปัจจุบัน
19th September 2024-Present

อายุ 49 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาเอก Industrial and Systems Engineering มหาวิทยาลัยรัทเกอร์ส สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท Operations Research มหาวิทยาลัยโคลัมเบีย สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี วศบ. (อุตสาหการ) สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งปัจจุบัน : ผู้ว่าการรถไฟฯ (กรรมการและเลขานุการ)

ประวัติการทำงาน

- ผู้ว่าการ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ผู้บริหาร และอาจารย์ประจำภาควิชาการจัดการเทคโนโลยี สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- กรรมการบริหาร ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
- ประธานกรรมการมูลนิธินิคมอุตสาหกรรมไทย
- กรรมการ บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท โกลบอล ยูทิลิตี้ เซอร์วิส จำกัด

49 years old

Educational Background

- Doctor of Industrial and Systems Engineering, Rutgers University, USA
- Master of Operations Research, Columbia University, USA
- Bachelor of Engineering (Industrial), Sirindhorn International Institute of Technology. Thammasat University, Thailand

Present Position : Governor, (Board of Commissioners and Secretary)

Work Experiences

- I-EA-T Governor

Position in Other Organizations

- Executive and Lecturer of Management Technology Program
- Board of University Council, Thammasat University
- Committee of National Metal and Materials Technology Center, National Science and Technology Development Agency (NSDTA)
- Chairman of Thai Industrial Estate Foundation
- Committee of Eastern Water Resources Development and Management Public Company Limited
- Committee of Global Utilities Services Company Limited (GUSCO)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2567 : ไม่มี

Family Relationships between Board of Commissioners and the Executives of the State Railway of Thailand : None

Securities Information (Shareholdings), holding of more than 10% of voting shares in a company limited or a public company which currently operates the main business the same as the State Railway of Thailand : None

The Connected Transactions of Board of Commissioners with the State Railway of Thailand during the Fiscal Year 2024 : None

คณะผู้บริหาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

SRT Management

นายนิรุฒ มณีพันธ์
Mr. Niruj Maneepun
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ผวก.)
(ถึง 23 เมษายน 2567)
Governor of State Railway of Thailand
(Until 23rd April 2024)

นายวีริศ อัมระปาล
Mr. Veeris Ammarapala
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ผวก.)
(ตั้งแต่ 19 กันยายน 2567)
Governor of State Railway of Thailand
(From 19th September 2024)

นายเอก สิทธิเวคิน
Mr. Ek Sittivaekin
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร
Mr. Awirut Thongnest
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายจเร รุ่งฐานีย
Mr. Jaray Roongthanee
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

รอการแต่งตั้ง
Pending Appointment
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายสุชีพ สุขสว่าง
Mr. Sucheep Suksawang
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

รอการแต่งตั้ง
Pending Appointment
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง
Mr. Anan Phonimdang
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายไพบูลย์ มงคลศุภวาร
Mr. Paiboon Mongkonsupawarn
ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ (ผวช.)
Assistant Governor

นายไชยเชษฐ แซ่จิว
Mr. Chaiyachete Saejiw
ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ (ผวช.)
Assistant Governor

นางลัดดา ละออกุล
Mrs. Ladda Laorkul
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี (อกบ.)
Director, Finance and Accounting Department

นายชูเกียรติ ลีลาชจรจิต
Mr. Chookiat Leelakhajornjit
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล (วญก.)
Chief, Mechanical Engineer

นายอุดม เหมาเพชร
Mr. Udom Maophet
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา (วญธ.)
Chief, Civil Engineer

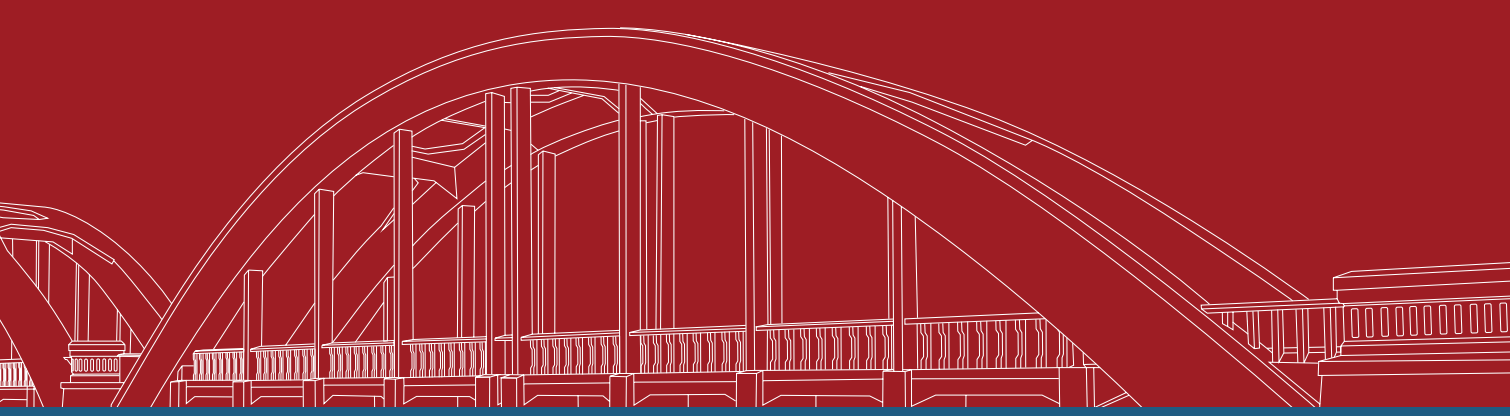
นายบวร จันทรสุข
Mr. Borvorn Chantarasuk
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม (วญญ.)
Chief, Signaling & Telecommunications Engineer

นางฐานิยาร์ เดชอุดม
Mrs. Taniya Dejudom
ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ (อพด.)
Director, Stores Department

นางลัดดาวัลย์ ถาวร
Mrs. Laddawan Thaworn
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน (อตน.)
Chief, Audit Executive

นายวรพจน์ เทียบรัตน์
Mr. Voraphot Tiabratana
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (อทส.)
Director, Information Technology Department

นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ
Ms. Monthakarn Srivilasa
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน (อบส.)
Director Property Management & Development Department



นางสาวชุติมา วงศ์ศิวะวิลาส
Ms. Chutima Wongsiwawilas
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน (อบท.)
Director, Land Development Project Administration Department

นายอนันต์ เจนงามกุล
Mr. Anan Jenngamkul
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง (วญส.)
Chief, Special Project and Construction Engineer

นายฐากูร อินทรชม
Mr. Takun Indarachome
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (อดร.)
Director of Traffic Operation Department

นายประสิทธิ์ ถาวร
Mr. Prasit Thavorn
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร (อดส.)
Director of Passenger Service Department

นางกนกวรรณ สุวรรณกนิษฐ์
Mrs. Kanokwan Suwankanit
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า (อสค.)
Director of Freight Service Department

นายวีระชัย ถาวร
Mr. Weerachai Thaworn
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล (อบค.)
Director, Human Resource Department

นางสาวชุติมา จตุรนต์รัศมี
Ms. Chutima Jaturonrassamee
หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา (หนผ.)
Chief, Policy and Planning Bureau

นายวุฒิไกร วะซังเงิน
Mr. Vuttikai Vachung-ngoen
หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า (หบฟ.)
Chief, Electrified Rail Management Bureau

นพ.องอาจ จริยาสถาพร
Dr. Ongart Chariyasathapron
หัวหน้าสำนักงานแพทย์ (หนพ.)
Chief, Medical Bureau

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
Mr. Eakkarush Sreearayunpong
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ (หวก.)
Chief, Governor Bureau

นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์
Mr. Kittisak Chainakhen
ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง (อสร.)
Chief, Institute of Railway Training

นายพลายงาม ศิรินนทร์
Mr. Playngarm Sirinon
หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (หธด.)
Chief, Strategic Traffic Bureau

นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์
Mr. Kohpong Suttikorn
หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง (หพซ.)
Chief, Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance)

นายสืบ ประทุมศิริ
Mr. Sueb Prathumsiri
หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล (หอบ.)
Chief, Legal Bureau

นายชัชวาลย์ กนิษฐายน
Mr. Chatchawan Kanithayon
ผู้ตรวจการรถไฟ 1 (ตกฟ.1)
Inspector Governor 1

นางนันทา ก้อนนาค
Mrs. Nantha Konnak
ผู้ตรวจการรถไฟ 2 (ตกฟ.2)
Inspector Governor 2

นายปิยบุตร โตวิจารณ์
Mr. Piyaburtr Towijarn
ผู้ตรวจการรถไฟ 3 (ตกฟ.3)
Inspector Governor 3

นายสายัณห์ หงสกุล
Mr. Sayan Hongsakul
ผู้ตรวจการรถไฟ 4 (ตกฟ.4) รักษาการ หตฟ.
Inspector Governor 4, Acting Chief Railway Inspector

คณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

SRT Management

นายนิรุฒ มณีพันธ์
Mr. Niruj Maneepun
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ผวก.)
(ถึง 23 เมษายน 2567)
Governor of State Railway of Thailand
(Until 23rd April 2024)

นายวีริศ อัมระปาล
Mr. Veeris Ammarapala
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ผวก.)
(ตั้งแต่ 19 กันยายน 2567)
Governor of State Railway of Thailand
(From 19th September 2024)

นายเอก สิทธิเวคิน
Mr. Ek Sittivaekin

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร
Mr. Awirut Thongnest

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายจเร รุ่งฐานีย
Mr. Jaray Roongthanee

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายสุชีพ สุขสว่าง
Mr. Sucheep Suksawang

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง
Mr. Anan Phonimdang

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รวก.)
Deputy Governor

นายไพบูลย์ มงคลศุภวาร
Mr. Paiboon Mongkonsupawarn

ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ (ผวช.)
Assistant Governor

นายไชยเชษฐ แซ่จิว
Mr. Chaiyachete Saejiw

ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ (ผวช.)
Assistant Governor

นางลัดดา ละออกุล
Mrs. Ladda Laorkul

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี (อกบ.)
Director, Finance and Accounting Department

นายชูเกียรติ ลีลาขจรจิต
Mr. Chookiat Leelakhajornjit

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล (วญก.)
Chief, Mechanical Engineer

นายอุดม เหมาเพชร
Mr. Udom Maophet

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา (วญธ.)
Chief, Civil Engineer

นายบวร จันทรสุข
Mr. Borvorn Chantarasuk

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม (วญญ.)
Chief, Signaling & Telecommunications Engineer

นางฐานิยาร์ เดชอุดม
Mrs. Taniya Dejudom

ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ (อพด.)
Director, Stores Department

นางลัดดาวัลย์ ถาวร
Mrs. Laddawan Thaworn

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน (อตน.)
Chief, Audit Executive

นายวรพจน์ เทียบรัตน์
Mr. Voraphot Tiabratana

ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (อทส.)
Director, Information Technology Department

นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ
Ms. Monthakarn Srivilasa

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน (อบส.)
Director Property Management & Development Department

นางสาวชุติมา วงศ์ศิวะวิลาส
Ms. Chutima Wongsiwawilas

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน (อบท.)
Director, Land Development Project Administration Department

นายอนันต์ เจนงามกุล
Mr. Anan Jenngamkul

วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง (วญส.)
Chief, Special Project and Construction Engineer

นายฐากูร อินทรชม
Mr. Takun Indarachome

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (อดร.)
Director of Traffic Operation Department

นายประสิทธิ์ ถาวร
Mr. Prasit Thavorn

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร (อดส.)
Director of Passenger Service Department

นางกนกวรรณ สุวรรณกนิษฐ์
Mrs. Kanokwan Suwankanit

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า (อสค.)
Director of Freight Service Department

นายวีระชัย ถาวร
Mr. Weerachai Thaworn

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล (อบค.)
Director, Human Resource Department

นางสาวชุติมา จตุรนต์รัศมี
Ms. Chutima Jaturonrassamee

หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา (หนผ.)
Chief, Policy and Planning Bureau

นายวุฒิไกร วะชังเงิน
Mr. Vuttikai Vachung-ngoen

หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า (หบฟ.)
Chief, Electrified Rail Management Bureau

นพ. องอาจ จริยาสถาพร
Dr. Ongart Chariyasathapron

หัวหน้าสำนักงานแพทย์ (หนพ.)
Chief, Medical Bureau

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
Mr. Eakkarush Sreearayunpong

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ (หวก.)
Chief, Governor Bureau

นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์
Mr. Kittisak Chainakhen

ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง (อสร.)
Chief, Institute of Railway Training

นายพลายงาม ศิรินนทร์
Mr. Playngarm Sirinon

หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (หธด.)
Chief, Strategic Traffic Bureau

นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์
Mr. Kohpong Suttikorn

หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง (หพซ.)
Chief, Procurement Bureau
(Rolling Stock Maintenance)

นายสืบ ประทุมศิริ
Mr. Sueb Prathumsiri

หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล (หอบ.)
Chief, Legal Bureau

นายชัชวาลย์ กนิษฐายน
Mr. Chatchawan Kanithayon

ผู้ตรวจการรถไฟ 1 (ตกฟ.1)
Inspector Governor 1

นางนันทา ก้อนนาค
Mrs. Nantha Konnak

ผู้ตรวจการรถไฟ 2 (ตกฟ.2)
Inspector Governor 2

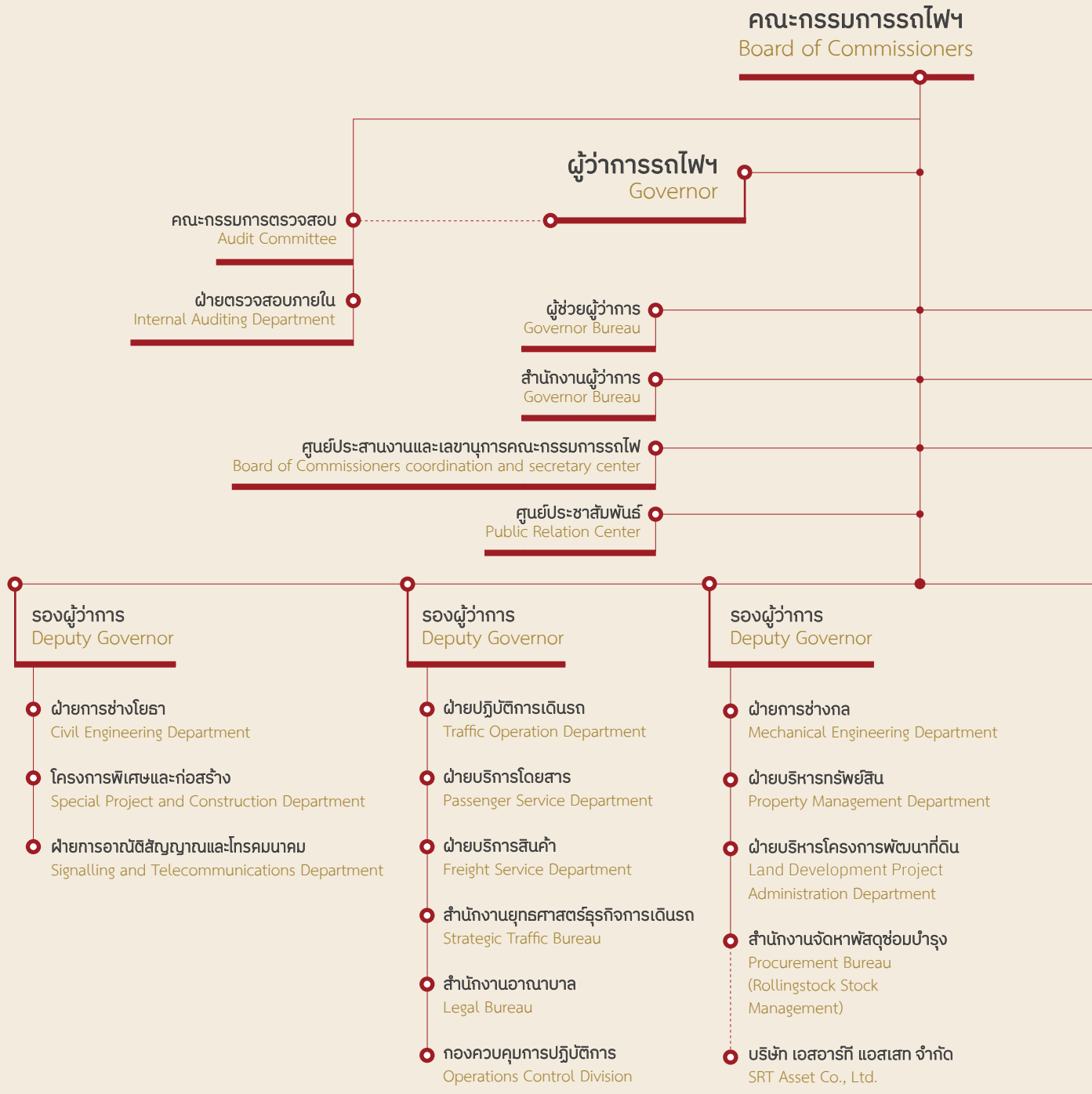
นายปิยบุตร โตวิจารณ์
Mr. Piyaburtr Towijarn

ผู้ตรวจการรถไฟ 3 (ตกฟ.3)
Inspector Governor 3

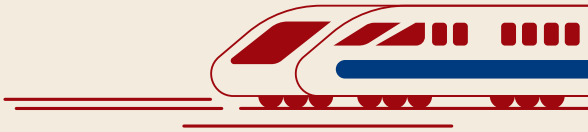
นายสายัณห์ หงสกุล
Mr. Sayan Hongsakul

ผู้ตรวจการรถไฟ 4 (ตกฟ.4) รักษาการ หตฟ.
Inspector Governor 4,
Acting Chief Railway Inspector

SRT


คณะกรรมการรถไฟฯ
Board of Commissioners
ผู้ว่าการรถไฟฯ
Governor
คณะกรรมการตรวจสอบ
Audit Committee
ฝ่ายตรวจสอบภายใน
Internal Auditing Department
ผู้ช่วยผู้ว่าการ
Governor Bureau
สำนักงานผู้ว่าการ
Governor Bureau
ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟ
Board of Commissioners coordination and secretary center
ศูนย์ประชาสัมพันธ์
Public Relation Center
รองผู้ว่าการ
Deputy Governor
ฝ่ายการช่างโยธา
Civil Engineering Department
โครงการพิเศษและก่อสร้าง
Special Project and Construction Department
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
Signalling and Telecommunications Department
รองผู้ว่าการ
Deputy Governor
ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
Traffic Operation Department
ฝ่ายบริการโดยสาร
Passenger Service Department
ฝ่ายบริการสินค้า
Freight Service Department
สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
Strategic Traffic Bureau
สำนักงานอาณาบาล
Legal Bureau
กองควบคุมการปฏิบัติการ
Operations Control Division
รองผู้ว่าการ
Deputy Governor
ฝ่ายการช่างกล
Mechanical Engineering Department
ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
Property Management Department
ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
Land Development Project Administration Department
สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
Procurement Bureau (Rollingstock Stock Management)
บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
SRT Asset Co., Ltd.

โครงสร้างองค์กร
Organization Structure



- ผู้ช่วยผู้ว่าการ
  Governor Bureau
- สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ
  Office Inspector Governor
- ศูนย์ปฏิบัติการชายแดนภาคใต้การรถไฟแห่งประเทศไทย
  Southern Border Provinces Operation Centerof the State Railway of Thailand

รองผู้ว่าการ
Deputy Governor

- ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  Human Resource Department
- สถาบันฝึกอบรมระบบราง
  Institute of Railway Training
- สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
  Electrified Rail Management Bureau
- สำนักงานแพทย์
  Medical Bureau
- บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
  SRT Electrified Train Co., Ltd.

รองผู้ว่าการ
Deputy Governor

- ฝ่ายการเงินและการบัญชี
  Finance and Accounting Department
- ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
  Information Technology Department
- ฝ่ายการพัสดุ
  Stores Department
- สำนักนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
  Policy, Planning, Service Research and Development Bureau
- ศูนย์บริหารความเสี่ยง
  Risk management center

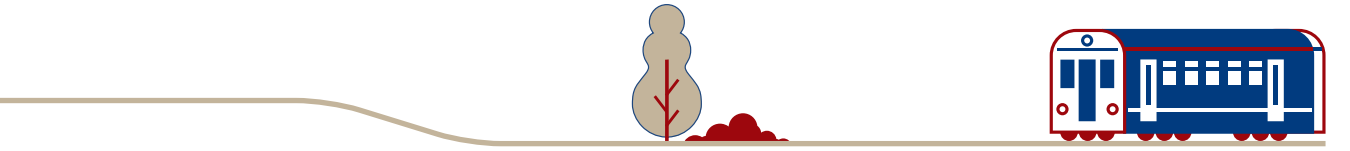
รองผู้ว่าการ
Deputy Governor

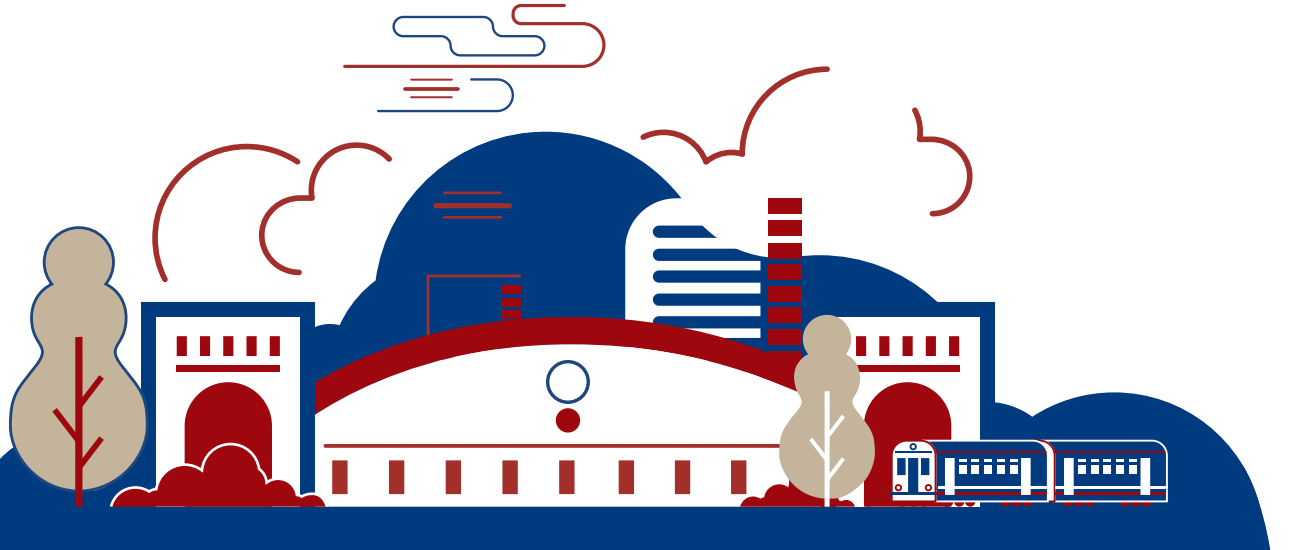
รองผู้ว่าการ
Deputy Governor

(1) ข้อบังคับฉบับที่ 2.1 การแบ่งส่วนงานและอำนาจหน้าที่ของการรถไฟฯ พ.ศ. 2564 ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2564
(2) คำสั่งทั่วไปที่ ก.789/2566 ลงวันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 เรื่องมอบหมายให้รองผู้ว่าการรถไฟฯ กำกับดูแลการปฏิบัติราชการในฝ่ายและสำนักงาน

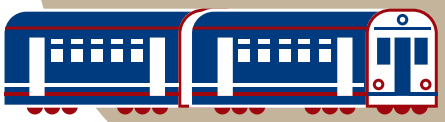
(1) Regulation No. 2.1 on the Division of Departments and Duties of the State Railway of Thailand, B.E. 2564 (2021), dated 30th July 2021
(2) General Order No. Kor 789/2566, dated 1st November 2023, regarding the Assignment of Deputy Governors to Supervise the Operations of Divisions and Offices

“พัฒนารถไฟ ให้ เติบโต
Driving the Growth of the Railway”



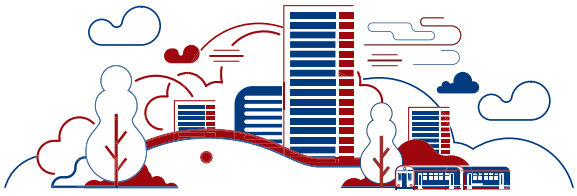


“การบริหารจัดการเพิ่มรายได้ ลดรายจ่าย
Enhancing Revenue and Reducing Expenses”



“รถไฟไทยเส้นเลือดใหญ่แห่งการพัฒนาประเทศ”
การรถไฟแห่งประเทศไทย มุ่งพัฒนาการบริการในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า การพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างรายได้ การจัดขบวนรถนำเที่ยว เพื่อสร้างรายได้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการ เช่น การจองตั๋วอัตโนมัติ เพื่อลดภาระและรายจ่ายและใช้ทรัพยากรที่มีอย่างคุ้มค่า

“Thai Railway-the Vital Component of National Development”
The State Railway of Thailand (SRT) is committed to develop the passenger and freight service, generate income by land and property development, arrange special tourist trains to create the additional income. Apart from this, the technology is also integrated into management such as the automated ticket system to reduce operational burdens and costs while maximizing the use of available resources.



รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ การรถไฟแห่งประเทศไทยประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

Annual Performance Report 2024 Audit Committee of the State Railway of Thailand

คำนำ

หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ แก้ไขถึงฉบับที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๖๖ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๖ และคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบสำหรับรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๖ แนวทางปฏิบัติที่ดีกำหนดให้คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบ รายงานผลการดำเนินงานอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ประกอบด้วย การรายงานต่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจและการรายงานต่อบุคคลภายนอก ทั้งนี้ การรายงานต่อบุคคลภายนอกให้รายงานในรายงานประจำปีของหน่วยงานของรัฐหรือเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของหน่วยงานของรัฐ โดยประธานกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ลงนามในรายงาน

กฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย (Audit Committee Charter) ประจำปี ๒๕๖๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ หมวด ๕ การรายงาน ข้อที่ ๑๔ รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ประกอบด้วย การรายงานต่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจและการรายงานต่อบุคคลภายนอก ทั้งนี้ การรายงานต่อกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง ให้รายงานในรายงานประจำปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยประธานกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ลงนามในรายงาน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการสอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการบริหารความเสี่ยง และกระบวนการกำกับดูแลที่ดี จนนำไปสู่เป้าหมายการดำเนินงาน และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

สารบัญ

	หน้า
๑. ด้านการสอบทานรายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่รายงานทางการเงิน	๓
๑.๑ รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล (งบรายไตรมาส) และรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อยสำหรับปี (งบประจำปี)	๓
๑.๒ รายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย	๗
๑.๒.๑ รายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณโดยรวม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗	๗
๑.๒.๒ การบริหารจัดการงบประมาณทำการประจำปี	๘
๑.๓ ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงาน	๘
๑.๓.๑ การปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิดของแต่ละฝ่าย/สำนักงาน	๘
๑.๓.๒ โครงการจัดการพลังงานในองค์กรด้วยระบบดิจิทัล (Digital Platform)	๙
๑.๓.๓ การแบ่งแยกพื้นที่ Core/Non-core	๙
๑.๓.๔ ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการร้องเรียนในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง	๑๐
๑.๓.๕ ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการบริหารคลังพัสดุที่ใช้ในการซ่อมบำรุง	๑๐
๑.๓.๖ ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสถิติค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถจักร	๑๐
๑.๓.๗ ระบบการเงินและการบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทย (Financial Management Information System: FMIS)	๑๑
๒. ด้านระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง	๑๑
๓. ด้านกิจกรรมการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย	๑๒
๔. ด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน	๑๓
๕. ด้านความสัมพันธ์กับผู้สอบบัญชีและฝ่ายบริหาร	๑๕
๖. ผลการดำเนินงานที่สำคัญ	๑๕
๗. บทสรุป	๑๗

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ แก้ไขถึงฉบับที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๖๖ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๖ และคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบสำหรับรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๖ แนวทางปฏิบัติที่ดีกำหนดให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย ประธานกรรมการตรวจสอบหนึ่งคน กรรมการตรวจสอบไม่น้อยกว่าสองคนแต่ไม่เกินสี่คน และให้หัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบสำหรับรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๖ แนวทางปฏิบัติที่ดีกำหนดให้คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่และความรับผิดชอบ รายงานผลการดำเนินงานอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ประกอบด้วย การรายงานต่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจและการรายงานต่อบุคคลภายนอก ทั้งนี้ การรายงานต่อบุคคลภายนอกให้รายงานในรายงานประจำปีของหน่วยงานของรัฐหรือเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของหน่วยงานของรัฐ โดยประธานกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ลงนามในรายงาน

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๕/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งที่ บคบ. ๒๔๖/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๖ แต่งตั้งผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน ทำให้ในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีองค์ประกอบ ดังนี้

๑. นายกรณินทร์ กาญจโนมัย	กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย	ประธานกรรมการ
๒. นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์	กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๓. นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๔. นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน	เลขานุการ

ไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๖) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนด มีการพิจารณาประเด็นที่เป็นสาระสำคัญด้วยความเป็นอิสระ รวมจำนวน ๒ ครั้ง สรุปได้ดังนี้

รายนามคณะกรรมการตรวจสอบ	ตำแหน่ง	การเข้าร่วมประชุม (ครั้ง) / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)
นายกรณินทร์ กาญจโนมัย	ประธานกรรมการ	๒/๒
นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์	กรรมการ	๒/๒
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการ	๒/๒
นางลัดดาวัลย์ ถาวร	เลขานุการ	๒/๒

ต่อมา คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๗ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบ ดังนี้

๑. นายศันสนะ สุริยะโยธิน	กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย	ประธานกรรมการ
๒. นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์	กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๓. นายวิม รุ่งวัฒนจินดา	กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๔. นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน	เลขานุการ

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายศันสนะ สุริยะโยธิน
ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมการตรวจสอบภายใน มหาวิทยาลัยบูรพา
- คณะกรรมการบริหารการเงินและทรัพย์สิน สภาการพยาบาล
- กรรมการบริหารการเงินและทรัพย์สินมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก
- อนุกรรมการติดตามประเมินผล สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- คณะอนุกรรมการในคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการกลั่นกรองการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน
- คณะอนุกรรมการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ในเขตทางพิเศษ
- ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมาธิการคมนาคม สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
- อาจารย์พิเศษประจำมหาวิทยาลัยรัฐและเอกชน
- ผู้สอบบัญชีและกรรมการบริหาร บริษัท เอ็มอี พรีเมี่ยม แอ็คเคาน์ติ้ง จำกัด

(ตั้งแต่วันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๗ จนถึงปัจจุบัน)

นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์
กรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- รองปลัดกระทรวงการคลัง หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านทรัพย์สิน
- กรรมการการประปาส่วนภูมิภาค (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)
- กรรมการตรวจสอบการประปาส่วนภูมิภาค
- กรรมการการกีฬาแห่งประเทศไทย (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)

(ตั้งแต่วันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๗ จนถึงปัจจุบัน)

นายวิม รุ่งวัฒนจินดา
กรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- เลขานุการรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี

(ตั้งแต่วันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๗ จนถึงปัจจุบัน)

นางลัดดาวัลย์ ถาวร
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย
(ตั้งแต่วันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๗ จนถึงปัจจุบัน)

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เริ่มปฏิบัติงานนับตั้งแต่ไตรมาสที่ ๒ จนถึงไตรมาสที่ ๔ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยปฏิบัติงานตามหน้าที่ อำนาจ และความรับผิดชอบที่กำหนดตามคำสั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ ๑/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๗ และกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๗ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบสำหรับรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๖ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหาร ผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่าย/สำนักงานที่เกี่ยวข้อง ตามความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อพิจารณาประเด็นที่เป็นสาระสำคัญด้วยความเป็นอิสระ และร่วมชี้แจงรายละเอียดข้อมูลเพิ่มเติม รวมทั้งหมดจำนวน ๘ ครั้ง สรุปได้ดังนี้

รายนามคณะกรรมการตรวจสอบ	ตำแหน่ง	การเข้าร่วมประชุม (ครั้ง) / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)
นายศันสนะ สุริยะโยธิน	ประธานกรรมการ	๘/๘
นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์	กรรมการ	๘/๘
นายวิม รุ่งวัฒนจินดา	กรรมการ	๔/๘
นางลัดดาวัลย์ ถาวร	เลขานุการ	๘/๘

ในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ที่ผ่านมา คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้ง ๒ ชุด ได้มีการประชุม รวม ๑๐ ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ตามหน้าที่ ความรับผิดชอบ รวมทั้งภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย มอบหมาย โดยมีสาระสำคัญดังนี้

๑. ด้านการสอบทานรายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่รายงานทางการเงิน

๑.๑ รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล (งบรายไตรมาส) และรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อยสำหรับปี (งบประจำปี)

พิจารณากลั่นกรอง ติดตามความคืบหน้า รวมถึงมีข้อสังเกตหรือความเห็นเพิ่มเติมในรายงานผลการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนและหกเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๖ สำหรับงวดสามเดือนและเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๖ สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ สำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ และสำหรับงวดสามเดือนและหกเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๗ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้สอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ให้ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข แบ่งเป็น ๒ ส่วน รวม ๗ ประเด็น และมีลดลงในประเด็นย่อย จำนวน ๑ ประเด็น คือ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ซึ่งได้มีการบันทึกปรับปรุงรายการบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ พร้อมบันทึกรายการบัญชีประมาณการหนี้สินในสาระสำคัญแล้ว จึงคงเหลือประเด็นความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ดังนี้

๑. ส่วนที่ ๑ ก. การที่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน จำนวน ๕ ประเด็น

๑.๑ รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค

ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กำหนดให้ต้องบันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สิน เมื่อสร้างเสร็จพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า โดยคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน และบันทึกรายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุสัญญาเช่า ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้บันทึกค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์ สำหรับรายได้ค่าเช่ารอการรับรู้ในส่วนที่มีสัญญาเช่า จะทยอยรับรู้ตามอายุสัญญาเช่า และส่วนที่ไม่มีสัญญาเช่า จะทยอยรับรู้ตามอัตราค่าเสื่อมราคา ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑๗ เรื่อง สัญญาเช่า

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติม สรุปได้ดังนี้

๑. กรณีที่ค้นหาสัญญาไม่พบ และไม่ทราบว่าสัญญาใดหายไปบ้าง ให้ดำเนินการแก้ปัญหาสัญญาที่แตกต่างกันให้ได้โดยเร็ว โดยจัดทำข้อสรุปให้ชัดเจนเกี่ยวกับจำนวนสัญญา และผู้รับผิดชอบ เพื่อรายงานให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบ เนื่องจากมีผลกระทบต่อรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒. มอบหมายให้ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายการช่างโยธา และฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ร่วมกันประชุมหารือและยืนยันจำนวนสัญญาในระบบ GIS และ MIS ให้แล้วเสร็จ จึงจะสามารถปิดประเด็นความเห็นนี้ได้

๓. มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ประสานกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อขอทราบรายละเอียดข้อมูลรายการที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสุ่มตรวจสอบจากระบบทะเบียนสินทรัพย์ถาวร (PFA) ที่เป็นสินทรัพย์บริจาคที่ได้มาจากสัญญาเช่าที่ดิน รวมถึงรายการอื่นๆ ที่คงเหลือและยังเป็นปัญหาอยู่ ให้ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงตามวิธีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้แนะนำ

๔. สินทรัพย์ที่มีสัญญาเช่า ควรดำเนินการให้ถูกต้องตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ส่วนสินทรัพย์ที่ไม่มีสัญญาเช่า ควรทยอยรับรู้รายได้จนไม่มียอดคงเหลือตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์ และดำเนินการจัดทำสรุปแยกเรื่องของสินทรัพย์ที่ไม่มีสัญญาเช่าว่ามีผลกระทบต่องบการเงินคงเหลืออยู่เท่าใด เนื่องจากการดำเนินงานทยอยรับรู้รายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคาจะหมดไปตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์ และมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ควรสรุปจำนวนมูลค่าคงเหลือจนถึงที่สุด ที่ปรากฏอยู่ในงบแสดงฐานะทางการเงิน (Balance Sheet) เพื่อเป็นข้อมูลปรึกษาหาแนวทางปฏิบัติกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินว่าควรดำเนินการอย่างไรเพื่อให้เกิดความถูกต้องมากที่สุด ในกรณีที่ไม่มีสัญญาเช่า

๑.๒ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ อสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

ไม่ได้มีการแยกแสดงสินทรัพย์ (ที่ดิน อาคารและสิ่งปลูกสร้าง อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค) เป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งาน (Core) และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) ให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๔๐ เรื่องอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติม สรุปได้ดังนี้

๑. มอบหมายให้ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน นำข้อมูลในส่วนมูลค่าที่ดินตามราคาประเมินของกรมธนารักษ์ในพื้นที่ Core และ Non-core ของระบบ GIS & MIS ส่งให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี เพื่อนำไปบันทึกรายการบัญชี โดยหากดำเนินการได้ทัน ให้พิจารณาบันทึกบัญชีในงบการเงินปี ๒๕๖๖ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และให้จัดประชุมร่วมกับฝ่ายที่เกี่ยวข้อง (ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายการช่างโยธา ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม) เพื่อให้ได้ข้อสรุปของสัญญาเช่าในภาพรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยยึดระบบ GIS & MIS เป็นศูนย์กลาง

๒. มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี หารือกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการบันทึกรายการบัญชี และแนวทางดำเนินการใช้ราคาประเมินของกรมธนารักษ์เป็นมาตรฐานมูลค่าราคายุติธรรม ปรับราคาประเมินในส่วนที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการตามที่กรมธนารักษ์กำหนด และให้

ความสำคัญเรื่องของจำนวนมากกว่ามูลค่า หากจำนวนมีความครบถ้วน สามารถที่จะประเมินราคาเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้

๓. มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี และฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๓ เนื่องจากเป็นคำสั่งทางกฎหมายที่ต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องเร่งส่งมอบพื้นที่ให้บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด สำหรับพื้นที่ในการจัดหาผลประโยชน์เบื้องต้น จำนวน ๓๘,๔๖๙ ไร่ รวม ๒๘ แปลง และจัดการกับสาเหตุต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการส่งมอบพื้นที่

๔. บูรณาการความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และควรเชิญรองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่กำกับดูแลฝ่ายบริหารทรัพย์สิน และฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน เข้าร่วมประชุมเพื่อให้ได้ข้อยุติ และกำหนดกรอบเวลาที่ชัดเจน และผู้มีบทบาทดูแลพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ควรทราบพิกัดพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งหมด ว่าอยู่ที่ใด

<u>๑.๓ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์</u>

<u>๑.๓.๑ โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง</u>

ไม่ได้นำค่างวดงานก่อสร้างโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่มีการก่อสร้างและตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จมาบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ และภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนตรงตามงวดบัญชี ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑๖ เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และมาตรฐานการรายงานทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้บันทึกปรับปรุงสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งานและคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์พร้อมบันทึกบัญชีที่เกี่ยวข้อง และมีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการส่วนที่มีนัยสำคัญ แต่ยังไม่ได้บันทึกบัญชีสินทรัพย์เพื่อเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาให้ถูกต้องครบถ้วน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติมว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย มีภาระการจ่ายค่อนข้างแน่นอนที่จะต้องจ่ายชำระหนี้ เป็นไปตามกฎหมาย และสามารถประมาณการหนี้สินได้ เนื่องจากได้รับใบแจ้งหนี้มาแล้ว ส่งผลให้สามารถปิดประเด็นย่อยนี้ได้

<u>๑.๓.๒ การปรับปรุงสินทรัพย์พร้อมใช้งานและคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์นับแต่วันที่สินทรัพย์พร้อมใช้</u>

ยังคงมีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการส่วนที่มีนัยสำคัญซึ่งพร้อมใช้งานแล้วหลายแฟ้มงาน ซึ่งยังมิได้บันทึกแยกเป็นสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งานต่างๆ เพื่อเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาให้ถูกต้องครบถ้วน ตรงตามงวดบัญชีและจากการคำนวณผลกระทบของค่าเสื่อมราคาของรายการ พบว่า ยอดผลกระทบของค่าเสื่อมราคา และบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต่างๆ สุทธิจากค่าเสื่อมราคาสะสมและบัญชีที่เกี่ยวข้องกันมีจำนวนเงินที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติม สรุปได้ดังนี้

๑. สินทรัพย์พร้อมใช้งานแล้ว แต่ไม่ได้ดำเนินการบันทึกบัญชีสินทรัพย์ เพราะรอเอกสารที่เป็นทางการ รวมทั้งยังไม่ได้ปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด จะส่งผลให้ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานทางบัญชี เนื่องจากไม่มีการคำนวณค่าเสื่อมราคา ควรมีแนวทางการคิดมูลค่าสินทรัพย์ระหว่างดำเนินงาน โดยโครงการจะมีเอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับรายการค่าใช้จ่ายในการสร้างสิ่งก่อสร้าง (BOQ) ซึ่งสามารถนำรายการหลักมาแยกราคาค่าใช้จ่ายเพื่อคิดค่าเสื่อมราคาโดยประมาณได้ และควรพิจารณาความแตกต่างของการดำเนินงานระหว่างไม่มีการดำเนินการกับมีการดำเนินการโดยประมาณการ

๒. มอบหมายให้ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง เร่งรัดดำเนินการปรับปรุงรายการรายละเอียดสินทรัพย์ลงใน Template เพื่อให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี สามารถนำข้อมูลไปบันทึกบัญชีในทะเบียนสินทรัพย์และปรับปรุงแก้ไขการคำนวณค่าเสื่อมราคาให้ถูกต้องครบถ้วน ตรงตามงวดบัญชี

๑.๔ มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

ไม่ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๙ เรื่องเครื่องมือทางการเงิน มาใช้ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลัง วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๓ และมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญไปจากมาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม แต่ยังไม่ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติม สรุปได้ดังนี้

๑. มอบหมายให้ฝ่าย/สำนักงานที่เป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับสัญญาเช่า หารือและยืนยันจำนวนสัญญาในระบบ GIS และ MIS ให้แล้วเสร็จ จึงจะสามารถปิดประเด็นความเห็นได้ โดยให้เริ่มดำเนินการบันทึกจากข้อมูลตัวเลขที่มีอยู่เดิมแล้ว ซึ่งเป็นวิธีการลักษณะ Manual ตามเดิมที่เคยปฏิบัติอยู่ก่อนแล้ว ไม่ต้องรอให้ระบบ MIS และ FMIS เสร็จสิ้นสมบูรณ์ โดยคาดว่าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะสามารถยอมรับได้

๒. มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี หารือวิธีการหรือแนวทางกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ยังไม่ถือปฏิบัติครอบคลุมทั้งฉบับในกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน และเกี่ยวข้องกับระบบการเงินและการบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทย (FMIS)

๑.๕ ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังไม่ได้บันทึกค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย และภาระหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติมว่า การดำเนินการจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยอาจมีค่าใช้จ่ายที่สูงแต่จะส่งผลดีกว่าประมาณการด้วยตนเอง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างดำเนินการให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีติดตามอย่างต่อเนื่อง และรายงานให้คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ทราบ

๒. ส่วนที่ ๒ ข. การที่ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมเพียงพอ จำนวน ๒ ประเด็น

๒.๑ ลูกหนี้และรายได้จากการบริหารสินทรัพย์

ไม่สามารถรวบรวมข้อมูลสัญญาเช่าให้เป็นปัจจุบันและจัดส่งให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสอบทานตามจำนวนที่ร้องขอได้ครบถ้วน รวมถึงคดีความที่ฟ้องร้องเกี่ยวกับค่าเช่าทรัพย์สินบางส่วน ไม่ได้บันทึกบัญชีเป็นลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ และไม่มีการกำหนดมาตรการควบคุมภายในเพื่อปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติม สรุปได้ดังนี้

๑. มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี หารือกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินและได้มอบข้อสังเกตให้การรถไฟแห่งประเทศไทย หากมีสัญญาครบถ้วนแต่ผู้เช่าไม่ชำระค่าเช่า จะมีแนวทางดำเนินการอย่างไร หากตั้งบัญชีลูกหนี้ตามสัญญาไว้แล้ว แต่ลูกหนี้ไม่ชำระค่าเช่า สัญญาหากไม่มีการทำใหม่ถือเป็นการต่อสัญญาโดยอัตโนมัติหรือไม่ และมีการตั้งลูกหนี้เพิ่มตามสัญญาที่ปรับเพิ่มหรือไม่ และให้พิจารณาจากประเด็นที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้สุ่มตรวจสอบรายการใด และนำมาหารือเพื่อหาแนวทางแก้ไข

๒. มอบหมายให้ฝ่ายบริหารทรัพย์สินดำเนินการจัดการข้อมูลของสัญญากับบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ให้แล้วเสร็จ และให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีติดตามอย่างต่อเนื่อง และรายงานให้คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ทราบ

๒.๒ เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

เป็นการรับรู้รายการตามมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งหากรายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่าย ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นรัฐบาลพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมองว่าจำนวนเงินดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือมีจำนวนเงินที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปี

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติม สรุปได้ดังนี้

๑. มอบข้อสังเกตและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี หารือกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน กรณีประเด็นหลักฐานไม่เพียงพอ เพื่อขอทราบถึงความชัดเจนของหลักฐานที่เพียงพอและยอมรับได้คือหลักฐานอะไร นอกจากผลขาดทุนที่ปรากฏในแต่ละปี และรัฐบาลให้เงินชดเชยปีละเท่าใด และถือว่าเป็นภาระผูกพันของรัฐบาล ซึ่งได้มีการอ้างอิงเอกสารหลักฐานตามหมายเหตุประกอบงบการเงินแล้ว การแสดงมูลค่าไม่เหมาะสมเป็นอย่างไร จะสามารถได้รับชดเชยจากรัฐบาลครบถ้วนหรือไม่ หากไม่ได้รับตามจำนวน ต้องมีการคิดหรือวัดมูลค่าการด้อยค่าหรือไม่ อย่างไร แล้วจะประเมินการด้อยค่าเท่าใด ทั้งนี้ ขอให้แยกประเด็นออกจากกันให้ชัดเจน ระหว่างหลักฐานไม่เพียงพอกับการแสดงมูลค่าไม่เหมาะสม ตลอดจนให้พิจารณานำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการปิดงบการเงินให้เร็วขึ้น

๒. การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรตั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับเท่ากับจำนวนเงินที่คาดว่าจะได้รับ โดยประมาณการรายรับจากสถิติที่เคยได้รับที่ผ่านมาตามกรอบเพดานของภาครัฐ หากนำเรื่องเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับออกจากงบการเงิน จะไม่เป็นตามหลักความระมัดระวังเพราะทราบแล้วว่าได้แน่นอน

๓. การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในปัจจุบัน เรื่องของผลประกอบการ (Cash Flow) ขาดทุน ต้องการให้เห็นว่าเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับที่ภาครัฐให้มาในแต่ละปีไม่เพียงพอต่อผลขาดทุนในแต่ละปี แต่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังดำเนินกิจการอยู่จนถึงปัจจุบัน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ขออนุมัติเงินกู้จากรัฐบาลทุกปี เท่ากับจำนวนเงินที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องการใช้ และมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ควรดำเนินการปรึกษากับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามแนวทางดังกล่าว เพื่อจะได้หาแนวทางบันทึกบัญชีที่ถูกต้องเป็นไปตามหลักการบัญชี และตามหลักความเป็นจริง

๑.๒ รายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑.๒.๑ รายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณโดยรวม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

๑. มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย รักษามาตรฐานการดำเนินงานเพื่อให้การเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนรัฐวิสาหกิจประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗ สูงกว่าเป้าหมายรัฐบาลที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๙๕ โดยดำเนินการทบทวน/ปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการงบประมาณให้เป็นรูปธรรมตั้งแต่เริ่มต้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อลดการปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงงบประมาณระหว่างปี ตลอดจนให้ฝ่าย/สำนักงานควบคุมการดำเนินงานเพื่อให้มีผลการเบิกจ่ายให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด

๒. มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการติดตามเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินงบประมาณในภาพรวมให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด เพื่อให้เชื่อมั่นได้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย จะสามารถดำเนินการเบิกจ่ายได้อย่างครบถ้วนภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ และดำเนินการเบิกจ่ายงบประมาณแผ่นดิน (พลางก่อน) ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ เนื่องจากหากไม่สามารถเบิกจ่ายได้ครบถ้วนอาจส่งผลกระทบต่อการพิจารณาจัดสรรงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

๓. มอบข้อสังเกตให้การรถไฟแห่งประเทศไทย นำเสนอรายละเอียดผลการดำเนินงานในเชิงวิเคราะห์เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับ

ทราบถึงปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานที่แท้จริง และร่วมกันกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

๔. การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ได้มีปัญหาเรื่องการจ่ายชำระหนี้เพราะรัฐบาลสนับสนุนฝ่ายการเงินและการบัญชี ควรดำเนินการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างหนี้ อยู่ในกรอบดำเนินการได้หรือไม่ การลดหนี้สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ การเพิ่มรายได้ ลดรายจ่าย และควรหาข้อมูลว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ปรับโครงสร้างหนี้ได้หรือไม่อย่างไร ควรดำเนินการเตรียมข้อมูลไว้ล่วงหน้า เกี่ยวกับการออกหุ้นกู้ การลดอัตราดอกเบี้ย การหาแหล่งเงินกู้ และการกู้ยืมเงินต่างๆ ว่าจะปรับโครงสร้างหนี้ได้หรือไม่ เบื้องต้นสิ่งที่อาจจะสามารถดำเนินการได้ ๒ วิธี คือ ๑) แปรสภาพจากเงินที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการกู้เพื่อชำระหนี้มาเป็นการนำโครงการบางประเภทที่สามารถดำเนินการได้เปลี่ยนประเภทเป็นการใช้เงินงบประมาณแผ่นดินแทน และ ๒) การลดอัตราดอกเบี้ยโดยหาแหล่งเงินกู้ ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถดำเนินการได้ ทั้งนี้ ผู้เกี่ยวข้องต้องศึกษาหลักเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณาสนับสนุนเพื่อหาช่องทางการแก้ปัญหาต่อไป

๑.๒.๒ การบริหารจัดการงบประมาณทำการประจำปี

งบประมาณทำการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี วิเคราะห์และสืบค้นเพื่อหาสาเหตุของผลการดำเนินงานภายหลังจากปฏิบัติตามนโยบาย/วิธีการ เพื่อมุ่งเน้นในการจัดหารายได้เพิ่มเติมให้สูงกว่าแผนที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง และการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้ต่ำกว่าแผนที่กำหนดมากยิ่งขึ้น เพื่อให้มีผลการขาดทุนลดลงเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท

งบประมาณทำการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

มอบข้อสังเกตให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการทบทวน/ปรับปรุงวิธีการ/แผนการซ่อมบำรุงรถจักรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด เนื่องจากปริมาณรถจักรที่มีความพร้อมใช้งานลดน้อยลง ส่งผลกระทบต่อแนวทางการจัดหารายได้เพิ่ม โดยพิจารณาให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้า

๑.๓ ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงาน

๑.๓.๑ การปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิดของแต่ละฝ่าย/สำนักงาน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทยรับทราบ และมอบให้ฝ่ายตรวจสอบภายในติดตามผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยจากผู้เกี่ยวข้อง และรายงานผลความคืบหน้าให้คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบในการประชุมอย่างต่อเนื่อง

๑. รับทราบความคืบหน้าการปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.) ของแต่ละฝ่าย/สำนักงาน ซึ่งจำนวนสะสมที่ปิดแฟ้มงานได้แล้วเสร็จอยู่ที่ร้อยละ ๙๙.๘๗ (ข้อมูล ณ วันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๗) และพิจารณาเร่งรัดการปิดแฟ้มงานในส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

๒. กระตุ้นและติดตามแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.) จนสามารถปิดแฟ้มงานได้เพิ่มเติมอีก ๑ โครงการ คือ โครงการก่อสร้างทางรถไฟช่วงฉะเชิงเทรา–คลองสิบเก้า–แก่งคอย โดยฝ่ายการเงินและการบัญชี ได้ดำเนินการขึ้นทะเบียนรายการสินทรัพย์ถาวร และแจ้งผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบความถูกต้องของรายการสินทรัพย์ที่ขึ้นบัญชีในระบบทะเบียนสินทรัพย์ถาวร (PFA) และให้ยืนยันโดยติดรหัสสินทรัพย์ พร้อมถ่ายรูปและลงนามรับรอง จึงคงเหลืองานระหว่างดำเนินการที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงินอีกจำนวน ๑ โครงการ คือ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงจิระ–ขอนแก่น ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่และมีรายละเอียดจำนวนมาก ปัจจุบันอยู่ระหว่างการกรอกข้อมูลลงใน Template ของระบบ FMIS และให้ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และรายงานให้คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบอย่างต่อเนื่อง

๓. มอบหมายให้ทุกฝ่าย/สำนักงาน ถอดบทเรียน (Lesson Learn) โดยการติดตามผลการดำเนินงานปิดแฟ้มงานของโครงการต่าง ๆ ซึ่งกำลังจะแล้วเสร็จหรือดำเนินการแล้วเสร็จในปัจจุบัน ให้มีการปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิดให้แล้วเสร็จเป็นไปตามกรอบเวลาที่กำหนดตามระเบียบฯ โดยเคร่งครัด และหากเกิดประเด็นความเห็นที่เป็นข้อสังเกตจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเช่นกรณีนี้อีก ควรมีการพิจารณาโทษผู้รับผิดชอบหรือผู้กระทำผิดอย่างจริงจังและเคร่งครัด

๑.๓.๒ โครงการจัดการพลังงานในองค์กรด้วยระบบดิจิทัล (Digital Platform)

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาและมีความเห็นให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณา สั่งการ มอบหมายฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ดำเนินการสรุปรายละเอียดข้อมูลตามประเด็นดังต่อไปนี้

๑. ข้อมูลที่นำมาใช้ในการเปรียบเทียบความคุ้มค่าในการดำเนินการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ระหว่างการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) กับผู้ให้บริการรายอื่น ต้องมีน้ำหนักน่าเชื่อถือได้อย่างเพียงพอในการที่จะสื่อสารต่อสาธารณชนภายนอก ให้สามารถมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันกับการพิจารณาของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการตัดสินใจเลือกใช้บริการกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ควรมีเหตุผลเพิ่มเติมรอบด้านที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างที่เป็นผลประโยชน์และเป็นปัจจัยสำคัญที่ชัดเจนในการตัดสินใจเลือกผู้ประกอบการ

๒. การพิจารณาตัดสินใจเลือกผู้ให้บริการดำเนินการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) ในอนาคต ควรเปรียบเทียบความคุ้มค่าของผู้ให้บริการในทุกมิติ ทุกภาคส่วนอย่างรอบด้าน เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับผลประโยชน์สูงสุด มีความโปร่งใส และเกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

๓. เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจจะมีการร้องเรียนในโครงการต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ทุกฝ่าย/สำนักงาน มีการเตรียมความพร้อม/ฐานข้อมูลที่มีการนำมาใช้ประกอบการพิจารณาต่าง ๆ อย่างชัดเจน ครบถ้วน และน่าเชื่อถือเพียงพอ เพื่อให้สามารถตอบชี้แจงประเด็นต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว ทันกาล

๑.๓.๓ การแบ่งแยกพื้นที่ Core/Non-core

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาและมีความเห็นให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาสั่งการให้ฝ่าย/สำนักงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการดังนี้

๑. มอบหมายให้ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน นำข้อมูลในส่วนมูลค่าที่ดินตามราคาประเมินของกรมธนารักษ์ในพื้นที่ Core และ Non-core ของระบบ GIS & และปรับปรุงข้อมูลของระบบ GIS & MIS โดยมีหลักฐานอ้างอิงให้ครบถ้วนและถูกต้องตรงตามรายการบัญชีของฝ่ายการเงินและการบัญชี และจัดประชุมร่วมกับฝ่ายที่เกี่ยวข้อง (ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายการช่างโยธา ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม) ที่มีสัญญาอยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อให้ได้ข้อสรุปในภาพรวมการรถไฟแห่งประเทศไทย และปรับปรุงระเบียบวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการทำงานตามขั้นตอนวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับที่ดินและอาคารของการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างเป็นทางการ ซึ่งจะต้องมีการกำหนดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจนในแต่ละขั้นตอน โดยนำเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาปรับปรุงกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องให้เสร็จสิ้น โดยเร็วที่สุด

๒. มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี นำข้อมูลในส่วนมูลค่าที่ดินตามราคาประเมินของกรมธนารักษ์ในพื้นที่ Core และ Non-core ของระบบ GIS & MIS ที่ได้รับจากฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน บันทึกรายการบัญชีตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๔๐ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนโดยเร็วที่สุด โดยให้พิจารณาบันทึกบัญชีในงบการเงินปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ต้องหารือกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการบันทึกรายการบัญชี โดยยึดถือข้อมูลที่มีความ

น่าเชื่อถือจากระบบ GIS & MIS ซึ่งมีการยืนยันความถูกต้องจากผู้เกี่ยวข้องแล้ว โดยนำราคาประเมินของกรมธนารักษ์มาเทียบเคียงพร้อมเอกสารประกอบการยืนยันกรรมสิทธิ์ต่าง ๆ จากฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นของข้อมูล ให้เสร็จสิ้นโดยเร็วที่สุด

๓. มอบหมายให้ฝ่ายบริหารทรัพย์สินประสานงานกับฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน ในการปรับปรุงข้อมูลสัญญาเช่าที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งหมดให้ถูกต้องตรงกันกับข้อมูลในระบบ GIS & MIS และปรับปรุงราคาประเมินอาคารที่ได้รับโอนตามสัญญาเช่าให้เป็นปัจจุบัน และนำข้อมูลพื้นที่ตามมติคณะรัฐมนตรีที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องส่งมอบให้บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด จำนวน ๓๘,๔๖๙ ไร่ (๒๘ แปลง) ซึ่งถือเป็นรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) บันทึกข้อมูลในระบบ GIS/MIS เพื่อใช้เป็นหลักฐานอ้างอิงในการบันทึกรายการบัญชีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑.๓.๔ ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการร้องเรียนในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย รับทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการร้องเรียนในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง โดยข้อมูลการร้องเรียนประจำปี ๒๕๖๖ (มกราคม-ธันวาคม) และประจำปี ๒๕๖๗ (มกราคม-พฤษภาคม) มีข้อมูลการร้องเรียนเกี่ยวกับการ Lock Specification จำนวน ๑ เรื่อง การกีดกัน/การไม่เปิดโอกาส ผู้ประสงค์ที่จะเข้าประมูล จำนวน ๒ เรื่อง และการเอื้อผลประโยชน์ จำนวน ๑ เรื่อง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ตอบชี้แจงผู้ร้องเรียนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว

๑.๓.๕ ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการบริหารคลังพัสดุที่ใช้ในการซ่อมบำรุง

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย รับทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการบริหารคลังพัสดุที่ใช้ในการซ่อมบำรุง และมีความเห็นให้ฝ่าย/สำนักงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

๑. รายการพัสดุที่ไม่เคลื่อนไหวเกิน ๕ ปี (Dead Stock) ของฝ่ายการช่างกล ควรต้องมีการบริหารจัดการแยกรายการพัสดุที่ไม่ได้ใช้งานหรือยกเลิกการใช้งานและกำหนดเป็นนโยบายที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานรับทราบและถือปฏิบัติ ตลอดจนพิจารณาดำเนินการตัดบัญชีและจำหน่ายให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว เพื่อไม่ให้เป็นภาระทางบัญชีและลดภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการจัดเก็บพัสดุที่ไม่ใช้งาน รวมทั้งมีความเสี่ยงต่อการสูญหายและต้องใช้เวลาในการตรวจนับเป็นประจำทุกปีอีก ทั้งนี้ต้องมีการกำหนดมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดรายการพัสดุที่จัดซื้อและไม่ได้ใช้งานอีก

๒. รายการพัสดุที่มีจำนวนคงเหลือเป็นศูนย์ (Zero Stock) ของฝ่ายการช่างกล ควรต้องมีการสำรวจและพิจารณารายการพัสดุที่มีผลกระทบต่อการซ่อมบำรุงรถจักร ล้อเลื่อน ให้มีการจัดเก็บที่เพียงพอ และทันกาลต่อการใช้งาน เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อจำนวนรถจักร ล้อเลื่อนที่พร้อมใช้งาน สำหรับการให้บริการขนส่งประเภทต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓. มอบหมายให้ฝ่ายการช่างกล กำหนดแผนงานที่มีกรอบระยะเวลา (Time Frame) ที่ชัดเจนในการบริหารจัดการรายการพัสดุที่ไม่เคลื่อนไหวเกิน ๕ ปี (Dead Stock) แต่ละประเภท/รายการ ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว เพื่อแยกรายการพัสดุที่ยังมีความจำเป็นในการใช้งานพัสดุที่ไม่มีความจำเป็นในการใช้งาน และพัสดุที่เสื่อมสภาพพร้อมให้มีการดำเนินการตัดบัญชีและจำหน่ายให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว และดำเนินการตรวจสอบหาสาเหตุ หากเกิดความเสียหายจะมีวิธีดำเนินการและกำหนดผู้รับผิดชอบอย่างไร เพื่อให้มีความชัดเจนและป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอีก

๑.๓.๖ ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสถิติค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถจักร

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย รับทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสถิติค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถจักร และมอบให้ฝ่ายตรวจสอบภายใน นำความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย รับไปดำเนินการเป็นข้อมูลเพื่อประเมินความเสี่ยงในการจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๘ โดยฝ่ายการช่างกล ฝ่ายบริการโดยสาร และฝ่ายบริการสินค้า ควรต้องมีการประชุมวางแผนร่วมกันเพื่อ

ประเมินวางแผนการจัดริ้วขบวน/การจัดหาทรัพยากรเพื่อรองรับการจัดหารายได้การขนส่งประเภทต่าง ๆ ทั้งระยะสั้นและระยะยาว เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนรถในการให้บริการ และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย

๑.๓.๗ ระบบการเงินและการบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทย (Financial Management Information System: FMIS)

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาและมีความเห็นให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาสั่งการให้ฝ่าย/สำนักงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการดังนี้

๑. มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรมีหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางในการกำกับดูแลวางแผนและกำหนดงบประมาณด้านสารสนเทศในภาพรวมองค์กร

๒. มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการที่จะลงทุนและแผนธุรกิจ (Feasibility Study and Business Plan) ก่อนดำเนินการต่อ ในส่วนของการดูแลและบำรุงรักษาระบบ (Maintenance Service Agreement: MA) ในทุกโครงการที่มีการจ้างพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓. มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาความพร้อมในการดำเนินโครงการพัฒนาระบบการเงินและการบัญชี (FMIS) เนื่องจาก มีจุดอ่อนด้านกิจกรรมควบคุมยังไม่เพียงพอในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสารสนเทศต่าง ๆ ดำเนินการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาว่าเกิดจากคนหรือระบบอื่น ๆ และทบทวนการดำเนินโครงการในเรื่องของความสำเร็จและความคุ้มค่าในการดำเนินการ

๔. มอบหมายให้ทุกฝ่าย/สำนักงาน ควรพิจารณาทบทวนโครงการพัฒนาสารสนเทศในการรถไฟแห่งประเทศไทย ในส่วนที่รับผิดชอบทั้งหมด (โครงการที่มีการตรวจรับแล้วเสร็จ โครงการที่อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบและโครงการในอนาคต) ว่ามีความพร้อมในทุกด้านที่จะขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมาย/วัตถุประสงค์ของโครงการ ซึ่งมีผลต่อค่าใช้จ่ายที่มีมูลค่าสูง

๒. ด้านระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สอบทานความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมีกระบวนการประเมินระบบการควบคุมภายใน และการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล ดังนี้

๑. ติดตามความคืบหน้าในการปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.) และมอบความเห็นเพิ่มเติมโดยมอบหมายให้ทุกฝ่าย/สำนักงาน ให้มีการถอดบทเรียน (Lesson Learn) ติดตามผลการดำเนินงานปิดแฟ้มงานของโครงการต่าง ๆ ให้มีการปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.) ให้แล้วเสร็จเป็นไปตามกรอบเวลาที่กำหนดตามระเบียบฯ และหากเกิดประเด็นความเห็นที่เป็นข้อสังเกตจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เช่นกรณีนี้อีก ควรมีการพิจารณาโทษผู้รับผิดชอบหรือผู้กระทำผิดอย่างจริงจังและเคร่งครัด

๒. ติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงานโครงการจัดการพลังงานในองค์กรด้วยระบบดิจิทัล (Digital Platform) และมอบข้อสังเกตการพิจารณาและเหตุผลในการตัดสินใจเลือกผู้ให้บริการดำเนินการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) ในภายภาคหน้า ควรเปรียบเทียบความคุ้มค่าของผู้ให้บริการในทุกมิติ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับผลประโยชน์สูงสุด

๓. ติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงานการแบ่งแยกพื้นที่ Core/Non-core โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานเพื่อให้ได้ข้อสรุปในภาพรวมการรถไฟแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับสัญญาเช่าโดยยึดระบบ GIS & MIS เป็นศูนย์กลาง และต้องสอบยันตรวจสอบความมีอยู่จริงของสัญญาเช่าในระบบโดยเร็ว

๔. ติดตามความคืบหน้าข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการบริหารคลังพัสดุที่ใช้ในการซ่อมบำรุงและสถิติค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถจักร และมอบความเห็นเพิ่มเติมเพื่อเป็นข้อมูลประเมินความเสี่ยงในการจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๘

๕. มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการติดตามเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินงบประมาณในภาพรวมให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด

๖. มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการทบทวน/ปรับปรุงวิธีการ/แผนการซ่อมบำรุงรถจักรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด เนื่องจากปริมาณรถจักรที่มีความพร้อมใช้งานลดน้อยลง ส่งผลกระทบต่อแนวทางการจัดหารายได้เพิ่ม โดยพิจารณาให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้า

๗. มอบข้อสังเกตและแนวทางการดำเนินการแก้ปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับประเด็นความเห็นแบบมีเงื่อนไขของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และเพิ่มเติมในประเด็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค และรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในกรณีที่ค้นหาสัญญาไม่พบ และไม่ทราบว่าสัญญาใดหาย ให้ดำเนินการแก้ปัญหาจำนวนสัญญาที่แตกต่างกันให้ได้โดยเร็ว และจัดทำข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนสัญญา และผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน เพื่อรายงานให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบ

๘. มอบความเห็นเพิ่มเติมรายงานผลการตรวจสอบ เรื่อง การใช้งานระบบฐานข้อมูลการซ่อมบำรุง (CMMS) และการบริหารพัสดุ ในประเด็นของระบบที่ใช้งานมีความล้าสมัย อาจต้องนำมาพิจารณาทบทวนความต้องการของผู้ใช้งาน และปรับปรุงระบบให้ตอบสนองและเป็นเครื่องมือในการติดตามงานให้กับผู้บริหารอีกทางหนึ่ง และเรื่องการลดใช้กระดาษเพื่อก้าวสู่องค์กรดิจิทัล ในประเด็นการดำเนินการใช้กระดาษและระบบดิจิทัล ที่มีการดำเนินการคู่ขนานกันไป จะทำให้เพิ่มภาระกับพนักงาน อาจไม่นำไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้

๙. มอบความเห็นเพิ่มเติมรายงานผลการตรวจสอบ เรื่อง การบริหารจัดการระบบบริหารงานทรัพยากรบุคคล (HRIS) ในประเด็นการดูแลระบบได้เองโดยไม่ต้องพึ่งพาจากผู้รับจ้างบริการดูแลและบำรุงรักษา (Maintenance Service Agreement: MA) และเรื่องการจัดฐานข้อมูลที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในประเด็นการดำเนินการเริ่มลงมือจากข้อมูลที่มีอยู่แน่นอนและชัดเจน

๑๐. มอบความเห็นเพิ่มเติมรายงานผลการตรวจสอบ เรื่อง การจัดฐานข้อมูลที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ผู้เกี่ยวข้อง ต้องเริ่มลงมือจากข้อมูลที่มีอยู่แน่นอนและชัดเจน เช่น โฉนดที่ดิน หลักฐานครอบครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน นำเข้าสู่ระบบก่อนอันดับแรก แล้วจึงขยายผลไปยังพื้นที่น่าจะเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกรณีไม่มีโฉนดที่ดินหรือหลักฐานแสดงการครอบครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน แต่มีสัญญาเช่า ซึ่งเป็นแหล่งข้อมูล หลักฐานที่สามารถนำมาใช้อ้างอิง เพื่อสันนิษฐานถึงความเป็นเจ้าของตั้งแต่ในอดีตกาล

๓. ด้านกิจกรรมการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการด้านกิจกรรมการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

๑. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และนำเสนอให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับทราบตามกรอบเวลาที่ระเบียบฯ กำหนด

๒. พิจารณาให้ความเห็นชอบปฏิทินการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยกำหนดให้มีการประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง เพื่อให้มีการกำกับดูแลติดตามการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง การกำกับดูแลที่ดี และการปฏิบัติงานต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ และเป็นไปตามเป้าหมาย

๓. พิจารณาทบทวน และให้ความเห็นชอบกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ และ ประจำปี ๒๕๖๘ โดยให้ความเห็นเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาดำเนินการปรับปรุงรายละเอียดเนื้อหาก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาอนุมัติ

๔. พิจารณาให้ความเห็นชอบการทบทวนแผนปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ และให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาอนุมัติ

๕. พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อถือใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานประจำปี ๒๕๖๗ และประจำปี ๒๕๖๘ และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาอนุมัติ

๖. พิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติแบบการประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ทั้งรายบุคคลและคณะ และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อทราบ

๗. รับทราบการสื่อสารและแลกเปลี่ยนทำความเข้าใจถึงบทบาท หน้าที่ และข้อมูลเบื้องต้นสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ เช่น ประเด็นสืบเนื่องจากคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ชุดที่ผ่านมา ความเชื่อมโยงกับหลักเกณฑ์ ระเบียบ คู่มือต่าง ๆ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย กฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ผ่านมา โครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยและฝ่ายตรวจสอบภายใน ภารกิจความรับผิดชอบในการตรวจสอบทรัพยากรหน่วยงานตรวจสอบ กฎบัตรของฝ่ายตรวจสอบภายใน ความเสี่ยงที่สำคัญ และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

๘. รับทราบและทำความเข้าใจนโยบายการบัญชีและประเด็นความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน แบบมีเงื่อนไข ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

๔. ด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจกรรมตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างอิสระและมีประสิทธิผล ดังนี้

๑. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลการดำเนินงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับทราบตามกรอบเวลาที่ระเบียบฯ กำหนด

๒. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลการดำเนินงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำไตรมาสที่ ๑, ๒ และ ๓ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ และรายงานต่อผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓. พิจารณาให้ความเห็นชอบตัวชี้วัดเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗)

๔. พิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ และให้ความเห็นชอบอนุมัติให้ถือใช้กฎบัตรการตรวจสอบภายใน การรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๗ ในปี ๒๕๖๘

๕. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนพัฒนาและปรับปรุงตามข้อคิดเห็นจากการประเมินของกรมบัญชีกลาง ตามรายงานผลการประเมินการประกันและการปรับปรุงคุณภาพงานตรวจสอบภายในภาครัฐจากภายนอกองค์กร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๖. พิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติการแต่งตั้งเลื่อนระดับพนักงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน

๗. พิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติ ให้ถือใช้คู่มือการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายในตามที่ได้มีการทบทวนคู่มือปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ฉบับที่ถือใช้ในปี ๒๕๖๗ โดยเพิ่มเติมประเด็นกรอบหลักเกณฑ์การวัดผลของข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายฯ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อถือใช้ในปี ๒๕๖๘

๘. พิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติแบบประเมินผลการปฏิบัติงานด้านความเชื่อมั่น คำปรึกษา และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อถือใช้ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗

๙. พิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติแบบประเมินตนเอง (Self-Assessment Report : SAR) ของฝ่ายตรวจสอบภายใน

๑๐. พิจารณาให้ความเห็นชอบการพิจารณาปูนบำเหน็จความชอบให้แก่พนักงานในฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ บัญชี ๑ ขั้น

๑๑. พิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติตรวจสอบเรื่องร้องเรียน

๑๒. มอบนโยบาย/แนวทางในการจัดทำแผนการตรวจสอบ และพิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ และแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๘ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อทราบ

๑๓. รับทราบผลการประเมินตนเองเป็นระยะ (Periodic Self Assessment) ภายในองค์กรของฝ่ายตรวจสอบภายใน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ และมีข้อสังเกตในส่วนของผลคะแนนด้านบุคลากร ได้รับผลประเมินน้อยกว่าด้านอื่น ๆ ฝ่ายตรวจสอบภายในต้องผลักดันและนำเสนอผู้ว่าการฯ เพื่อให้ได้รับการสนับสนุนบุคลากรให้ครบถ้วนตามเกณฑ์ที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำหนด

๑๔. รับทราบผลการพิจารณาทบทวนยืนยันความเป็นอิสระและรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๖

๑๕. รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๖

๑๖. รับทราบผลการสอบคัดเลือกบุคคลภายนอกและภายใน เพื่อบรรจุและแต่งตั้งเป็นพนักงานตรวจสอบภายใน

๑๗. รับทราบการทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ รอบ ๖ เดือนหลัง

๑๘. รับทราบรายงานความคืบหน้าการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๗ และให้ฝ่ายตรวจสอบภายใน ดำเนินการตรวจสอบและเพิ่มเติมรายละเอียดต่าง ๆ

๑๙. รับทราบรายงานผลการดำเนินงานด้าน Core Business Enabler ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๖ และแผนปรับปรุงการดำเนินงาน ด้านการตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๖ โดยมอบความเห็นเพิ่มเติมให้ฝ่ายตรวจสอบภายในนำความเห็นของผู้ประเมิน ทั้ง ๗ ด้าน มาเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๘ และบูรณาการดำเนินงานร่วมกัน

๒๐. รับทราบรายงานผลการตรวจสอบ จำนวน ๗ เรื่อง ได้แก่ (๑) การใช้งานระบบฐานข้อมูลการซ่อมบำรุง (CMMS) และการบริหารพัสดุ (๒) การลดใช้กระดาษเพื่อก้าวสู่องค์กรดิจิทัล (๓) การบริหารจัดการระบบบริหารงานทรัพยากรบุคคล (HRIS) (๔) การจัดฐานข้อมูลที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (๕) การกำกับดูแลกิจการที่ดี (การสอบทานการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์) (๖) การบริหารความเสี่ยงด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ (๗) ระบบการเงินและการบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทย (Financial Management Information System : FMIS)

๒๑. รับทราบรายงานผลการตรวจสอบงานพิเศษ/ผู้บริหารสั่งการ จำนวน ๔ เรื่อง ได้แก่ (๑) รายงานผลการตรวจสอบบัญชีรายได้สถานี (๒) ข้อมูลเบื้องต้นตามหนังสือขอให้ตรวจสอบเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยนำที่ดินของประชาชนให้เอกชนเช่า (๓) ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการดำเนินงานของพิพิธภัณฑ์รถไฟไทย และมูลนิธิรถไฟไทย และ (๔) การปฏิบัติหน้าที่จำหน่ายตั๋วโดยสารของพนักงานรถไฟที่สถานี

๒๒. รับทราบรายงานผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๗

๒๓. รับทราบสถานะความคืบหน้าการดำเนินงานตามความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๕ เรื่อง ได้แก่ (๑) การปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (๒) การแบ่งแยกพื้นที่ Core/Non-Core (๓) ระบบการเงินและการบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทย (๔) ข้อมูลการบริหารคลังพัสดุที่ใช้ในการซ่อมบำรุงของฝ่ายการช่างกล และ (๕) ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการดำเนินงานของพิพิธภัณฑ์รถไฟไทย และมูลนิธิรถไฟไทย

๕. ด้านความสัมพันธ์กับผู้สอบบัญชีและฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ประชุมหารือร่วมกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินและฝ่ายบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับรายงานผลการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ และสำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้สอบบัญชี เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามกลไก และกระบวนการในการนำเสนอรายงานของผู้สอบบัญชี และดำเนินการติดตามผลความคืบหน้าการดำเนินงานตามประเด็นความเห็นแบบมีเงื่อนไขและข้อสังเกตต่าง ๆ ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินในส่วนที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการที่ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมเพียงพอ

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ประชุมหารือกับฝ่ายบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับรายงานผลการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนและหกเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๖ สำหรับงวดสามเดือนและเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๖ สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ สำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ และสำหรับงวดสามเดือนและหกเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๗ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้สอบบัญชี และติดตามความคืบหน้าผลการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนรัฐวิสาหกิจของเดือน ตุลาคม ๒๕๖๖ โดยมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี และฝ่ายตรวจสอบภายใน ดำเนินการติดตามและรายงานความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดประเด็นความเห็นแบบมีเงื่อนไขของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน รวมถึงร่วมกันกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาการดำเนินงานต่าง ๆ ให้ตรงจุด เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น

๖. ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ ความรับผิดชอบภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมอบหมาย รวมถึงการดำเนินการแก้ปัญหาหลายประเด็น โดยมีผลสำเร็จ/ความคืบหน้าในการกำกับดูแลและติดตามงานตามนโยบาย/ข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังนี้

เรื่อง	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง	ความคืบหน้าการดำเนินงาน
การปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.)	สามารถปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.) เพิ่มเติมจนเหลืออีก ๑ แฟ้มงาน จากทั้งหมด ๑,๒๓๑ แฟ้มงาน (แฟ้มงานตั้งแต่ปี ๒๕๔๖ – ๒๕๖๔)	มีการมอบแนวทางการแก้ปัญหา การติดตามอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งระบุกรอบเวลาที่แล้วเสร็จของแต่ละโครงการอย่างชัดเจน ตลอดจนมอบความเห็นเพิ่มเติมในการถอดบทเรียน (Lesson Learn)
ประเด็นความเห็นแบบมีเงื่อนไขและข้อสังเกตต่าง ๆ ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน	๑. ลดจำนวนประเด็นในส่วนที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการที่ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่ง	ประเด็นย่อย จำนวน ๑ ประเด็นลดลง คือ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ซึ่งเปลี่ยนแปลงการดำเนินการโดยบันทึกปรับปรุงรายการบัญชี

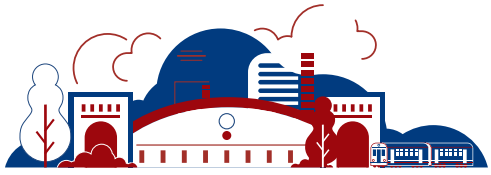
เรื่อง	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง	ความคืบหน้าการดำเนินงาน
	หลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมเพียงพอ	สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ พร้อมบันทึกรายการบัญชีประมาณการหนี้สินในสาระสำคัญ จึงสามารถปิดประเด็นความเห็นนี้ได้
	๒. การแบ่งพื้นที่ Core/Non-Core นำข้อมูลที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกในระบบ GIS/MIS ให้มากขึ้น และปรับปรุงข้อมูลให้สามารถแยกพื้นที่ Core/Non-Core ได้เพิ่มเติม	มีการสำรวจและนำข้อมูลที่ดินสายเหนือได้เพิ่มเติม และผลักดันให้จัดทำรายละเอียดในพื้นที่อื่นๆ อีก เพื่อนำเข้าข้อมูลพื้นที่ตามมติคณะรัฐมนตรีให้ครอบคลุม จำนวน ๒๘ แปลง รวมถึงการตั้งข้อสังเกตให้มีแนวทางในการกำหนดคำนิยามของ Core/Non-Core ใหม่ เพื่อให้สามารถระบุพื้นที่ได้ชัดเจนขึ้น
พัฒนาระบบรางด้วย BCG	พัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	มีการติดตามโครงการจัดการพลังงานในองค์กรด้วยระบบดิจิทัล (Digital Platform) ซึ่งเป็นระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) แทนการใช้ไฟฟ้า และสนับสนุนให้ฝ่ายตรวจสอบภายในนำกระดาษ Reuse มาใช้ในกระบวนการตรวจสอบ ซึ่งจะสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ส่วนหนึ่ง
การบริหารความเสี่ยง	บูรณาการให้ความเสี่ยงของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีทิศทางเดียวกันเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร	บูรณาการความเสี่ยงร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายในและศูนย์บริหารความเสี่ยง โดยให้ทั้ง ๒ หน่วยงานได้มีการแบ่งปันข้อมูลซึ่งกัน
การควบคุมภายใน	ลดจุดอ่อนกิจกรรม/กระบวนการต่าง ๆ และสร้างระบบการควบคุมภายในที่ดีให้การรถไฟแห่งประเทศไทย	มอบหลักการสำหรับติดตามการดำเนินงานตรวจสอบเป็นระยะ เพื่อให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ เช่น การติดตามโครงการจัดการพลังงานในองค์กรด้วยระบบดิจิทัล (Digital Platform) การแบ่งแยกพื้นที่ Core/Non-core การบริหารคลังพัสดุที่ใช้ในการซ่อมบำรุง การซ่อมบำรุงรถจักร และระบบการเงินและการบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทย(Financial Management Information System: FMIS) เป็นต้น
การกำกับดูแลฝ่ายตรวจสอบภายใน	ดำเนินกิจกรรมการตรวจสอบภายในให้เป็นไปอย่างอิสระ มีประสิทธิผล เป็นไปตามมาตรฐาน	มอบความเห็นเพิ่มเติมรายงานผลการตรวจสอบ เพื่อให้มีการปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้พนักงานตรวจสอบภายใน พัฒนาตนเองเข้าสู่มาตรฐานที่เกี่ยวข้องสำหรับการดำเนินงานตรวจสอบ

๗. บทสรุป

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยและเป็นไปตามความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยได้แสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารและผู้เข้าร่วมประชุมอย่างตรงไปตรงมา เพื่อสร้างกระบวนการกำกับดูแลที่ดี มีการควบคุมภายใน และการบริหารความเสี่ยงที่รัดกุม โดยการเพิ่มมูลค่าและมุ่งเน้นประโยชน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นสำคัญ

(นายศันสนะ สุริยะโยธิน)
ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

การกำกับดูแลกิจการที่ดี
Good Corporate Governance



ในปี 2567 คณะกรรมการรถไฟฯ ประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงจากหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ ความรู้ความสามารถในการกำหนดทิศทาง กลยุทธ์ เป้าหมายของการรถไฟฯ ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายภาครัฐ แผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการและสอดคล้องกับแผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟฯ

In 2024, SRT Board of Commissioners comprised of the senior executives from the government organizations and private sectors who had experiences, knowledge, and abilities to determine directions, strategies and targets of the State Railway of Thailand as well as supervising the management to ensure compliance with government policy, strategic plan, action plan and in line with the State Railway of Thailand rehabilitation plan.

คณะกรรมการรถไฟฯ มีอำนาจหน้าที่ร่างนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น

1. วางข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการรถไฟฯ
2. วางข้อบังคับการประชุม และดำเนินการของคณะกรรมการรถไฟฯ
3. วางข้อบังคับว่าด้วยการบรรจุ การแต่งตั้ง และการถอดถอนพนักงานของการรถไฟฯ
4. วางข้อบังคับว่าด้วยระเบียบปฏิบัติงานของการรถไฟฯ และข้อบังคับว่าด้วยระเบียบวินัย และการลงโทษพนักงานของการรถไฟฯ
5. วางข้อบังคับว่าด้วยเครื่องแบบพนักงานของการรถไฟฯ
6. ตั้งอัตรามาตรฐานค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
7. กำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟเป็นครั้งคราว
8. กำหนดอัตราเงินเดือนพนักงานของการรถไฟฯ

SRT Board of Commissioners' authority is to draft policy and supervise in general for SRT business for instance,

1. Impose regulations on various matters under the founding objectives of SRT
2. Impose meeting's regulations and procedures of the SRT Board of Commissioners
3. Impose regulations on hiring, promoting, and dismissing of SRT officers
4. Impose regulations on SRT's code of practice and rules on discipline and penalty of SRT officers
5. Impose regulations on SRT officer's uniform
6. Impose the standard of fares, service fees, and supplementary charges for SRT business
7. Impose fares, service fees, and supplementary charges for SRT business from time to time
8. Impose salary rates for SRT officers

คุณสมบัติของกรรมการรถไฟฯ

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

- มีสัญชาติไทย
- มีอายุไม่เกินหกสิบห้าปีบริบูรณ์
- มีคุณวุฒิและประสบการณ์เหมาะสมกับกิจการของการรถไฟฯ
- ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย หรือไม่เคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ

The qualifications of SRT Board of Commissioners

SRT Board of Commissioners must have and must not have any qualifications as stipulated in the State Railway of Thailand Act B.E. 2494 (1951) and the Standard Qualifications of the Board and Officer of State Enterprises Act B.E. 2518 (1975) (as amended) which includes:

- Obtaining Thai nationality;
- Being under sixty-five years old;
- Having suitable qualifications and experiences for SRT business;
- Not being bankrupt or having been a dishonest bankrupt;
- Not having been sentenced by a final judgment to imprisonment, excepting for a sentence for an offense committed through negligence or a petty offense;
- Not being a person of unsound mind or mental infirmity;

- ไม่เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดิน เพราะร่ำรวยผิดปกติ หรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ
- ไม่เป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น
- ไม่เป็นข้าราชการการเมือง เว้นแต่เป็นการดำรงตำแหน่งกรรมการตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย
- ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งใดในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง
- ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากงาน เพราะทุจริตต่อหน้าที่
- ไม่เป็นผู้ถือหุ้นของการรถไฟฯ หรือผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลที่การรถไฟฯ ถือหุ้นอยู่
- ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งใดในนิติบุคคลที่การรถไฟฯ เป็นผู้ถือหุ้น เว้นแต่คณะกรรมการของการรถไฟฯ มอบหมายให้ดำรงตำแหน่งกรรมการหรือดำรงตำแหน่งอื่นในนิติบุคคลที่การรถไฟฯ เป็นผู้ถือหุ้น
- ไม่เป็นกรรมการ หรือผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจในการจัดการ หรือมีส่วนได้เสียในนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ผู้ร่วมทุน หรือมีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการของการรถไฟฯ เว้นแต่เป็นประธานกรรมการกรรมการ หรือผู้บริหารโดยการมอบหมายของการรถไฟฯ

- Not having been ordered by a judgment or an order of a court that the assets shall be vested in the State on the grounds of unusual wealth or an unusual increase of assets;
- Not being a member of the House of Representatives, senator, member of a local assembly or local administrator;
- Not being a political official, excepting for holding a board position pursuant to a provision of law;
- Not being a person holding any position in a political party or an official of a political party;
- Not having been expelled, dismissed or removed from work on the ground of dishonest performance of duties;
- Not being a shareholder of SRT or a shareholder of a juristic person in which SRT holds shares;
- Not holding any position in a juristic person in which SRT holds shares, excepting is entrusted by the SRT Board of Commissioners to hold a board position or other position in the juristic person in which SRT holds shares;
- Not being a board or an executive or a person who having authority in the management or an interest in a juristic person that has a concessionaire or joint venture party, or having an interest relating SRT business, excepting for being a chairperson of the board, a board, or the executive which is entrusted by SRT;

หลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ยประชุมและค่าตอบแทนรายเดือนให้กับคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2562 เป็นต้นมา ถือปฏิบัติตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร.0505/15029 ลงวันที่ 25 เมษายน 2562 เรื่องข้อเสนอการปรับปรุงอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น และมติคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 9/2562 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2562 เห็นชอบให้จ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมให้กับคณะกรรมการรถไฟฯ คณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ และคณะทำงานอื่น ที่มีสิทธิได้รับเบี้ยประชุมตามอัตราและหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

1) อัตราค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานอื่น

The criteria for meeting allowance and monthly payment of SRT Board of Commissioners

From 7th June 2019 onwards, the criteria is subject to the letter of the Secretariat of the Cabinet Nor Ror 0505/15029 dated 25th April 2019, Subject: Proposal on rate amendment and criteria for monthly payment and meeting allowance for boards of state enterprises and any members of sub-board, subcommittee or other working groups and the resolution of SRT Board of Commissioners meeting no.9/2019 dated 7th June 2019 which had approved to pay the payment and meeting allowance for SRT Board of Commissioners, sub-board and subcommittee and other working groups which have the right to receive the meeting allowance, the rate and criteria are as follows:

1) Monthly payment and meeting allowance for boards of state enterprise and other members of sub-board, subcommittee or other working groups:

กลุ่มรัฐวิสาหกิจ State Enterprises Category	ค่าตอบแทนรายเดือน ไม่เกิน (บาท/เดือน) Monthly Payment-not more than (Baht/Month)	เบี้ยประชุม ไม่เกิน (บาท/เดือน) Meeting Allowance-not more than (Baht/Month)
กลุ่มที่ 1 : รัฐวิสาหกิจที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ Group 1 : State Enterprises which listed on the Stock Exchange of Thailand	เป็นไปตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น In accordance with the resolution of the shareholders' meeting	
กลุ่มที่ 2 : รัฐวิสาหกิจกลุ่มสถาบันการเงิน Group 2 : Financial State Enterprises	10,000	20,000
กลุ่มที่ 3 : รัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ Group 3 : Large State Enterprises	10,000	20,000
กลุ่มที่ 4 : รัฐวิสาหกิจขนาดกลาง Group 4: Medium State Enterprises	8,000	16,000
กลุ่มที่ 5 : รัฐวิสาหกิจขนาดเล็ก Group 5 : Small State Enterprises	6,000	12,000

หมายเหตุ : การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดอยู่ในกลุ่มที่ 3 รัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ ตามข้อ 2 (2)
Remarks: The State Railway of Thailand is in the group 3: Large State Enterprise according to Article no. 2 (2)

ทั้งนี้ การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ให้รัฐวิสาหกิจจ่ายเฉพาะเบี้ยประชุมให้กับกรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นที่เข้าร่วมประชุมเป็นจำนวนเท่ากัน ในอัตรา 0.5 เท่าของเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

2) การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนให้กับผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการรัฐวิสาหกิจตามสัดส่วนระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง โดยจ่ายให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจในอัตรา 2 เท่าของค่าตอบแทนรายเดือนกรรมการรัฐวิสาหกิจ
3) การจ่ายเบี้ยประชุมให้ประธานในที่ประชุมในอัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 25 ของเบี้ยประชุมกรรมการ
   3.1) การประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้จ่ายเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจในคณะกรรมการแต่ละคณะเป็นรายครั้ง เดือนละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ ในกรณีมีเหตุสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี
   3.2) การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ให้จ่ายเบี้ยประชุมให้กรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นที่ไม่ใช่บุคลากรของรัฐวิสาหกิจที่เข้าร่วมประชุมเป็นจำนวนเท่ากัน รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน และหากกรรมการอื่นนั้นเป็นบุคลากรของรัฐวิสาหกิจ และการประชุมนั้นในทางปฏิบัติของรัฐวิสาหกิจถือได้ว่า เป็นการปฏิบัติงานในหน้าที่ของบุคลากรนั้น บุคลากรนั้นไม่ได้รับเบี้ยประชุม เนื่องจากเป็นการปฏิบัติงานในหน้าที่

For the meeting of sub-board, subcommittee or other working groups, the State Enterprise would pay the meeting allowance equally to boards of state enterprise and other members who attending the meeting in the rate of 0.5 times of the meeting allowance rate of boards of State Enterprise as specified in the criteria.

2) Monthly payment for boards of state enterprises is calculated by the length of time of working. The chairman receives a double rate of the monthly payment for boards of state enterprise.
3) Meeting allowance for the chairman of the meeting is calculated by increasing 25 percent of meeting allowance of boards.
   3.1) For boards of state enterprises' meeting, the meeting allowance is paid once a month. In any reasonable necessity, the meeting allowance may be paid more than once a month, but not more than 15 times per year.
   3.2) For the meeting of sub-board, subcommittee or other working groups, the meeting allowance is paid equally to boards of state enterprise and other boards who not being personnel of state enterprise totally not more than 2 working groups and not more than 1 time per month per working group. In case such other boards are personnel of state enterprise, and the meeting, under the practical term, considered as a duty performance, such personnel shall not receive the meeting allowance.

3.3) การประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ให้จ่ายเบี้ยประชุมให้กับพนักงานการรถไฟฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์การรถไฟฯ ให้ได้รับเบี้ยประชุมครั้งละ 1,000.- บาท

4) การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจที่ประสบปัญหาและคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) มีมติให้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาร่วมกับกระทรวงเจ้าสังกัด คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลกิจการให้สามารถดำเนินการตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของรัฐบาล ในการประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้จ่ายเบี้ยประชุมเดือนละไม่เกิน 2 ครั้ง และในการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ให้จ่ายเบี้ยประชุมกรรมการรวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 2 ครั้งต่อเดือน

5) อัตราข้างต้นเป็นอัตราขั้นสูงสุดในการพิจารณากำหนดและปรับปรุงค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ และคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ซึ่งรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งจะต้องพิจารณาถึงฐานะการเงินและความสามารถในการจ่ายขององค์กรเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐวิสาหกิจที่ใช้เงินงบประมาณขอให้พิจารณาถึงความเหมาะสมของภาระของงบประมาณประกอบด้วยเพื่อมิให้มีผลกระทบต่อฐานะการเงินขององค์กร ทั้งนี้ การพิจารณากำหนดและปรับปรุงค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมตามอัตราและหลักเกณฑ์นี้ จะไม่มีผลใช้บังคับจนกว่าจะได้ดำเนินการที่จำเป็นตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว

3.3) For the relations affairs board meeting, the SRT officer who is appointed as a board of the SRT relations affairs board shall receive a meeting allowance of 1,000 baht in each time.

4) The State Railway of Thailand is a state enterprise that faces the difficulties problems and the State Enterprise Policy Office (SEPO) had a resolution for SRT to prepare a solution plan under collaboration with the affiliated ministry. SEPO has a vital role in supervising the business operation to ensure effectiveness and achievement in accordance with government policy. For the boards of state enterprises' meeting, the meeting allowance is paid not more than 2 times a month. In the meeting of sub-board, subcommittee, or other working groups the meeting allowance is paid, totally, not more than 2 working groups and not more than 2 times per month.

5) The above-mentioned rate is the maximum rate for imposing and correcting the monthly payment and the meeting allowance for boards of state enterprises and sub-board, subcommittee or other working groups. Each state enterprise shall consider its financial status and payment capabilities as a primary concern. In particular, the state enterprise that requires a budget should consider the suitability of the budget burden in order not to have an impact on the financial status of the organization. The determination and amendment of the monthly payment and the meeting allowance are under such rate and criteria and is not valid unless all legal requirement proceeds.

หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร.0505/15029
ลงวันที่ 25 เมษายน 2562
The Letter of the Secretariat of the Cabinet Nor Ror 0505/15029
Dated 25th April 2019

เบี้ยประชุมกรรมการ

คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ (ไม่เกิน 2 ครั้ง/เดือน)

ประธานกรรมการ	25,000.- บาท/ครั้ง
กรรมการ	20,000.- บาท/ครั้ง

คณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่น

กรรมการรัฐวิสาหกิจ (ไม่เกิน 2 คณะ ๆ ละไม่เกิน 2 ครั้ง/เดือน)

ประธานคณะ	12,500.- บาท/ครั้ง
กรรมการ	10,000.- บาท/ครั้ง
กรรมการ (บุคคลภายนอก)	10,000.- บาท/ครั้ง

กรรมการอื่น (บุคคลภายใน เช่น กรรมการกิจการสัมพันธ์ฯ) ครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท

Meeting Allowance

State Enterprise (Not exceeding 2 times/month)

Chairman	25,000.- Baht/meeting
Board	20,000.- Baht/meeting

Subcommittees/Executive committees/other committees

State Enterprise Committee (Not exceeding 2 committees-2 times/committee/month)

Chairman	12,500.- Baht/meeting
Board	10,000.- Baht/meeting
Committee (Outsiders)	10,000.- Baht/meeting

Other Committee (Insiders such as Business Relations Board) not exceeding 1,000 baht

คณะกรรมการรถไฟฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ โดยให้ความเห็นชอบปฏิทินและระเบียบวาระการประชุมไว้เป็นการล่วงหน้าตลอดปี โดยจะมีการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ทุกวันพฤหัสบดีในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือน ซึ่งตามหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ในกรณีมีเหตุสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี อีกทั้งการรถไฟฯ เป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ในกลุ่มฟื้นฟูกิจการ ตามหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ จัดให้มีการประชุมได้ 2 ครั้ง/เดือน ในปี 2566 จึงกำหนดการประชุม จำนวน 15 ครั้ง โดยในเดือน มี.ค. ก.ค. และ ก.ย. มีการประชุม 2 ครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับเรื่องสำคัญที่ต้องนำเข้าพิจารณา เช่น งบประมาณ ร่างตัวชี้วัด และแผนการดำเนินงานประจำปี ทั้งนี้ ได้มีการส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบเอกสารให้กรรมการรถไฟฯ ล่วงหน้า ก่อนการประชุมเป็นเวลา 4-7 วัน

และได้มีนโยบายลดการใช้กระดาษในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ โดยให้การรถไฟฯ จัดเก็บข้อมูลประกอบการประชุมในรูปแบบไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ และสามารถจัดส่งระเบียบวาระพร้อมเอกสารประกอบผ่านระบบ Intranet (e-Meeting) ที่มีการพัฒนาเพื่อใช้งานบนอุปกรณ์ Tablet

ระบบการจัดการประชุมอิเล็กทรอนิกส์ (e-Meeting) ได้เริ่มใช้งานตั้งแต่การประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 11/2561 เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 21 มิถุนายน 2561 สามารถอำนวยความสะดวกให้คณะกรรมการรถไฟฯ ช่วยให้การประชุมเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีข้อมูลประกอบการตัดสินใจ รวมทั้งลดปริมาณการใช้เอกสารประกอบประชุมได้เป็นจำนวนมาก

คณะกรรมการรถไฟฯ มีการเสนอความคิดเห็นอย่างเปิดเผย และเป็นอิสระ มีการจดบันทึกการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้ การบันทึกรายงานการประชุมแต่ละระเบียบวาระสำหรับการจัดทำรายงานการประชุมจะประกอบด้วยข้อคิดเห็น ข้อสังเกต รวมถึงข้อเสนอแนะที่สำคัญอันเป็นประโยชน์ต่อการรถไฟฯ และจัดเก็บรายงานการประชุมที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการรถไฟฯ แล้วในรูปแบบเอกสาร และ Upload ไฟล์เอกสารเข้าระบบ e-Meeting เพื่อให้กรรมการรถไฟฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

คณะกรรมการรถไฟฯ ได้ให้ความสำคัญในการติดตามการดำเนินงานทั้งด้านการเงินและไม่ใช่ด้านการเงิน โดยกำหนดให้มีระเบียบวาระการรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูการรายงานผลการเบิกจ่ายงบลงทุนของการรถไฟฯ และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ นำเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ เป็นรายเดือน และมอบหมายให้นำข้อสังเกต ข้อคิดเห็นของที่ประชุมไปสู่การปฏิบัติ โดยในการรายงานความคืบหน้า ให้ระบุปัญหา/อุปสรรคพร้อมเสนอแนวทางการแก้ไข เพื่อประกอบการพิจารณาตัดสินใจด้วย

ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฯ มีหน้าที่ในการนัดหมาย จัดทำหนังสือเชิญประชุม จัดเตรียมระเบียบวาระและเอกสารประกอบการประชุม รวมถึงบันทึกรายงานการประชุมให้มีข้อมูลที่สำคัญครบถ้วน จัดส่งให้กรรมการรถไฟฯ รับรองและจัดเก็บไว้อย่างเป็นระบบ

SRT Board of Commissioners has scheduled a meeting of the Board of Commissioners by approving the calendar and meeting agenda in advance throughout the year. There will be one meeting per month on Thursday of the 3rd week of the month, in accordance with the criteria for paying monthly payment and meeting allowance for boards of state enterprise. In case of reasonable cause, SRT may consider paying the meeting allowance more than once a month but not more than 15 times per year. In addition, the State Railway of Thailand is a state enterprise in the business rehabilitation group according to the criteria for paying monthly payment and meeting allowance for boards of state enterprise so it can hold 2 meetings per month so 13 meetings were held in 2024 and in September, two meetings were held to comply with important matters that must be taken into consideration, such as the budget, draft Key Performance Indicators and annual operational plan. However, a meeting invitation letter with agenda was sent in hard copy form to SRT Board of Commissioners 4-7 days in advance.

A policy to reduce using paper in the meeting of the board of commissioners is implemented. SRT hence stores meeting documents in electronic format and the agenda and related documents can be delivered via intranet system (e-Meeting) which is developed for using on tablet devices.

The e-Meeting system, which first used in the SRT Board of Commissioners meeting no. 11/2018 held on Thursday, 21st June 2018, has been a convenient tool in the meeting, allowing smooth and fast procedures, assisting in decision making and decreasing the use of paper significantly.

SRT Board of Commissioners expresses their opinion openly and independently while the minutes of meeting is taken in written form. In each meeting agenda, the minutes of the meeting consists of opinion, observations and important suggestions beneficial to SRT. The minutes of the meeting, which is certified by the SRT Board of Commissioners, will be documented and uploaded to e-Meeting system for reviewing by the Board of Commissioners and relevant person.

SRT Board of Commissioners gives an importance for monitoring both financial and non-financial performance and imposes to have an agenda for reporting work progress of the rehabilitation plan, reporting investment budget disbursement of SRT and following up the performance regards to SRT Board of Commissioners' meeting resolution by reporting to the SRT Board of Commissioners on a monthly basis and assigning to bring observation, opinions in the meeting to be implemented into practice. The report of work progress consists of issues/problems and proposal for solution as a contributing factor for making decision.

Board of Commissioners Coordination and Secretarial Center has the duty in making an appointment, preparing meeting invitation letters, preparing meeting agendas and meeting documents, including recording minutes of the meeting to ensure completeness of important information. The minutes of the meeting is submitted to the SRT Board of Commissioners for certification and storage in a systematic place

สรุปการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการรถไฟฯ และคณะอนุกรรมการต่าง ๆ
ในรอบปีงบประมาณ 2567 (1 ตุลาคม 2566-30 กันยายน 2567)

The Summary of meeting attendance of SRT Board Commissioners and Other Subcommittees
In the fiscal year 2024 (1st October 2023-30th September 2024)

ลำดับ No.	ชื่อ-สกุล Name-Surname	ตำแหน่ง Position	คกร. Board Meeting	Audit	Account	Risk	CG	บริหารทรัพย์สิน Property Management	Ex-com	DT	ยุทธศาสตร์ Strategy	ประเมินผล ผวก. Governor Assessment	สรรหา ผวก. Governor Selection	พิจารณาผลตอบแทน ผวก. Remuneration	ค่าตอบแทนรายเดือน Monthly Salary	เบี้ยประชุมรวม Total Meeting Allowance
1	นายจิรุตม์ วิศาลจิตร Mr. Chirute Visalachitra	ปกร. Chairman	13/13												240,000.00	375,000.00
2	นายวิม รุ่งวัฒนจินดา Mr. Wim Rungwattanajinda	คกร. Board	12/13	4/8			4/4								79,677.40	386,333.33
3	นายศันสนะ สุริยะโยธิน Mr. Sansana Suriyayothin	คกร. Board	13/13		4/4	4/4							5/5		79,677.40	576,666.67
4	นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์ Miss Suksiri Apinyanuwat	คกร. Board	12/13	10/10		4/4		7/7				2/2		1/1	120,000.00	642,000.00
5	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย Mr. Apirat Chaiwongnoi	คกร. Board	13/13						9/9			2/2	5/5		120,000.00	475,000.00
6	นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์ Mr. Arthit Suriyabhivadh	คกร. Board	13/13						9/9		7/7				79,677.40	380,000.00
7	นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์ Mr. Areesak Streanraparparyut	คกร. Board	13/13					7/7		4/4		2/2			79,677.40	382,500.00

หมายเหตุ
1. คณะกรรมการรถไฟฯ ชุดปัจจุบัน ได้รับการแต่งตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2567
2. สรุปจำนวนครั้งในการประชุม ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม-30 กันยายน 2567
3. ค่าตอบแทนรายเดือนของคณะกรรมการรถไฟฯ เดือนกันยายน 2567 จะเบิกจ่ายในเดือนตุลาคม 2567
4. ค่าตอบแทนของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ จะอยู่ในเบี้ยประชุมรวม

1. The current SRT Board of Commissioners was appointed according to a Cabinet resolution on 2nd January 2024.
2. This summarizes the number of meetings from 2nd January to 30th September 2024.
3. The monthly remuneration for SRT Board of Commissioners for September 2024 will be disbursed in October 2024.
4. The remuneration for the SRT Audit Committee is included in the total meeting allowance.

คณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ

เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการรถไฟฯ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ประธานกรรมการรถไฟฯ ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/คณะกรรมการชุดย่อย เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของการรถไฟฯ ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายศันสนะ สุริยะโยธิน
  กรรมการรถไฟฯ, ประธานกรรมการ
- นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์
  กรรมการรถไฟฯ, กรรมการ
- นายวิม รุ่งวัฒนจินดา
  กรรมการรถไฟฯ, กรรมการ
- นางสิรินทร์ แดงไชยวัฒน์
  กรรมการ
- นายพิสิษฐ์ ลีลาวชิโรภาส
  กรรมการ

มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยงานตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 หลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ จัดทำกฎบัตรด้านการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง รวมถึงให้จัดทำแผน การดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งเสนอให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาเห็นชอบแผนก่อนเริ่มปีงบประมาณ และรายงานผลการดำเนินงาน รวมทั้งข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการรถไฟฯ อย่างน้อยทุกรายไตรมาส

คณะอนุกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

- นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์
  กรรมการรถไฟฯ, ประธานอนุกรรมการ
- นายศันสนะ สุริยะโยธิน
  กรรมการรถไฟฯ, อนุกรรมการ
- รศ. ดร.วรสัณฑ์ บูรณากาญจน์
  อนุกรรมการ
- พลโท กานต์ กลัมพสุต
  อนุกรรมการ
- พลเอก ดร.ธวัชชัย ชวนสมบูรณ์
  อนุกรรมการ
- นายทศพล กฤตวงศ์วิมาน
  อนุกรรมการ

The Board of Committee and Subcommittee

To increase the effectiveness of the SRT Board of Commissioners performance, the chairman of the SRT Board of Commissioners has appointed a sub-board/subcommittee to supervise the operation of SRT as follows.

SRT Audit Board of Committee

- Mr. Sansana Suriyayothin
  SRT Board, Chairman
- Ms. Suksiri Apinyanuwat
  SRT Board, Committee
- Mr. Wim Rungwattanajinda
  SRT Board, Committee
- Ms. Sirin Daengchaiwat
  Committee
- Mr. Pisit Leelavachiropas
  Committee

The committee's duties and responsibilities are as described in the regulation of the Finance Ministry regarding the Audit Committee and Internal Audit of the State Enterprise B.E. 2555 (2012), criteria and code of practice of the Audit Committee in state enterprise. The committee prepares an audit charter to be consistent with the scope of responsibility in SRT business. The audit charter must be approved by SRT Board of Commissioners and must be reviewed at least once a year. The committee shall prepare an annual operation plan and propose to SRT Board of Commissioners for consideration prior to the next fiscal year. The operation results and suggestions should be reported at least every quarter to the SRT Board of Commissioners.

Risk Management and Internal Audit Subcommittee

- Ms. Suksiri Apinyanuwat
  SRT Board, Chairman
- Mr. Sansana Suriyayothin
  SRT Board, Subcommittee
- Assoc. Prof. Dr. Worasan Buranakarn
  Subcommittee
- Lieutenant General Karn Kalampasut
  Subcommittee
- General Dr. Thawatchai Chuansomboon
  Subcommittee
- Mr. Totsapon Kritwongwiman
  Subcommittee

- ผู้ว่าการรถไฟฯ
  เลขานุการ
- ผู้อำนวยการศูนย์บริหารความเสี่ยง
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- หัวหน้ากองประสานและติดตามความเสี่ยง
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2
- หัวหน้ากองบริหารและพัฒนา
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 3

พิจารณาให้ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงและนโยบายการควบคุมภายใน และให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ กำกับและตรวจสอบให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงและนโยบายการควบคุมภายในที่กำหนด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างเพียงพอและเหมาะสม จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ให้จัดทำแผนการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในประจำปี พร้อมทั้งเสนอให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาเห็นชอบแผนการดำเนินงานก่อนเริ่มปีงบประมาณ และรายงานผลการดำเนินงานรวมทั้งข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการรถไฟฯ อย่างน้อยทุกรายไตรมาส พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือการบริหารความเสี่ยง และคู่มือการควบคุมภายใน พิจารณาให้ความเห็นชอบค่าระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Appetite: RA) และช่วงเบี่ยงเบนของระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Tolerance: RT) พิจารณาให้ความเห็นชอบความเสี่ยงระดับองค์กรและแผนบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฯ รวมทั้งติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยทุกรายไตรมาส พิจารณาให้ความเห็นรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง รวมทั้งติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนการปรับปรุงการควบคุมภายในอย่างน้อยทุกรายไตรมาส พิจารณาให้ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาระบบบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน รวมถึงการสร้างวัฒนธรรมด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการรถไฟฯ ให้สอดคล้องกับค่านิยมของการรถไฟฯ เพื่อให้การบริหารจัดการของการรถไฟฯ มีประสิทธิภาพ

คณะอนุกรรมการกำกับและติดตามการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์
  กรรมการรถไฟฯ, ประธานอนุกรรมการ
- นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์
  กรรมการรถไฟฯ, อนุกรรมการ
- นายพินิจ พัวพันธ์
  อนุกรรมการ

- Governor
  Secretary
- Chief, Risk Management Center
  Assistant Secretary 1
- Chief, Coordination and Follow-up Risk Division
  Assistant Secretary 2
- Chief, Administration and Development Division
  Assistant Secretary 3

The subcommittee shall give opinions and suggestions on risk management and internal control policy and give opinions prior to submit to the SRT Board of Commissioners for the approval. The subcommittee shall supervise and review all departments' compliance with the risk management and internal control policy to ensure that the risk management and internal control of the SRT is adequate and sufficient. The subcommittee shall prepare a charter on risk management and internal control to be consistent with the SRT's scope of responsibility. The charter must be approved by SRT Board of Commissioners and must be reviewed at least once a year. The subcommittee shall prepare an annual plan for risk management and internal control operation and propose to the SRT Board of Commissioners for consideration and approval prior to the next fiscal year. The operation results and suggestions should be reported at least every quarter to the SRT Board of Commissioners. The subcommittee shall consider and approve the risk management and internal control guidance, consider and approve Risk Appetite (RA) and Risk Tolerance (RT). The subcommittee shall consider and approve corporate risk and SRT's risk management plan, including monitoring, auditing, and assessing compliance to risk management plan at least every quarter. The subcommittee shall consider and give opinions on the assessment report of internal control under the Ministry of Finance criteria, including monitoring, auditing, and assessing compliance to the internal control improvement plan at least every quarter. The subcommittee shall consider and give opinions on the development of risk management system and internal control, including creating SRT's risk management culture and internal control to meet SRT's value to ensure effective management of SRT.

SRT Supervising and Monitoring Properties Management Subcommittee

- Mr. Areesak Streanraparparyut
  SRT Board, Chairman
- Miss Suksiri Apinyanuwat
  SRT Board, Subcommittee
- Mr. Pinit Phuaphan
  Subcommittee

- นายเสนอ อัศวมันตา
  อนุกรรมการ
- นายพิษณุพร ขาวประเสริฐ
  อนุกรรมการ
- นายรุ่งธรรม เปรมมางกูร
  อนุกรรมการ
- นายก้อง รุ่งสว่าง
  อนุกรรมการ
- นางลดาวัลย์ ธนะธนิต
  อนุกรรมการ
- นายธนากร คัยนันท์
  อนุกรรมการ
- ผู้ว่าการรถไฟฯ
  อนุกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
  เลขานุการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2

มีหน้าที่กำหนดแนวทางการดำเนินงาน ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพย์สิน อสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฯ พิจารณาเกี่ยวกับการจัดหาประโยชน์จากทรัพย์สินประเภทอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฯ ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่การรถไฟฯ กำกับดูแล เร่งรัด ติดตาม การจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟฯ รวมทั้งโครงการด้านอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่คณะกรรมการการรถไฟฯ เห็นสมควรให้เป็นไปตามนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ เพื่อให้การดำเนินงาน การเร่งรัด กำกับดูแล และติดตามการดำเนินการตามแผนวิสาหกิจด้านการบริหารทรัพย์สิน ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ และการบริหารการจัดการประโยชน์ในพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เชิญบุคคล นิติบุคคลหน่วยงานภายนอก หรือเรียกให้พนักงานของการรถไฟฯ มาให้ข้อมูล ความเห็น หรือข้อเสนอแนะในเรื่องที่เกี่ยวข้อง หรือขอเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับทรัพย์สินของการรถไฟฯ ประเภทอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณา แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อมอบหมายให้ปฏิบัติงานเฉพาะกรณีได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการพัฒนาทรัพย์สินให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง รายงานผลการดำเนินงาน และข้อเสนอแนะต่อประธานกรรมการรถไฟฯ

- Mr. Saner Aswananta
  Subcommittee
- Mr. Pitsanuphon Khaoprasert
  Subcommittee
- Mr. Rungtham Premmangkur
  Subcommittee
- Mr. Kong Rungsawang
  Subcommittee
- Ms. Ladawan Thanathanit
  Subcommittee
- Mr. Thanakorn Kainun
  Subcommittee
- Governor
  Subcommittee
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Secretary
- Director, Property Management Department
  Assistant Secretary 1
- Director, Land Development Project Administration Department
  Assistant Secretary 2

The subcommittee shall determine the direction of SRT operation relating to real estate management and other properties in association with SRT's real estate. The subcommittee shall consider procurement benefits from real estate and other properties in association with SRT's real estate for the highest effectiveness and interest to SRT. The subcommittee shall supervise, accelerate, monitor the establishment of subsidiaries for administration of the SRT's property, including real estate projects and other assets, as SRT Board of Commissioners' consideration to ensure compliance with a policy. The subcommittee shall determine strategies for the operation, accelerate, supervise, and monitor the performance under SRT strategic plan; property administration to ensure that all projects are on the plan and to manage the property for a better performance. The subcommittee shall invite the third party or require SRT staff to provide information, opinions or suggestions in related subjects or request evidence related to SRT's properties, real estates and other properties for consideration, and appoint working groups for special case as appropriate and necessary. The subcommittee shall prepare the charter regarding property development to be consistent with the SRT's business and operation plan. The charter must be approved and be reviewed by the SRT Board of Commissioners at least once a year. The operation results and suggestions should be reported at least once a year to the SRT Chairman of the Board of Commissioners.

คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม

- นายวิม รุ่งวัฒนจินดา
  กรรมการรถไฟฯ, ประธานอนุกรรมการ
- พล.ต.ต. ลาภ ศรีสำอางค์
  อนุกรรมการ
- นายธนเปรม จโนภาส
  อนุกรรมการ
- ผศ. ดร.ธันยพร สุนทรธรรม
  อนุกรรมการ
- นายณัฐพงษ์ ใบมณฑา
  อนุกรรมการ
- นายประพันธ์ จินดาเลิศอุดมดี
  อนุกรรมการ
- นายทยาวัต อาคมพิทักษ์
  อนุกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ
  ให้กำกับดูแลกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
  อนุกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ
  ให้กำกับดูแลกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
  อนุกรรมการ
- ผู้อำนวยการศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฯ
  อนุกรรมการ
- ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์
  อนุกรรมการ
- หัวหน้าสำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ
  เลขานุการ
- หัวหน้ากองปฏิบัติการตรวจการ สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟฯ
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- หัวหน้างานวิเคราะห์และประเมินผล สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟฯ
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2

มีหน้าที่พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายการบริหารให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) และความรับผิดชอบต่อสังคมโดยรวม และให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ ตรวจสอบให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารตามหลักธรรมาภิบาลของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างเพียงพอและเหมาะสม พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพ เชิญหน่วยงานต่าง ๆ หรือเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ให้ชี้แจงให้ถ้อยคำ หรือจัดส่งเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ เชิญผู้เชี่ยวชาญหรือ

Good Governance and Corporate Social Responsibility Subcommittee

- Mr. Wim Rungwattanajinda
  SRT Board, Chairman
- Police Major General Larb Srisam-ang
  Subcommittee
- Mr. Thanaprem Chanopas
  Subcommittee
- Asst. Prof. Dr. Thanyaporn Sunthorntham
  Subcommittee
- Mr. Nattapong Baimonta
  Subcommittee
- Mr. Prapan Jindalertudomdee
  Subcommittee
- Mr. Tayawat Arkompitak
  Subcommittee
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Subcommittee
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Subcommittee
- Chief, Board of Commissioners Coordination and Secretarial Center Subcommittee
- Chief, Public Relations Center
  Subcommittee
- Chief, Inspector Governor
  Secretary
- Chief, Inspection Management Division,
  Office Inspector Governor, Assistant Secretary 1
- Chief, Chief Analysis and Evaluate Section,
  Office Inspector Governor, Assistant Secretary 2

The subcommittee's duties are to provide opinions and suggestions about administration policy to be in conformity with the Good Governance and Corporate Social Responsibility and gives opinions prior to proposing to SRT Board of commissioners for the approval. The committee shall review a compliance with the Good Governance and Corporate Social Responsibility among all departments to ensure the adequacy and integrity of SRT's corporate governance. The subcommittee shall give opinions and suggestions related to the development of the Good Governance and Corporate Social Responsibility system to ensure effectiveness of corporate administration. The subcommittee shall invite agencies or SRT staff to provide information or to deliver evidence relating to work performance as supplement factors for the subcommittee consideration.

ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกมาให้คำปรึกษาแนะนำได้ตามความเหมาะสม จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

The subcommittee shall invite experts or qualified person for advising or suggesting as considered appropriate. The subcommittee shall prepare the charter regarding Good Governance and Corporate Social Responsibility to be consistent with SRT operation. The charter must be approved by the SRT Board of Commissioners and must be reviewed at least once a year.

คณะอนุกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
  กรรมการรถไฟฯ, ประธานกรรมการ
- นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์
  กรรมการรถไฟฯ, กรรมการ
- นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์
  กรรมการรถไฟฯ, กรรมการ
- รองศาสตราจารย์ ดร.อนามัย ดำเนตร
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  เลขานุการ
- หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
  ผู้ช่วยเลขานุการ

มีหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการปฏิบัติงานและตัวชี้วัดการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟฯ พิจารณารายงานการแสดงผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟฯ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินการปฏิบัติงานที่คณะกรรมการรถไฟฯ ที่คณะกรรมการรถไฟฯ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว รายงานผลการประเมินของการปฏิบัติของผู้ว่าการรถไฟฯ เสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณาจัดทำกฎบัตร ว่าด้วยการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟฯ ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

SRT Governor Performance Assessment Subcommittee

- Mr. Apirat Chaiwongnoi
  SRT Board, Chairman
- Ms. Suksiri Apinyanuwat
  SRT Board, Subcommittee
- Mr. Areesak Streanraparparyut
  SRT Board, Subcommittee
- Associate Professor Dr. Anamai Damnet
  Subcommittee
- Director, Human Resource Department
  Secretary
- Chief, Policy and Planning Bureau
  Assistant Secretary

The subcommittee shall consider and determine criteria and approach to assess SRT Governor's performance. The subcommittee shall approve operation plan and assessment indicator of SRT Governor's performance. The subcommittee shall consider report of SRT Governor's performance under the criteria and assessment method as approved by the SRT Board of Commissioners. The subcommittee shall prepare an assessment result of SRT Governor's performance and propose to the SRT Board of Commissioners for consideration. The subcommittee shall prepare a charter regarding Governor's performance assessment to be consistent to the SRT's scope of responsibility. The charter must be approved by the SRT Board of Commissioners and must be reviewed at least once a year.

คณะอนุกรรมการ (Executive Committee) กลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ

- นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
  กรรมการรถไฟฯ, ประธานอนุกรรมการ
- นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์
  กรรมการรถไฟฯ, อนุกรรมการ
- นายอำนวย ปรีมนวงศ์
  อนุกรรมการ
- นายศันสนะ สุริยะโยธิน
  กรรมการรถไฟฯ, อนุกรรมการ
- นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์
  กรรมการรถไฟฯ, อนุกรรมการ

Report Scrutinization (Executive Committee) Subcommittee

- Mr. Apirat Chaiwongnoi
  SRT Board, Chairman
- Mr. Arthit Suriyabhivadh
  SRT Board, Subcommittee
- Mr. Amnuay Preemonwong
  Subcommittee
- Mr. Sansana Suriyayothin
  SRT Board, Subcommittee
- Mr. Areesak Streanraparparyut
  SRT Board, Subcommittee

- ผู้ว่าการรถไฟฯ
  อนุกรรมการ
- หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
  เลขานุการ
- ผู้อำนวยการศูนย์ประสานงานและเลขานุการ คณะกรรมการรถไฟฯ
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- หัวหน้ากองกลาง สำนักงานผู้ว่าการ
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2

มีหน้าที่พิจารณา ตรวจสอบ กลั่นกรองข้อมูลต่าง ๆ ที่จะนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับการรถไฟฯ และระเบียบการรถไฟฯ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดทำดับความสำคัญของเรื่อง เพื่อจัดเข้าระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ติดตาม เร่งรัด ความคืบหน้าของโครงการต่าง ๆ ที่มีความสำคัญและรายงานให้ คณะกรรมการรถไฟฯ ทราบเป็นประจำทุกเดือน มีอำนาจเรียกเอกสาร เชิญบุคคล จากฝ่าย/สำนักงาน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาตรวจสอบหรือให้ข้อมูลได้

- Governor
  Subcommittee
- Chief, Governor Bureau
  Secretary
- Chief, Board of Commissioners Coordination and Secretarial Center, SRT Board
  Assistant Secretary 1
- Chief, General Affairs Division, Governor Bureau
  Assistant Secretary 2

The subcommittee's duties are to consider, check, and screen all documents that are proposed to the SRT Board of Commissioners to ensure compliance with the laws, SRT's rules and relevant SRT's regulations. The subcommittee shall prioritize the importance of agenda to arrange in the SRT Board of Commissioners' meeting. The subcommittee shall follow up and accelerate the progress of important projects and report to the SRT Board of Commissioners on a monthly basis. The subcommittee is authorized to request the document or invite a person from the department/bureau or related agencies for investigation or giving information.

คณะอนุกรรมการด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล

- นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์
  กรรมการรถไฟฯ, ประธานอนุกรรมการ
- นายแพทย์สุวรรณชัย วัฒนายิ่งเจริญชัย
  อนุกรรมการ
- นางสาวณิชนันทน์ ยุ่นสมาน
  อนุกรรมการ
- ดร.ณัฐชยา ต่อเทียนชัย
  อนุกรรมการ
- ดร.ภูเทพ ดอนท้วม
  อนุกรรมการ
- ผศ.ดร.ธันยพร สุนทรธรรม
  อนุกรรมการ
- นายณกฤศพรรชธ์ ธนัตถ์อนนตชัย
  อนุกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
  อนุกรรมการและเลขานุการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
  ผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 1
- รองผู้อำนวยการเทคโนโลยีสารสนเทศ
  ผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 2
- หัวหน้ากองยุทธศาสตร์สารสนเทศ
  ผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 3

Digital Technology Development Subcommittee

- Mr. Areesak Streanraparparyut
  SRT Board, Chairman
- Dr. Suwanchai Wattanayingcharoenchai
  Subcommittee
- Ms. Nichanan Yunsaman
  Subcommittee
- Dr. Natchaya Tortianchai
  Subcommittee
- Dr. Phuthep Donthuam
  Subcommittee
- Asst. Prof. Dr. Thanyaporn Sunthorntham
  Subcommittee
- Mr. Nakritpatch Thanathanonchai
  Subcommittee
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Subcommittee and Secretary
- Director, Information Technology Department
  Assistant Secretary 1
- Deputy Director, Information Technology Department
  Assistant Secretary 2
- Chief, Information Strategy Division
  Assistant Secretary 3

มีหน้าที่กำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย และแนวทางการดำเนินงานด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของการรถไฟฯ รวมถึงการเชื่อมต่อระบบงานต่าง ๆ ของการรถไฟฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมั่นคงปลอดภัย พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล และให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยพิจารณากลั่นกรอง ทบทวนให้ข้อเสนอแนะต่อแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะยาวและแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีของการรถไฟฯ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงแผนงานด้านดิจิทัลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตาม กฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) รวมทั้งติดตาม ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินโครงการด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลตามแผนปฏิบัติการของการรถไฟฯ

The subcommittee's duties are to set policies, strategies, goals and guidelines for the development of digital technology of the State Railway of Thailand including connecting various systems of the State Railway of Thailand efficiently and safe. The subcommittee shall give comments, suggestions on policies for digital technology development and give opinions before presenting to the Board of Commissioners for approval by considering, screening, reviewing and giving recommendations to the State Railway of Thailand's Long-Term Digital Action Plan and Annual Digital Action Plan to be consistent with government policies and digital development plans for the economy and society as well as other related digital plans. The subcommittee shall supervise to be complied with the law, related rules and regulations, supervise process in managing risks related to the development of digital technology and Cyber Security including follow and evaluate the efficiency and effectiveness of the implementation of digital technology development projects according to the State Railway of Thailand's action plans.

คณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์
  ประธานอนุกรรมการ
- นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์
  กรรมการรถไฟฯ, อนุกรรมการ
- นายชาวันย์ สวัสดิ์-ชูโต
  อนุกรรมการ
- นายสุรสิทธิ์ นิติวุฒิวรรักษ์
  อนุกรรมการ
- นายอายุตม์ สินธพพันธุ์
  อนุกรรมการ
- นายวรรณศักดิ์ ทรายแก้ว
  อนุกรรมการ
- นายชาครีย์ บำรุงวงศ์
  อนุกรรมการ
- รองศาสตราจารย์ ดร.วีระพงษ์ แพสุวรรณ
  อนุกรรมการ
- นายก้อง รุ่งสว่าง
  อนุกรรมการ
- ผู้ว่าการรถไฟฯ
  อนุกรรมการ
- รองผู้ว่าการรถไฟฯ ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
  เลขานุการ
- หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1

Strategic Subcommittee

- Mr. Pichet Kunadhamraks
  Chairman
- Mr. Arthit Suriyabhivadh
  SRT Board, Subcommittee
- Mr. Chawan Sawat-Chuto
  Subcommittee
- Mr. Surasit Nitiwutiwarak
  Subcommittee
- Mr. Ayut Sinthappan
  Subcommittee
- Mr. Wannasak Saikaew
  Subcommittee
- Mr. Chakri Bamrungwong
  Subcommittee
- Associate Professor Dr. Weerapong Paesuwan
  Subcommittee
- Mr. Kong Rungsawang
  Subcommittee
- Governor
  Subcommittee
- Deputy Governor assigned by the Governor of SRT
  Secretary
- Chief, Policy, Planning, Research and Development Bureau
  Assistant Secretary 1

- รองผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2
- ผู้อำนวยการศูนย์ประสานแผนและงบประมาณ
  สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 3

มีหน้าที่กำหนดทิศทาง กลยุทธ์ ยุทธศาสตร์ โดยสอบทาน/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปี รวมถึงการให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในประเด็นทั่วไป ก่อนเสนอให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบก่อนเริ่มปีบัญชี และให้ความเห็นชอบการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปีของระบบการจัดการองค์กรที่สำคัญในส่วนของแผนบริหารทุนมนุษย์ แผนการจัดการความรู้และนวัตกรรม ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ขององค์กรและหลักเกณฑ์ระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ก่อนนำเสนอให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อรับทราบ ผ่านการนำเสนอรายงานผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ก่อนเริ่มปีงบประมาณ และนำเสนอแผนงานที่สำคัญตามที่ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคม เพื่อให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย รับทราบและกำกับ ติดตามแผนงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้ ทั้งพิจารณาให้ความเห็นชอบตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปีก่อนนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการ นโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และกำกับ ดูแล ติดตามผลการดำเนินงาน ให้เป็นไปตามตัวชี้วัด และรายงานผลการดำเนินงาน รวมถึงให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างน้อยเป็นประจำทุกไตรมาส โดยกำกับและติดตามผลการดำเนินงานตามแผนงานของแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปี รวมถึงให้ข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างน้อยเป็นประจำทุกไตรมาส

คณะอนุกรรมการกำกับและติดตามการเบิกจ่ายงบลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายกรณินทร์ กาญจโนมัย
  ประธานอนุกรรมการ
- นายศันสนะ สุริยะโยธิน
  กรรมการรถไฟฯ, อนุกรรมการ
- นางสาวรัชนีพร ธิติทรัพย์
  อนุกรรมการ
- รองศาสตราจารย์ ดร.วีระพงษ์ แพสุวรรณ
  อนุกรรมการ
- ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
  อนุกรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
  เลขานุการ

- Deputy Director, Human Resources Department
  Assistant Secretary 2
- Director, Plan and Budget Coordination Center, Policy, Planning, Research and Development Office
  Assistant Secretary 3

The Strategic Subcommittee is responsible for defining directions, strategies, and strategic plans by reviewing and revising the long-term strategic plan and annual operational plan. This includes providing observations and recommendations on general issues before submission to the SRT Board for approval prior to the start of the fiscal year. The Subcommittee also approves the revision of the long-term strategic plan and the annual operational plan for key organizational management systems, specifically in human capital management plans and knowledge and innovation management plans. This ensures alignment with the organization's strategic plan and the criteria of the State Enterprise Assessment Model (SE-AM) of the State Enterprise Policy Office (SEPO). These plans are then presented to the SRT Board for acknowledgement through performance reports from the Strategic Subcommittee of the State Railway of Thailand before the start of the fiscal year. Additionally, important plans assigned by the Ministry of Transport are presented to the SRT Board for their acknowledgment and oversight to ensure the plans achieve their objectives. Furthermore, the Subcommittee considers and approves the annual performance evaluation indicators for state enterprises before submitting them to SEPO. It also supervises, monitors, and tracks performance to ensure it aligns with the indicators, reports on performance, and provides recommendations to the SRT Board at least quarterly. This includes overseeing and monitoring performance against the long-term strategic plan and annual operational plan, as well as providing observations and recommendations to the SRT Board at least quarterly.

Oversight and Monitoring of Investment Budget Disbursements Subcommittee

- Mr. Korranin Kanjanomai
  Chairman
- Mr. Sansana Suriyayothin
  SRT Board, Subcommittee
- Ms. Ratchaneeporn Thitithap
  Subcommittee
- Associate Professor Dr. Weerapong Paesuwan
  Subcommittee
- Governor
  Subcommittee
- Director of Finance and Accounting Department
  Secretary

- รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการบัญชี ฝ่ายการเงินและการบัญชี
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการเงินและงบประมาณ ฝ่ายการเงินและการบัญชี
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2

ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการจัดทำงบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความถูกต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีและเป็นปัจจุบัน กำกับและติดตามผลการดำเนินงานและผลการเบิกจ่ายงบประมาณของการรถไฟฯ ให้เป็นไปตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามที่สำนักงบประมาณให้ความเห็นชอบ และเป็นไปตามเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนด รวมถึงรายงานผลการดำเนินงานและผลการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปี พร้อมปัญหา อุปสรรค ที่ทำให้ผลการดำเนินงานและผลการเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบอย่างน้อยเป็นรายไตรมาส

คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญา

- นายวิทยา ยามวง
  ประธานอนุกรรมการ, รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- นางพฤฒิพร เนติโพธิ์
  อนุกรรมการ
  อัยการอาวุโส สำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย
- นางสาววราภรณ์ ตงยิ่งศิริ
  อนุกรรมการ, อัยการอาวุโส สำนักงานที่ปรึกษากฎหมายสำนักงานอัยการสูงสุด
- นายวัชรินทร์ ภาณุรัตน์
  อนุกรรมการ, รองอธิบดีอัยการ สำนักงานการสอบสวนสำนักงานอัยการสูงสุด
- นายเสกสม อัครพันธุ์
  รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
  อนุกรรมการ
- นายดำรงศักดิ์ เครือแก้ว
  อนุกรรมการ
- นายคุณดร งามธุระ
  อนุกรรมการ
- นายอติชาต วิโนทัย
  อนุกรรมการ
- นายรัฐวิทย์ อาคมพิทักษ์
  อนุกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลด้านกฎหมาย และสัญญา
  อนุกรรมการและเลขานุการ

- Deputy Director, Accounting Division, Finance and Accounting Department
  Assistant Secretary 1
- Deputy Director, Finance and Budget Division, Finance and Accounting Department
  Assistant Secretary 2

This subcommittee provides consultation regarding the preparation of the State Railway of Thailand's financial statements to ensure they are accurate, adhere to accounting standards, and are up-to-date. It is responsible for supervising and monitoring the performance and budget disbursements of the SRT. This ensures that operations align with the annual operational plan and expenditure budget plan approved by the Bureau of the Budget, and meet the targets set by the government. The subcommittee also reports on performance and annual budget disbursement results, including any problems or obstacles that prevent performance and budget disbursement from meeting targets. These reports are submitted to the SRT Board at least quarterly.

Legal and Contract Subcommittee

- Mr. Wittaya Yamuang
  Chairman, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport
- Ms. Ptrutthiporn Nethipho
  Subcommittee
  Senior Public Prosecutor, Office of Legal Counsel
- Ms. Waraporn Tongyingsiri
  Subcommittee, Senior Public Prosecutor, Office of Legal Counsel, Office of the Attorney General
- Mr. Watcharin Panurat
  Subcommittee, Deputy Director-General of the Department of Investigation, Office
- Mr. Sekson Akrapun
  Subcommittee, Deputy Director-General of the Department of Land Transport
- Mr. Damrongsak Kreaukaew
  Subcommittee
- Mr. Khundorn Ngamthura
  Subcommittee
- Mr. Atichat Winothai
  Subcommittee
- Mr. Ratthawit Arkompitak
  Subcommittee
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Subcommittee and Secretary

- ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2
- หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 3
- รองผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 4
- หัวหน้ากองนิติการ สำนักงานอาณาบาล
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 5
- นางสาวแพรวศุภางค์ พงษ์สุวรรณ
  นิติกรชำนาญการ สำนักกฎหมาย
  กรมการขนส่งทางบก

- Director, Stores Department
  Assistant Secretary 1
- Director, Human Resource Department
  Assistant Secretary 2
- Chief, Legal Bureau
  Assistant Secretary 3
- Deputy Director, Stores Department
  Assistant Secretary 4
- Chief, Legal Investigation Division, Legal Bureau
  Assistant Secretary 5
- Ms. Praewsupang Pongsuwan
  Legal Officer, Professional Level, Legal Affairs Bureau,
  Department of Land Transport

มีหน้าที่ให้คำปรึกษา แนะนำ และพิจารณากลั่นกรองร่างกฎหมาย ร่างข้อบังคับ ร่างระเบียบ ร่างสัญญา รวมทั้งพิจารณาปัญญาข้อกฎหมายและข้อสัญญาที่สำคัญแก่คณะกรรมการรถไฟฯ เชิญบุคคล หรือเรียกให้พนักงานของการรถไฟฯ มาให้ข้อมูลความเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อกฎหมาย หรือขอเอกสารใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะอนุกรรมการ เชิญผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกมาให้คำปรึกษาแนะนำได้ตามความเหมาะสม แต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมาช่วยดำเนินงานตามความเหมาะสม จัดทำกฎบัตรด้านกฎหมาย ด้านกฎหมายและสัญญาให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง พิจารณาวินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 พิจารณาวินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมายตามที่คณะกรรมการรถไฟฯ คณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรถไฟฯ แต่งตั้ง หรือผู้ว่าการรถไฟฯ ร้องขอ

The subcommittee's duties are to give advice and consultation and to consider the draft of bill, regulations, rules, contracts, including considering legal dispute and major contractual clauses to the SRT Board of Commissioners. The subcommittee shall invite a person or require SRT staff in giving opinions, suggestions, legal articles, or any document related to the performance of the subcommittee. The subcommittee shall invite experts or qualified person for consultation as considered appropriate. The subcommittee may set up a working group to assist in work as considered proper. The subcommittee shall prepare a charter regarding law, legal fields, and contract to meet with the scope of responsibility of SRT operation, and such charter must be approved and must be reviewed at least once a year by SRT Board of Commissioners. The subcommittee shall judge problems relating to the compliance with the Public Procurement and Supplies Administration Act B.E. 2560 and the regulations of the Ministry of Finance regarding the Public Procurement and Supplies Administration B.E. 2560. The subcommittee shall consider and judge the legal matters as requested by the SRT Board of Commissioners, subcommittee or SRT Governor.

คณะกรรมการสรรหาผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
  กรรมการรถไฟฯ, ประธานกรรมการ
- นายศันสนะ สุริยะโยธิน
  กรรมการรถไฟฯ, กรรมการ
- นายวิทยา ยาม่วง
  กรรมการ
- นายปัญญา ชูพานิช
  กรรมการ
- นางสาวรัชนีพร ธิติทรัพย์
  กรรมการ

State Railway of Thailand (SRT) Governor Selection Committee

- Mr. Apirat Chaiwongnoi
  SRT Board, Chairman
- Mr. Sansana Suriyayothin
  SRT Board, Committee
- Mr. Witthaya Yamuang
  Committee
- Mr. Panya Chupanit
  Committee
- Ms. Ratchaneeporn Thitithap
  Committee

- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  เลขานุการ
- หัวหน้ากองการบุคคล ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  ผู้ช่วยเลขานุการ

มีหน้าที่กำหนดขั้นตอนการสรรหาผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงการคลัง และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 31 วรรคสอง การแต่งตั้งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี กำหนดคุณสมบัติทั่วไป และคุณสมบัติเฉพาะตำแหน่งหลักเกณฑ์การพิจารณา วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาให้ได้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2550 โดยเสนอชื่อบุคคลที่เหมาะสมจะดำรงตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาเสนอชื่อให้คณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดผลตอบแทนต่อไป และจัดทำกฎบัตรให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

- Director, Human Resources Department
  Secretary
- Chief, Personnel Division, Human Resources Department Assistant
  Secretary

This committee is responsible for defining the selection process for the Governor of the State Railway of Thailand, ensuring it complies with the Ministry of Finance's criteria and Section 31, Paragraph 2 of the State Railway of Thailand Act B.E. 2494 (1951). The appointment of the SRT Governor requires Cabinet approval. The committee sets the general qualifications and specific qualifications for the position, the assessment criteria, and the selection methods. It conducts the selection process to find an individual with the appropriate knowledge, ability, and experience to serve as the SRT Governor, in accordance with the Standard Qualifications for Directors and Employees of State Enterprises Act (No. 6) B.E. 2550 (2007). The committee proposes suitable candidates for the SRT Governor position to the SRT Board of Commissioners for consideration. The Board then nominates the chosen candidate to the Subcommittee for Remuneration Review. Additionally, the committee is responsible for drafting a charter that aligns with the scope of the subcommittee's responsibilities. This charter must be approved by the SRT Board of Commissioners and its suitability reviewed at least once a year.

คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายมนตรี เดชาสกุลสม
  ประธานอนุกรรมการ
- นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์
  กรรมการรถไฟฯ, อนุกรรมการ
- ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
  อนุกรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  เลขานุการ
- หัวหน้ากองการบุคคล ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  ผู้ช่วยเลขานุการ

มีหน้าที่พิจารณาค่าตอบแทน ดำเนินการกำหนดผลตอบแทน และเจรจาต่อรองผลตอบแทนกับบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยตามหลักเกณฑ์และแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารสูงสุดตามสัญญาจ้าง ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2543 และวันที่ 22 มิถุนายน 2547 เชิญบุคคลภายนอกเข้าร่วมประชุมและให้ข้อคิดเห็น พร้อมทั้งข้อมูลเอกสารเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาได้ตามความเหมาะสม เสนอผลการพิจารณาพร้อมจัดทำร่างสัญญาจ้างบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาเสนอกระทรวงการคลัง

Consideration of Remuneration for the Governor Subcommittee

- Mr. Montri Dechasakulsum
  Chairman
- Ms. Suksiri Apinyanuwat
  SRT Board, Subcommittee
- Representative from the State Enterprise Policy Office (SEPO)
  Subcommittee
- Director, Human Resources Department
  Secretary
- Chief, Personnel Division, Human Resources Department
  Assistant Secretary

This subcommittee is responsible for considering and determining remuneration, and negotiating remuneration with the individual nominated to become the Governor of the State Railway of Thailand. This is done in accordance with the principles and guidelines for compensating top executives under employment contracts, as per Cabinet resolutions dated 13th June 2000 and 22nd June 2004. The subcommittee may invite external individuals to attend meetings and provide input, along with supporting documents for consideration as deemed appropriate. It will then submit the results of its consideration and draft the employment contract for the

ให้ความเห็นชอบ ทั้งจัดทำกฎบัตรให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

nominated individual to the State Railway of Thailand Board. The Board will then consider and propose it to the Ministry of Finance for approval. Additionally, the subcommittee is responsible for drafting a charter that aligns with its scope of responsibilities. This charter must be approved by SRT Board of Commissioners and its suitability reviewed at least once a year.

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์การรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายนิรุฒ มณีพันธ์
  ประธานกรรมการ
- นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล
  กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายสุชีพ สุขสว่าง
  กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายฐากูร อินทรชม
  กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์
  กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายวีระชัย ถาวร
  กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายอุดม เหมาเพชร
  กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายบวร จันทรสุข
  กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายธีรวัฒน์ แก้วยาว
  กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  กรรมการและเลขานุการ
- นายสราวุธ สราญวงศ์
  กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายภิญโญ เรือนเพ็ชร
  กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายสุพิเชฐ สุวรรณชาตรี
  กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายปิยพันธ์ ชำนาญภักดี
  กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายยศพร วรรณโร
  กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- ว่าที่ ร.ต.บรรพต สังคสุข
  กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายธนินท์รัฐ ปุณยกุลเศรษฐ์
  กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายสุเชษฐ์ จันทร์คง
  กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง

SRT Affair Relations Committee

- Mr. Niruj Maneepun
  Chairman
- Mr. Sujit Chaosirikul
  Employer Representative
- Mr. Sucheep Suksawang
  Employer Representative
- Mr. Takun Indarachome
  Employer Representative
- Mr. Watcharachan Sirisuwannatash
  Employer Representative
- Mr. Veerachai Thavorn
  Employer Representative
- Mr. Udom Maophet
  Employer Representative
- Mr. Bavorn Chantarasuk
  Employer Representative
- Mr. Theerawat Kaewyao
  Employer Representative
- Director, Human Resource Department
  Employer Representative and Secretary
- Mr. Saravut Saranvong
  Employee Representative
- Mr. Pinyo Ruanpet
  Employee Representative
- Mr. Supichet Suwanchatree
  Employee Representative
- Mr. Piyapun Chamnanphukdee
  Employee Representative
- Mr. Yotsaporn Vannaroo
  Employee Representative
- Mr. Panpot Sangkhasuk
  Employee Representative
- Mr. Thaninrat Punyakulset
  Employee Representative
- Mr. Suchet Chankong
  Employee Representative

- นายสุภาพ จังอินทร์
  กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- หัวหน้ากองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ
  ผู้ช่วยเลขานุการ

หน้าที่พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของการรถไฟฯ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาการแรงงานสัมพันธ์ หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในการรถไฟฯ พิจารณาปรับปรุง ระเบียบข้อบังคับในการทำงานอันจะเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และการรถไฟฯ ปรึกษาหารือ เพื่อแก้ปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้างหรือสหภาพแรงงาน รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย ปรึกษาหารือ เพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม โดยมีอำนาจหน้าที่ตามที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย และปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

- Mr. Supap Chang-in
  Employee Representative
- Chief, Employee Relations and Welfare Division Assistant
  Secretary

The committee's duties are to consider and give opinions on improving performance efficiency of SRT's operation, including promoting and developing labor relations. The committee shall seek for the approach to create a coalition and resolve a conflict within SRT. The committee shall consider on an improvement and amendment of working regulation which being beneficial to employers, employees, and SRT. The committee shall give consultation to find a solution based on complaints from employees or labor union, including the complaints related to discipline penalty. The committee shall give a consultation in order to make an amendment to the employment and set up proper working group under the authority as assigned by the Board of Commissioners and comply with the State Enterprise Labor Relations Act B.E. 2543 (2000).

คณะกรรมการจัดการกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
  ประธานกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ
  ให้กำกับดูแลฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  กรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ
  ให้กำกับดูแลฝ่ายการเงินและการบัญชี
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
  กรรมการ
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
  กรรมการ
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
  กรรมการ

SRT Staff Welfare Fund Management Committee

- Governor
  Chairman
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Committee
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Committee
- Director of Traffic Operation Department
  Committee
- Director of Passenger Service Department
  Committee
- Director of Freight Service Department
  Committee
- Chief, Civil Engineer Department
  Committee
- Chief, Mechanical Engineer Department
  Committee
- Director, Finance and Accounting Department
  Committee
- Director, Human Resource Department
  Committee
- Director, Information Technology Department
  Committee

- หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล
  กรรมการ
- หัวหน้ากองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ
  เลขานุการ
- หัวหน้างานบริหารกองเงินสะสมและกองทุนสงเคราะห์
  ผู้ช่วยเลขานุการ

มีอำนาจหน้าที่นำเงินกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานฯ ไปแสวงหาประโยชน์ในทางที่ไม่เสี่ยงภัย และออก/แก้ไข ระเบียบ เกี่ยวกับกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานฯ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย

คณะกรรมการจัดการกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
  ประธานกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ
  ให้กำกับดูแลฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  กรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ
  ให้กำกับดูแลฝ่ายการเงินและการบัญชี
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
  กรรมการ
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
  กรรมการ
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
  กรรมการ
- หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล
  กรรมการ
- ประธาน สร.รฟท. หรือผู้แทน
  กรรมการ
- หัวหน้ากองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ
  เลขานุการ
- หัวหน้างานบริหารกองเงินสะสมและกองทุนสงเคราะห์
  ผู้ช่วยเลขานุการ

- Chief, Legal Bureau
  Committee
- Chief, Employee Relations and Welfare Division
  Secretary
- Chief, Saving Fund and Provident Fund Administration Section
  Assistant Secretary

The committee's duties are to bring money from the Welfare Fund to seek benefits in a way that is not risky and to issue and revise regulations on the Worker Welfare Fund in order to proceed smoothly.

SRT Staff Fund Management Committee

- Governor
  Chairman
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Committee
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Committee
- Director of Traffic Operation Department
  Committee
- Director of Passenger Service Department
  Committee
- Director of Freight Service Department
  Committee
- Chief, Civil Engineer Department
  Committee
- Chief, Mechanical Engineer Department
  Committee
- Director, Finance and Accounting Department
  Committee
- Director, Human Resource Department
  Committee
- Director, Information Technology Department
  Committee
- Chief, Legal Bureau
  Committee
- Workers' Union Leader or Representative
  Committee
- Chief, Employee Relations and Welfare Division
  Secretary
- Chief, Saving Fund and Provident Fund Administration Section
  Assistant Secretary

มีหน้าที่นำเงินกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ ไปแสวงหาประโยชน์ในทางที่ไม่เสี่ยงภัย ออก/แก้ไขระเบียบเกี่ยวกับกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อยทั้งแต่งตั้งผู้สอบบัญชีเพื่อตรวจสอบและรับรองงบการเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ โดยเสนอบัญชีรายรับ-รายจ่าย และงบดุลของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ ซึ่งผู้ตรวจสอบบัญชีได้รับรองแล้วต่อคณะกรรมการรถไฟฯ และพิจารณางบประมาณและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานรวมถึงดำเนินกิจการให้เป็นไปตามข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 4.9 กองทุนกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ

The committee's duties are to bring money from the staff's savings fund to seek benefits in a way that is not risky and to issue and revise regulations concerning the staff's savings fund in order to smooth the operation as well as appointing an auditor to audit and certify the financial statements of the staff's savings fund. Presenting the income-expense account and the balance sheet of the staff's savings fund which the auditor has been certified to the Board of Commissioners for consideration the budget and expenses related to the management of the staff's savings fund as well as to do the business in accordance with the State Railway of Thailand Regulation No. 4.9, the staff's savings fund.

คณะทำงานกำกับกฎหมายและกฎระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
  ประธานคณะทำงาน
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  คณะทำงาน
- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
  คณะทำงาน
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
  คณะทำงาน
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
  คณะทำงาน
- หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล
  คณะทำงาน
- ผู้แทนสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ
  คณะทำงาน
- หัวหน้ากองวินัยและสวบสวน ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  เลขานุการ
- หัวหน้างานมมาตรฐานวินัยและปกครอง
  ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- หัวหน้างานวิชาการ สำนักงานอาณาบาล
  ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2

SRT Legal and Regulations Working Group

- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Chairman
- Director, Human Resource Department
  Working Group
- Director, Traffic Operation Department
  Working Group
- Chief, Mechanical Engineer Department
  Working Group
- Chief, Civil Engineer Department
  Working Group
- Chief, Legal Bureau
  Working Group
- The Representative of Workers' Union
  Working Group
- Chief, Discipline and Examination Division,
  Secretary, Human Resource Department
- Chief, Disciplinary Standards and Administration Litigation Section,
  Human Resource Department
  Assistant Secretary 1
- Chief, Legal Research Section, Legal Bureau
  Assistant Secretary 2

มีหน้าที่กำหนดกรอบการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ (Compliance Framework) และสื่อสารให้ความรู้ส่งเสริมและให้คำแนะนำแก่ผู้ปฏิบัติของการรถไฟฯ ในการปฏิบัติตามกรอบการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ (Compliance Framework) กำหนดไว้อย่างถูกต้อง สื่อสาร อบรม และการให้คำแนะนำแก่ผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฯ เพื่อส่งเสริมให้ตระหนักถึงการปฏิบัติงานที่ถูกต้องตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง ประกาศต่าง ๆ ทั้งจากภายในและภายนอกองค์กรที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบของตนเอง และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบองค์กร เป็นศูนย์กลางในการรวบรวมกฎหมายและกฎระเบียบองค์กร รวมถึง

The working group's duties are to determine the compliance framework and communicate to promote knowledge and give advice to SRT staff to ensure the compliance with law and regulations correctly. The working group shall communicate, train and give advice to SRT staff to raise awareness on working under the law, regulations, rules, orders, notifications from within and outside the organization which related to their own duties and responsibilities including the effect that may occur as a result of non-observance to the law and organization rules. The working group shall act as a center in collecting legislation provision, organization rules including

ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯ รายงานผลการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบองค์กรประจำปีต่อการรถไฟฯ โดยครอบคลุมถึงผลการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบองค์กร (Compliance Policy) ผลการไม่ปฏิบัติตามกรอบการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ (Compliance Framework) การกระทำผิดฝ่าฝืน กฎหมายและระเบียบองค์กรและเสนอแนะแนวทางการแก้ไข

นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินงานระบบบริหารจัดการองค์กรที่สำคัญ รวมถึงในเรื่องการควบคุมภายในและการกลั่นกรองเรื่องก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ อยู่ในระดับมาตรฐานตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และให้มีการดูแลติดตามผลการดำเนินงาน ทั้งระยะสั้นและระยะยาวของการรถไฟฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมาย การรถไฟฯ จึงได้แต่งตั้งคณะทำงานในด้านต่าง ๆ

คณะทำงานกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและติดตามผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ผู้ว่าการรถไฟฯ
  ประธานคณะทำงาน
- รองผู้ว่าการทั้ง 7 กลุ่ม
  คณะทำงาน

มีหน้าที่กำหนดและทบทวนนโยบายการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฯ อย่างน้อยปีละครั้ง กำหนดแนวทางและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงตามข้อสังเกตของผู้ประเมินภายนอกและผู้ตรวจสอบภายนอก พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือ/แนวทางการบริหารความเสี่ยง กรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรและติดตามผลการดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยง เพื่อรายงานผลต่อคณะอนุกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยง ทบทวนและพิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือ/แนวทางการควบคุมภายใน ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการควบคุมภายในของการรถไฟฯ อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ได้แก่ หนังสือรับรองการประเมินผลการควบคุมภายใน (แบบ ปอ.1) รายงานผลการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบ ปอ.2) และรายงานแผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน (แบบ ปอ.3) ก่อนรายงานต่อคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน คณะกรรมการรถไฟฯ และคณะกรรมการตรวจสอบภายในวันที่ 30 พฤศจิกายนของทุกปี บริหารและติดตามตัวชี้วัดผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงาน แผนวิสาหกิจ แผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟฯ รวมถึงติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้

important information relating the SRT. The working group shall report an annual supervision performance on law and corporate rules compliance to SRT, which cover the compliance with law and organizational regulations review, result of non-observance to the compliance framework, wrongdoing, violation of laws and organizational regulations and suggest solutions.

In addition, to maintain the standard of importance corporate administration, including internal control system and screening prior to proposing to the SRT Board of Commissioners, and to ensure the monitoring of operation progress whether short and long-term to achieve the target set forth, SRT has appointed the following working groups.

SRT Risk Management and Internal Control Supervising Working Group

- Governor
  Chairman
- 7 Deputy Governors
  Working Group

The working group's duties are to determine and review SRT's internal control and risk management policy at least once a year, to determine direction and give suggestion in improving of internal control and risk management under observation of external assessor and external auditor, to consider and approve guidance and risk management direction, risk administration framework that cover the entire organization, to monitor a compliance with the risk management plan and report to the Risk Management Committee to review and approve internal control guidance and direction, to monitor the compliance with SRT's internal control improvement plan at least once a quarter, to consider and approve the result of internal control assessment conducted by subordinate to ensure consistency to the State Audit Office of the Kingdom of Thailand regarding the Internal Control Standard B.E. 2544 (2001) which includes Internal Control Assessment Certificate (Form Por Or 1), Internal Control Component Assessment Report (Form Por Or 2), and Internal Control Improvement Plan (Por Or 3) prior reporting to the State Audit Office of the Kingdom of Thailand, SRT Board of Commissioners and Audit Committee within 30th November of every year and to administrate and monitor the performance indicator of memorandum of operation for performance assessment, strategic plan, SRT rehabilitation plan and to monitor the budget disbursement results must be in accordance with the criteria that have been set.

คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เพื่อให้การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงการติดตามผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดการบูรณาการร่วมกันอย่างเป็นระบบ อันจะส่งผลให้เกิดประโยชน์สูงสุดสำหรับการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ของการรถไฟฯ จึงเห็นสมควรแต่งตั้งคณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินงานของการรถไฟฯ รวม 8 ชุด ดังนี้

1. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินงานของกลุ่มยุทธศาสตร์ มีรองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชาเป็นคณะทำงาน
2. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินงานของกลุ่มอำนวยการ มีรองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการเป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชาเป็นคณะทำงาน
3. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินงานของกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน มีรองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
4. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินงานของกลุ่มบริหารระบบรถไฟฟ้า มีรองผู้ว่าการกลุ่มบริหารระบบรถไฟฟ้า เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
5. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการเดินรถ มีรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
6. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน มีรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
7. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน มีรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
8. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินงานของกลุ่มหน่วยงานขึ้นตรงการรถไฟฯ มีผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน

ทุกคณะทำงานจะมีหัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนาร่วมเป็นคณะทำงาน และหัวหน้ากองบริหารและพัฒนา ศูนย์บริหารความเสี่ยงเป็นคณะทำงานและเลขานุการ

SRT Risk Management and Internal Control Monitoring Working Group

To ensure the effectiveness and systematic integration in risk management, internal control and operation in departments, including the monitoring of SRT performance, that will lead to highest benefit of SRT operations so 8 committees to monitor the risk management, internal control and SRT operations have been appointed as follows.

1. Risk Management, Internal Control and Operation of Strategy Working Group-Chaired by Deputy Governor of Strategy, members of the group are from the agencies under the Strategy Cluster.
2. Risk Management, Internal Control and Operation of Administration Working Group-Chaired by Deputy Governor of Administration, members of the group are from the agencies under the Administration Cluster.
3. Risk Management Monitoring, Internal Control and Operation of Infrastructure Working Group-Chaired by Deputy Governor of Infrastructure, members of the group are from the agencies under Infrastructure Cluster.
4. Risk Management, Internal Control and Operation of Electrified Rail Management Working Group-Chaired by Deputy Governor of Electrified Rail Management, members of the group are from the agencies under the Electrified Rail Management Cluster.
5. Risk Management, Internal Control and Strategic Business Traffic Working Group-Chaired by Deputy Governor of Traffic Business Cluster, members of the group are from the agencies under the Traffic Business Cluster.
6. Risk Management, Internal Control and Operation of Locomotive and Rolling-Stock Business Cluster Working Group-Chaired by Deputy Governor of Locomotive and Rolling-Stock Business Cluster, members of the group are from the agencies under the Locomotive and Rolling-Stock Business Cluster.
7. Risk Management, Internal Control and Operation of Property Management Business Cluster Working Group-Chaired by Deputy Governor of Property Management Business Cluster, members of the group are from the agencies under the Property Management Business Cluster.
8. Risk Management, Internal Control and Operation of the agencies that attached to SRT-Chaired by Assistant Governor of Administration, members of the group are from the agencies under the Administration.

Every working group consists of Chief, Policy, Planning, Research and Development Bureau as a member and Chief, Administration and Development Division, Risk Management Center as a member and Secretary.

มีหน้าที่ในการกำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตามนโยบายการควบคุมภายในของการรถไฟฯ กำกับ ดูแลการกำหนดแผนงานในการปรับปรุงระบบการควบคุมภายในตามข้อสังเกตของผู้ประเมินภายนอก ผู้ตรวจสอบภายนอก และผู้ตรวจสอบภายใน ตามแนวทางและข้อเสนอแนะของคณะทำงานกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และติดตามผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ กำกับดูแล และพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ได้แก่ รายงานผลการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบ ปย.1) และรายงานการประเมินผลและการปรับปรุงการควบคุมภายใน (แบบ ปย.2) ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 31 ตุลาคมของทุกปี บริหารและติดตามตัวชี้วัดผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลง การประเมินผลการดำเนินงานแผนวิสาหกิจ แผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟฯ รวมถึงติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้

The duties are to supervise the operation of the agencies under the cluster to ensure a compliance with SRT's Internal Control Policy, to supervise determination of working plan concerning improvement of internal control in accordance with external assessor's opinions, external auditor and internal auditor under the direction and suggestions of risk management, internal control working group and monitor SRT operations, to supervise and approve the report of internal control assessment result of the agencies under the cluster to ensure a compliance with the State Audit Office of the Kingdom of Thailand regarding the Determination of Internal Control Standard B.E.2544 which includes Report of Internal Control Component Assessment Result (Por Yor 1) and Report of Assessment Result and Internal Control Improvement (Por Yor 2) within 31st October of every year, to administrate and monitor performance indicator of memorandum of operation result assessment, strategic plan, SRT rehabilitation plan, and to monitor the budget disbursement results must be in accordance with the criteria that have been set.

คณะกรรมการยุทธศาสตร์ด้านการบริหารและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (HR Committee) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
  เป็นประธานกรรมการ
- รองผู้ว่าการรถไฟฯ ที่กำกับดูแล
  เป็นกรรมการ
- ฝ่ายทรัพยากรบุคคล และสถาบันฝึกอบรมระบบราง
  หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
  เป็นกรรมการ
- ผู้อำนวยการศูนย์บริหารความเสี่ยง
  เป็นกรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  เป็นกรรมการและเลขานุการ
- รองผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 1
- ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
  เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 2
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 3

SRT Human Resource Development Committee

- Governor
  Chairman
- Deputy Governor assigned by the SRT Governor
  Committee
- Director, Human Resource Chief, Policy, Planning, Research and Development Bureau
  Committee
- Chief, Risk Management Center
  Committee
- Director, Human Resource Department
  Committee and Secretary
- Deputy Director, Human Resource Department
  Committee and Assistant Secretary 1
- Director, Railway Training Institute
  Committee and Assistant Secretary 2
- Assistant Director, Human Resource Department
  Committee and Assistant Secretary 3

มีอำนาจหน้าที่กำกับ ติดตาม และสนับสนุนการดำเนินงานให้เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผล Core Business Enablers ตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ด้านการบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management: HCM) โดยพิจารณากำหนด ทิศทาง วิสัยทัศน์ พันธกิจ ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) แผนการดำเนินงาน การบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ทั้งระยะยาวและประจำปี รวมถึงนโยบาย กลยุทธ์ งบแนวทางการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลของการรถไฟฯ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในแผนยุทธศาสตร์บริหาร

The duties are to supervise, monitor, and support operations in accordance with the Core Business Enablers evaluation criteria according to the State Enterprise Assessment Model (SE-AM) in the field of Human Capital Management: HCM, to impose the direction, vision, mission, strategic positioning, operational plan for human capital management and development both long-term and annual, including policies, strategies, budgets, guidelines for human resource management and development of SRT to be efficient and effective in the Human Capital

ทุนมนุษย์ของการรถไฟฯ (HCM Strategy Plan) ได้แก่ โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง การวางแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) การบริการจัดการคนเก่ง (Talent Management) การจัดการความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Management Planning) เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางและยุทธศาสตร์ขององค์กร ตลอดจนกลไกการติดตามและการรายงานผลการดำเนินงาน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณา

Management Strategic Plan of SRT including organizational structure and workforce, succession planning, talent management, career management planning to be in line with the organization's direction and strategy as well as mechanisms for monitoring and reporting performance results to present to the SRT Board of Commissioners for consideration.

คณะกรรมการกำกับการดำเนินงาน (Steering Committee) งานจ้างที่ปรึกษา เพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: EA) และจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ประธานกรรมการ
- คณะกรรมการประกอบด้วย หัวหน้าหน่วยงานภายในการรถไฟฯ โดยมีผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นกรรมการและเลขานุการ

มีอำนาจหน้าที่กำกับ ดูแล และควบคุมการดำเนินงานของที่ปรึกษาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ แผนการดำเนินงาน รวมถึงสาระหรือเงื่อนไขใดที่กำหนดไว้ในขอบเขตของงานและสัญญาจ้างทั้งพิจารณาให้ความเห็นชอบเนื้อหาของรายงานแต่ละงวด ให้เป็นไปตามขอบเขตของงานและสัญญาจ้าง รวมถึงพิจารณาให้ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น รวมทั้งพิจารณาวินิจฉัยรายงานหรือข้อเสนอของที่ปรึกษาในแต่ละขั้นตอนให้ที่ปรึกษาทราบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของการจัดทำโครงการ พิจารณาอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในกรณีต่าง ๆ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไข ของสัญญาจ้างที่กำหนด หากนอกเหนือให้เสนอขออนุมัติหรือขอรับความเห็นจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

SRT Enterprise Architecture: EA and 5-year Digital Action Plan Steering Committee

- Deputy Governor assigned by the SRT Governor Chairman
- All departments are the member of steering committee Director, Information Technology Department is Committee and Secretary.

The duties are to supervise and control the operations of the consultants to be in accordance with the objectives, operation plan, including any content or conditions specified in the scope of work and a contract, to consider and approve the content of each report to be in accordance with the scope of work and the contract including giving suggestions and comments, to consider and judge the report or proposal of the consultant in each step and inform the consultant for the highest benefit of project preparation, and to approve related operations which are in accordance with the conditions of the contract. If other than that, propose for approval or request opinions from the State Railway of Thailand.

คณะกรรมการเทคโนโลยีดิจิทัลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ประธานกรรมการ
- คณะกรรมการประกอบด้วย หัวหน้าหน่วยงานภายในการรถไฟฯ โดยมีผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นกรรมการและเลขานุการ

มีหน้าที่กำหนดนโยบายด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ติดตามประสานงานการบริหารจัดการและดำเนินงาน รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการรถไฟฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงกำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามนโยบายแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศของกระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯ และเสนอแนะโครงการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหาร และการบริการของการรถไฟฯ

SRT Digital Technology Committee

- Deputy Governor assigned by the SRT Governor Chairman
- All departments are the member of committee Director, Information Technology Department is Committee and Secretary.

The duties are to impose information technology and communication policy, to coordinate between administration and operation, including SRT human resource development regarding information technology and communication to ensure the effective performance. The committee supervises to ensure a compliance with the Ministry of Transport's Information Technology Master Plan that related to SRT and proposes a new project regarding information technology to enhance efficiency in administration and service provision of SRT.

นโยบาย CG & CSR

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารการรถไฟฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการบริหารจัดการอย่างมีคุณธรรม จริยธรรม โปร่งใสและตรวจสอบได้ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การดำเนินงานของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่วางไว้ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและสร้างความน่าเชื่อมั่นให้แก่พนักงาน ลูกจ้างและผู้มีส่วนได้เสียโดยได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่สอดคล้องกับหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 และแนวทางปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

1. ให้ความสำคัญและปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม
2. ปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญได้อย่างถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
3. จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงให้เป็นไปตามพันธกิจ วัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ของการรถไฟฯ
4. ส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับของการรถไฟฯ มีคุณธรรม และจริยธรรมและยึดถือปฏิบัติเป็นค่านิยมร่วมขององค์กร
5. ดำเนินงานโดยยึดมั่นในการต่อต้านทุจริตในทุกรูปแบบ ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมขององค์กรให้ยึดมั่นในความซื่อสัตย์สุจริต มีความรับผิดชอบต่อการตัดสินใจและการกระทำของตนเอง
6. คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของการรถไฟฯ ละเว้นการดำเนินการ และกระทำการใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อนและความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อการรถไฟฯ

ความหมาย

การกำกับดูแลกิจการที่ดี หมายถึง การจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายจัดการ คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นไปเพื่อสร้างคุณค่าให้กิจการอย่างยั่งยืน นอกเหนือจากการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยรวมอย่างเท่าเทียมกันและการกำกับดูแลกิจการช่วยให้เกิดโครงสร้างที่สำคัญ ซึ่งเป็นกลไกในการกำหนดวัตถุประสงค์ของกิจการและการกำหนดวิธีที่จะบรรลุวัตถุประสงค์เหล่านั้น รวมถึงการติดตามผลการปฏิบัติงานของกิจการ

ความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility: CSR) หมายถึง การประกอบกิจการด้วยความดูแลใส่ใจต่อผู้มีส่วนได้เสีย เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างมีคุณธรรม จริยธรรม และจรรยาบรรณ ตลอดจนมีธรรมาภิบาลเป็นเครื่องกำกับให้การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เป็นไปด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใสและยุติธรรม มีความตระหนักถึงผลกระทบทางลบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยพร้อมจะแก้ไขเพื่อลดผลกระทบ

Corporate Governance (CG) and Corporate Social Responsibility (CSR) Policy

SRT Board of Commissioners and the executives realize to the important of Corporate Governance and management with morality, ethics, transparency and accountability which is an important factor that will make the operation of the SRT being efficient, achieving the objectives and goals set, to increase competitiveness and build trust among employees, staff and stakeholders by setting Corporate Governance policies that are consistent with the principles and guideline of Corporate Governance in State Enterprise B.E. 2562 and guidelines of the Office of the State Enterprise Policy Committee as follows:

1. Give importance to and treat stakeholders equally and fairly.
2. Work with honesty, transparency, and can be verified and important information is disclosed correctly, adequately, reliably and in accordance with relevant laws and regulations.
3. Establish an internal control and risk management system in accordance with the mission, objectives and strategies of SRT.
4. Encourage the Board of Commissioners, the executives, and employees at all levels of the SRT to have moral, ethics and adhere to them as shared values of the organization.
5. Operate by adhering to the fight against corruption in all forms, comply with relevant laws and regulations and support the creation of an organizational culture that adheres to honesty and integrity, take responsibility for your own decisions and actions.
6. Board of Commissioners, the executives, employees and staff of SRT ignore any action that may cause conflicts of interest with SRT.

Meanings

Corporate Governance means setting up management structures and mechanisms within the organization to link relationships among the management, board of commissioners, the executives, employees, and staff of SRT in order to create sustainable value for the business. In addition to building confidence among stakeholders equally and Corporate Governance to provide important structures, it is a mechanism for determining the objectives of the business and determining the means by which those objectives will be achieved including monitoring the performance of the business.

Corporate Social Responsibility (CSR) means running business with care to stakeholders, the economy, society and the environment with morality, ethics and code of conduct, as well as having good governance as a guideline for conducting activities with honesty and integrity and having transparent and fair. There is awareness of the negative impacts on the economy, society and the environment. Ready to make changes to reduce such impacts with

ดังกล่าว กับการนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มาบูรณาการให้เกิดการดำเนินกิจการเป็นการสร้างความสำเร็จและประโยชน์สุข อีกทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทุกเวทีการค้า ซึ่งจะเป็นผลดีต่อความยั่งยืนขององค์กร ผู้มีส่วนได้เสีย เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง

ความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี

1. สร้างความโปร่งใสในการบริหารจัดการและมีมาตรฐานในการปฏิบัติ
2. เพิ่มความน่าเชื่อถือและความมั่นใจแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
3. ก่อให้เกิดการสร้างพันธะผูกพัน รวมถึงการสร้างกรอบความรับผิดชอบของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยและคณะผู้บริหารต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและสังคมส่วนรวม
4. เป็นเครื่องมือตรวจสอบการทำงานด้านต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางเสนอ ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะให้กับองค์กรในการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
5. มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอ ถูกต้องเชื่อถือได้ ครบถ้วน สม่ำเสมอเป็นปัจจุบัน
6. เป็นเครื่องมือป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น

แนวปฏิบัติที่ดีด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน จำเป็นที่องค์กรจะต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเคารพต่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเป็นธรรมและโปร่งใส ตามแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ ISO 26000 เป็นพื้นฐาน โดยมีรายละเอียด 7 ประการ ดังนี้

1. ธรรมาภิบาล (Organizational Governance) เป็นกลไกขั้นต้นให้ขับเคลื่อนการปฏิบัติงานด้วยความเป็นเลิศภายใต้หลักคุณธรรม จริยธรรมและความรับผิดชอบ โดยผู้มีบทบาทหลักในการดำเนินงานให้บรรลุผลสำเร็จ ได้แก่ คณะกรรมการรถไฟฯ ในฐานะผู้แทนเจ้าของกิจการ/ผู้ถือหุ้นภาครัฐ จึงมีความสำคัญที่คณะกรรมการรถไฟฯ ต้องมีความรู้ความเข้าใจและสามารถนำหลักการด้านธรรมาภิบาลนำสู่การปฏิบัติจริงภายในการรถไฟฯ จนเกิดผลสำเร็จ สอดรับกับหลักการกำกับดูแลที่ดีในมิติบทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามแนวทางที่สำนักงาน คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลังกำหนด
2. สิทธิมนุษยชน (Human Rights) เป็นหลักการแสดงความรับผิดชอบในระดับบุคคล โดยเป็นการผนวกรวมหลักปฏิบัติเชิงพฤติกรรมจริยธรรมกับการจัดการ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานสากล ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนให้บุคลากรทุกระดับทั้งภายในและภายนอกการรถไฟฯ เข้าถึงสิทธิที่พึงได้รับอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ทั้งสิทธิความเท่าเทียมกันทางกฎหมาย สิทธิในการแสดงความคิดเห็น สิทธิในการทำงาน สิทธิขั้นพื้นฐานที่มนุษย์ทุกคนได้รับการรับรองหรือคุ้มครองให้ไม่ถูกเลือกปฏิบัติอันเนื่องมาจากเชื้อชาติ เพศ การนับถือศาสนา
3. การปฏิบัติด้านแรงงาน (Labor Practices) โดยการปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรม การเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายและหลักจริยธรรม

the introduction of the philosophy of sufficiency economy by integrating it to create success and happiness. In addition, it increases the ability to compete in every trade arena. This will be beneficial to the sustainability of the organization, stakeholders, economy, society and the environment truly.

The importance of Corporate Governance

1. Create transparency in management and have standards in practice.
2. Increase credibility and confidence among stakeholders
3. Create a bond including creating a framework for the responsibility of SRT Board of Commissioners and the executives to stakeholders and society at large.
4. Be a tool for inspecting various aspects of the work of SRT to serve as a guideline for presenting opinions and suggestions to the organization in order to improve its operations to be more efficient.
5. Disclose information adequately, accurately, reliability, completely, consistently and updating.
6. Be a tool to prevent conflicts of interest that may occur.

Good practices in social responsibility

In running business sustainably, it is necessary for organizations to be socially and environmentally responsible, as well as respect the interests of stakeholders and treat all groups of stakeholders fairly and transparently. According to the guidelines for social responsibility or ISO 26000 as a basis, with 7 details as follows:

1. Organizational Governance is the primary mechanism to drive performance with excellence under the principles of morality, ethics and responsibility. The main players in achieving success are the SRT Board of Commissioners as a representative of business owners or government shareholders. Therefore, it is important that SRT Board of Commissioners must have knowledge and understanding and be able to put principles of good governance into actual practice within SRT to be achieved and consistent with the principles of good governance in the dimension of the role of stakeholders according to the guidelines set by the State Enterprise Policy Office (SPO), Ministry of Finance.
2. Human Rights is principles showing responsibility at the individual level. It integrates ethical behavioral principles with management to comply with laws, rules, regulations and international standards in order to support personnel at all levels both inside and outside SRT to complete access to the rights both equal rights by the law, right to express opinions, right to work, basic rights that every human being is guaranteed or protected from being discriminated against on the basis of race, gender, or religion.
3. Labor Practices by treating employees fairly, respectively, and following the law and ethical principles, promoting quality

ส่งเสริมให้พนักงานมีคุณภาพ สร้างความยุติธรรม รักษาผลประโยชน์ให้เกิดความเท่าเทียมและเป็นธรรมในกลุ่มพนักงาน เพื่อช่วยเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับองค์กรได้อย่างยั่งยืน

4. สิ่งแวดล้อม (Environment) ในการดำเนินงานขององค์กรที่สร้างผลกระทบโดยตรงต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ การรถไฟฯ ต้องวางแนวทางการกำกับดูแลและส่งเสริมให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย จะต้องปรับปรุงแก้ไข พัฒนากระบวนการ การจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล โดยครอบคลุมมิติการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่ การป้องกันมลภาวะ การใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน การลดและปรับตัวให้เข้ากับภาวะโลกร้อน และการปกป้องสิ่งแวดล้อม ความหลากหลายทางชีวภาพและการบูรณะที่อยู่อาศัยตามธรรมชาติ
5. การปฏิบัติที่เป็นธรรม (Fair Operating Practices) เป็นการประยุกต์ใช้หลักจริยธรรมในการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก ทั้งลูกค้า คู่ค้า คู่แข่งขัน ชุมชน และสังคม รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ อย่างเท่าเทียมและปราศจากการเลือกปฏิบัติ
6. ประเด็นด้านผู้ใช้บริการ (Consumer Issues) ควรให้ความสำคัญและมุ่งมั่นส่งเสริมให้บุคลากรทุกระดับของการรถไฟฯ รับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการอย่างเท่าเทียม เป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติ มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ มีระบบการจัดเก็บข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับลูกค้าทั้งก่อนและหลังการขาย และให้ความสำคัญกับกระบวนการและกิจกรรมที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคมและสิ่งแวดล้อม นำไปสู่การให้บริการที่ยั่งยืน
7. การมีส่วนร่วมของชุมชนและการพัฒนาชุมชน (Community Involvement and Development) เป็นการสร้างการมีส่วนร่วมและพัฒนาความเข้มแข็งของชุมชนและสังคม โดยองค์กรควรเข้าไปมีบทบาทในการหาหนทางที่จะกระทำให้เกิดความรับผิดชอบ และมีความเต็มใจที่จะทำประโยชน์ต่อสังคม ทั้งนี้ ผลประโยชน์อาจไม่เกิดกับองค์กรโดยตรงในระยะแรกแต่จะเกิดผลทางอ้อมให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจในระยะต่อมา

employees, creating justice, and maintaining equal and fair benefits among employees to help strengthen the organization's competitive potentially in a sustainable way.

4. Environment, in the operations of an organization that has a direct and significant impact on the environment, SRT must establish guidelines for supervision and promotion of all involved parties to revise and develop a process in managing the environment efficiently and effectively. It should cover important operational dimensions, including pollution prevention, sustainable use of resources, reducing and adapting to global warming and environmental protection biodiversity and restoration of natural habitats.
5. Fair Operating Practices is the application of ethical principles in operations. It focuses on treating external stakeholders, including customers, partners, competitors, communities and societies, and other stakeholders, equally and without discrimination.
6. Consumer Issues should be given importance and determination to encourage personnel at all levels of SRT to be responsible to users equally, fairly and non-discriminatory. It is safe for the life and property of users. There are an efficient data storage system and customer relationship management both before and after sales and also give importance to processes and activities that bring benefits to society and the environment which leads to sustainable services.
7. Community Involvement and Development is about creating participation and developing the strength of communities and society. The organization should play a role in finding ways to create responsibility and willing to make contributions to society. However, the benefits may not accrue directly to the organization in the initial stage but will indirectly increase business competitiveness in the later stages.

โครงสร้างผู้รับผิดชอบ
The Structure of Responsible Person

การรายงานผลการดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

คณะทำงานเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟแห่งประเทศไทย สรุปรายงานผลการดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมต่อคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม และคณะกรรมการรถไฟฯ เป็นรายไตรมาส

การจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืน

ความหมายและจุดมุ่งหมายของรายงาน

การจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืน (Sustainability Reporting) เป็นการเปิดเผยผลกระทบและผลลัพธ์ ทั้งเชิงบวกและลบต่อเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการเช่นเดียวกับคำอื่น ๆ เช่น รายงานความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นต้น อันจะนำไปสู่ความยั่งยืนในช่วงเวลาที่รายงาน โดยจุดมุ่งหมายของการจัดทำรายงาน คือ

1. **การเทียบเคียง (Benchmarking)**
   เป็นการเทียบเคียงและประเมินการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืน เป็นการแสดงระดับ และคุณภาพของความรับผิดชอบต่อสังคม ความมีคุณธรรมในการประกอบกิจการ การเคารพกฎหมาย บรรทัดฐาน จรรยาบรรณ มาตรฐาน การปฏิบัติงาน และการดำเนินกิจกรรมอาสาสมัคร
2. **การสาธิต (Demonstrating)**
   เป็นการแสดงถึงอิทธิพลที่องค์กรมีและได้รับจากการคาดหวังต่าง ๆ เกี่ยวกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน
3. **การเปรียบเทียบ (Comparing)**
   เป็นการเปรียบเทียบการปฏิบัติงานภายในองค์กรและระหว่างองค์กร รวมถึงผลประกอบการเชิงคุณภาพด้านการเงิน และมูลค่าด้านอื่น ๆ ที่สำคัญต่อความยั่งยืน

การรายงานความยั่งยืน เป็นการวัดและเปิดเผยข้อมูลด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับการดำเนินงานที่มีต่อเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับข้อมูลที่สะท้อนให้เห็นการปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวอย่างครบถ้วน

ข้อมูลที่เปิดเผยนี้นอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียแล้วยังช่วยในการสอบทานให้ทราบว่า องค์กรได้ดำเนินการเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมตรงกับเป้าหมายที่วางไว้หรือไม่ อย่างไร

การรายงานสามารถทำได้หลากหลายลักษณะที่สำคัญ คือ ควรสะท้อนแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่วางไว้และมีกระบวนการรายงานที่ต่อเนื่องเพื่อให้สามารถนำมาปรับปรุงการทำงานได้ในระหว่างปีและมีการรายงานสั้น ๆ ระหว่างปีตามกิจกรรมและตัวชี้วัดของ องค์กร การรายงานเหล่านี้จะพบว่า เป็นส่วนหนึ่งของการรายงานภายในต่อผู้บริหารระดับสูงหรือคณะกรรมการที่มีอยู่แล้ว

The Report of Corporate Social Responsibility Performance

The Corporate Governance and Corporate Social Responsibility Working Group submits the summary report to Corporate Governance and Corporate Social Responsibility Subcommittee and SRT Board of Commissioners quarterly.

The Report of Sustainability

The Meaning and Purpose of the Report

Sustainability Reporting reveals the impact and results both positive and negative to the economy, society and environment arising from the business performance, which will lead to sustainability in the reporting period. The purposes of the report preparation are

1. **Benchmarking**
   It is a comparison and assessment of sustainable performance that shows the level and quality of social responsibility, ethics in business, respect for laws, norms, codes of conduct, standards of practice and conduct volunteer activities.
2. **Demonstrating**
   It represents the influence of the organization and has gained from various expectations regarding sustainable development.
3. **Comparing**
   It is a comparison of internal and inter-organizational performance, including qualitative financial performance and other values importantly to sustainability.

Sustainability Reporting is a measure and disclose information about responsibility to stakeholders both inside and outside the organization for the implementation of the Sustainable Development Goal. It gives important to information that reflects the full implementation of the guidelines.

This disclosed information will not only benefit stakeholders but also assist in reviewing whether the organization carried out social responsibility in line with the goals set or not and how.

Reporting can be done in a variety of importance ways that it should reflect Corporate Social Responsibility program and have a continuously reporting process so that improvements can be made during the year and short reporting during the year based on activities and indicators of the organization. These reports are found that it is part of the existing internal reporting to senior management or the Board of Commissioners.

เรื่องอื่น ๆ ที่ควรคำนึงในการจัดทำรายงาน

1. จัดทำข้อมูลให้ชัดเจน กระชับใช้ภาษาที่เข้าใจง่ายและหลีกเลี่ยงข้อมูลที่ไม่จำเป็น
2. มีการสรุปการดำเนินงานทั้งด้านดีและด้านไม่ดีตามข้อเท็จจริง
3. หากมีการอ้างอิงแหล่งข้อมูลจากภายนอก ให้ระบุแหล่งที่มาของข้อมูลและกลั่นกรองความถูกต้อง ก่อนนำมาเปิดเผยในรายงาน
4. ควรใช้รายงานเป็นจุดเทียบเคียงการปฏิบัติงานขององค์กรด้วยความริเริ่มเคารพในกฎหมาย บรรทัดฐาน ประมวล มาตรฐานการปฏิบัติงานและการอาสาสมัคร นอกจากนั้น ยังเป็นการแสดงออก ถึงความผูกพันขององค์กรต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และการเปรียบเทียบการปฏิบัติงานขององค์กรตลอดเวลา
5. จัดให้มีช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลที่หลากหลาย เพื่อให้ผู้อ่านสามารถเข้าถึงข้อมูลได้โดยสะดวก
6. รายละเอียดในการจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืน หรือรายงานการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร สามารถศึกษาเพิ่มเติมได้จากเอกสาร “แนวทางการจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืน” ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สถาบันธุรกิจเพื่อสังคมและสถาบันไทยพัฒน์ร่วมกันจัดทำขึ้น เพื่อเป็นแนวทางให้แก่บริษัทจดทะเบียนและองค์กรที่สนใจโดยสามารถดาวน์โหลดคู่มือดังกล่าวได้ที่ www.csri.or.th

บทสรุป

การดำเนินกิจการอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นเรื่องที่สามารถเริ่มต้นทำได้อย่างง่าย ๆ จากการมีจิตสำนึกและคำนึงถึงความรับผิดชอบเป็นพื้นฐานแรกที่จะไม่ทำในสิ่งใด ๆ ซึ่งส่งผลกระทบในแง่ลบหรือเป็นอันตรายต่อผู้อื่น (Do no harm) หรือที่เรียกว่าผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุก ๆ หน่วยในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ในขณะเดียวกันก็ไม่กระทำการใด ๆ ที่เป็นการขัดต่อกฎหมาย ระเบียบเงื่อนไขและวัฒนธรรมท้องถิ่นที่มีอยู่

ลำดับต่อมาการดำเนินกิจการต้องเป็นไปอย่างมีคุณธรรม จริยธรรมและจรรยาบรรณ ตลอดจนมีธรรมาภิบาลเป็นเครื่องกำกับความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และยุติธรรม โดยสามารถประยุกต์ใช้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นเครื่องมือเกื้อหนุนอีกชั้นอย่างมีสติและตั้งมั่นอยู่ในความไม่ประมาท

การดำเนินกิจการที่มุ่งหวังผลกำไร ควรต้องร่วมทางไปด้วยกันกับความรับผิดชอบต่อผลกระทบใด ๆ ที่เกิดจากทุก ๆ กระบวนการของทุกธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นผลทางบวกหรือทางลบ (ส่งเสริมผลทางบวกและลดหรือขจัดผลทางลบให้หมดไป) ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยไม่แยกส่วนออกจากกัน หรือกล่าวได้ว่า ทุก ๆ กระบวนการทางธุรกิจต้องหลอมรวมเป็นเนื้อเดียวกับความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR in Process) เพื่อก้าวข้ามไปสู่ความยั่งยืนร่วมกัน ทั้งตัวขององค์กรเองตลอดจนผู้มีส่วนได้เสียของทั้ง 3 มิติ ด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

Other issues that should be considered in preparing the report

1. Make it clear, concise, easy-to-understand and avoid unnecessary information.
2. There is a summary of the performance both good and bad aspects according to the facts.
3. If there are external sources of reference, identify the source of the data and moderate it for accuracy before being disclosed in the report.
4. The report should be used as a benchmark of the organization's performance with an initiative respecting the law, norms, codes of conduct and volunteering. It also expresses the organization's commitment to sustainable development and comparison the organization performance at all times.
5. Provide a variety of information dissemination channels so that readers can easily access information.
6. Details of preparation of the sustainability report or report on corporate social responsibility performance can study more from the document “Guidelines for Preparation of Sustainability Reports” at the Stock Exchange of Thailand, Office of the Board of securities and stock exchange committee, Social Business Institute and Thaipat Institute jointly created as a guideline for listed companies and interested organizations, the manual can be downloaded at www.csri.or.th.

Summary

Running business with social responsibility is something that can easily be started from having a conscience and taking responsibility as the first basis, Do No Harm to others or all stakeholders involved in every unit in the economic, social and environmental dimensions while not doing anything that is against the law, existing regulations and local culture.

Subsequently, business must be carried out with integrity, ethics and Code of Conduct as well as having good governance as a measure of honesty, transparency and fairness. The philosophy of Sufficiency Economy can be applied as another tool to support consciously and firmly in not being careless.

Business aimed at profit should be jointly held accountable for any impact caused by every process of every business whether it is a positive or a negative result (promoting the positive effects and reducing or eliminating all the negative effects) from upstream, midstream and downstream without separating them from each other, in other words, every business process must be integrated with CSR in process to achieve mutual sustainability both the organization itself as well as the stakeholders of the three dimensions; economic, social and environmental.

นโยบายและหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป

การประเมินผลการปฏิบัติงานให้ดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ตามปีงบประมาณ ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม ของปีหนึ่ง ถึง 30 กันยายน ของปีถัดไป โดยติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำทุก ๆ เดือน โดยให้นำผลการประเมินผลการปฏิบัติงานไปใช้ในประกอบการพิจารณาเลื่อนขั้นเงินเดือนกับใช้ประกอบการพิจารณาการบริหารทรัพยากรบุคคลในด้านต่าง ๆ และให้ประเมินอย่างน้อยสององค์ประกอบ ได้แก่ ผลสัมฤทธิ์ของงาน และความสามารถ (Competency) เพื่อให้การประเมินผลการปฏิบัติงานเป็นมาตรฐานเดียวกัน มีการกลั่นกรองมาตรฐานสนับสนุนความโปร่งใสและเป็นธรรมในการประเมินผลการปฏิบัติงาน และสามารถใช้ผลการประเมินการปฏิบัติงานในการพิจารณาเลื่อนเงินเดือนอย่างเป็นธรรมรวมทั้งนำไปใช้ประโยชน์ในการจัดการทรัพยากรมนุษย์ จึงให้มีคณะกรรมการกำหนดเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

- ผู้ว่าการรถไฟฯ
  เป็นประธาน
- รองผู้ว่าการรถไฟฯ
  เป็นกรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
  เป็นกรรมการและเลขานุการ
- หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัย และพัฒนา
  เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- ผู้อำนวยการศูนย์บริหารความเสี่ยง
  เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2

มีหน้าที่พิจารณากำหนดความสามารถและตัวชี้วัดที่จะเป็นกรอบแนวทางสำหรับการประเมินผลการปฏิบัติงาน รวมถึงสัดส่วนของคะแนน เป้าหมาย/ระดับคะแนนของตัวชี้วัดของภารกิจที่มีลักษณะงานเหมือนกันหรือใกล้เคียงกันเพื่อกำหนดเป็นมาตรฐานงานเบื้องต้น ให้มีมาตรฐานและเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งหน่วยงาน รวมทั้งให้มีความเหมาะสมเป็นที่ยอมรับและเป็นธรรม และกำหนดให้มีการประชุมปีละ 2 ครั้งเป็นอย่างน้อย เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบหรือกำหนดแนวทางต่าง ๆ ที่เหมาะสมสำหรับการกำหนดตัวชี้วัดและพฤติกรรมความสามารถ รวมถึงสามารถแต่งตั้งคณะอนุกรรมการกำหนดเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป เพื่อพิจารณากลั่นกรองให้ความเห็นต่อที่ประชุมได้ตามความเหมาะสม

ให้จัดทำบันทึกแบบประเมินผลการปฏิบัติงานให้แล้วเสร็จก่อนวันที่จะมีผลบังคับใช้ ยกเว้นกรณีที่มีเหตุจำเป็นซึ่งทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น การมอบหมายหรือการเปลี่ยนแปลงผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแลหน่วยงาน การจัดทำแบบประเมินระดับหน่วยงานล่าช้า การโยกย้าย บรรจุใหม่ เป็นต้น ทั้งนี้ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นดังกล่าวเมื่อดำเนินการเรียบร้อยแล้ว จะต้องเร่งจัดทำให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด

Policy and criteria for evaluating the performance of officials' level 12 and above

Performance evaluation will be carried out once a year according to the fiscal year between 1 October of present year and 30 September of the next year by following up on performance every month and using the results of performance evaluation to be used in consideration of salary increases and human resource management in various aspects and to evaluate at least two elements: the achievement of the work and abilities (Competency) so that performance evaluation is of the same standard. Standards are scrutinized to support transparency and fairness in performance evaluation and can use the results of performance evaluations to consider fair salary increases as well as put them to good use in human resource management. Therefore, there is a committee to determine performance evaluation criteria. It has the following components:

- Governor
  Chairman
- Deputy Governor
  Committee
- Director, Human Resource Department
  Committee and Secretary
- Chief, Policy, Planning, Research and Development Bureau
  Committee Assistant Secretary 1
- Chief, Risk Management Center
  Committee and Assistant Secretary 2

The duties are to determine competencies and indicators that will serve as a framework for evaluating performance including the proportion of scores, targets, score levels of indicators for missions that have the same or similar work characteristics to set preliminary work standards to have the same standard and direction throughout the organization by being appropriate, acceptable and fair. The meeting has set to be held at least 2 times a year to consider and approve or determine various guidelines that are appropriate for determining indicators and behavior capabilities including being able to appoint a sub-committee to determine criteria for evaluating the performance of officials' level 12 and above to consider, screen, and give opinions to the meeting as appropriate.

The performance appraisal form shall be completed before the effective date excepting in cases where there is a necessary reason that makes it impossible to proceed, such as the assignment or change of the supervisor who oversees the organization, the delay in preparing organization-level assessments, rotations, new placements, etc. In the case of such necessity, once the process has been completed, it must be completed as soon as possible.

กำหนดให้ผลสัมฤทธิ์ของงานประเมินจากผลสำเร็จของงานตามตัวชี้วัดและมีสัดส่วนคะแนนตามที่คณะกรรมการจะพิจารณากำหนด โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. กำหนดตัวชี้วัดไม่ควรเกิน 8 ตัวชี้วัด และตัวชี้วัดดังกล่าวอาจมุ่งเน้นในเชิงปริมาณ เชิงคุณภาพ ความรวดเร็ว ความประหยัดหรือความคุ้มค่าในการใช้ทรัพยากร โดยขึ้นอยู่กับลักษณะของภารกิจ
2. กำหนดให้สอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานและภารกิจที่กำกับดูแล โดยจำแนก
   (ก) ภารกิจตามนโยบายและยุทธศาสตร์
   (ข) ภารกิจประจำ
   (ค) ภารกิจริเริ่มและพัฒนา
   (ง) ภารกิจที่ได้รับมอบหมายพิเศษ

   ทั้งนี้ ภารกิจที่กำหนดอาจครอบคลุมภารกิจทั้ง 4 กลุ่ม หรืออาจไม่ครอบคลุมภารกิจทั้ง 4 กลุ่มก็ได้ ขึ้นอยู่กับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบตามลักษณะงาน ภารกิจตามระดับหน่วยงาน และการพิจารณาร่วมกันระหว่างผู้ประเมินและผู้รับการประเมิน
3. การเปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือเพิ่มเติม โดยกรณีที่มีเหตุจำเป็นต่าง ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อตัวชี้วัดที่เห็นชอบไปแล้วนั้น เช่น มีการปรับเปลี่ยนนโยบายและแนวปฏิบัติ ที่ทำให้ต้องชะลอภารกิจหรือได้รับมอบหมายภารกิจเพิ่มเติม หรือมีการย้ายหรือเปลี่ยนสังกัด ทำให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนเป้าหมายภารกิจ รวมทั้งการกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนใหม่ ให้ผู้ประเมินและผู้รับการประเมินร่วมกันพิจารณาปรับแก้ไข การกำหนดภารกิจให้เหมาะสมและเป็นไปตามข้อเท็จจริงได้ โดยการเปลี่ยนแปลงอาจดำเนินการได้หลายกรณี ดังนี้

The achievement of work will be evaluated from the work's achievements according to indicators and have a score proportion as determined by the committee with the following details

1. The indicators should not more than 8 indicators and such indicators may focus on quantitative aspects, quality, speed, economy or worthiness in using of resources depending on the type of the mission.
2. Be consistent with the mission of the organization and the mission that it supervises, classified by
   (a) Policy and strategy missions
   (b) Regular missions
   (c) Initiative and development missions
   (d) Special assigned missions

   However, the specified mission may cover all 4 groups of missions or may not cover all 4 groups missions depending on duties and responsibilities according to the type of work and missions by department level and joint consideration between the appraiser and the appraisee.
3. Changes, corrections, or additions in cases where there are various necessary reasons that affect the indicators that have already been approved, such as changes in policies and practices that causes the mission to be delayed or additional missions assigned or has moved or changed affiliation resulting in the need to adjust mission goals including setting new weight scores, the appraiser and appraisee jointly consider adjusting the mission, determinate it to be appropriate and based on the facts. The change may be made in several cases as follows:

กรณีที่ Case	รายละเอียด Detail
1	ตัดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมทั้งหมดออกไป และนำตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายใหม่ทั้งหมดมาแทน Eliminate all original indicators and target values and replace them with all new indicators and target values.
2	คงตัวชี้วัดเดิมไว้ทั้งหมด แต่ปรับเปลี่ยนค่าเป้าหมายให้สูงขึ้นหรือต่ำลง Retain all original indicators but adjust the target value to be higher or lower.
3	ตัดตัวชี้วัดบางตัวออกไป โดยที่ไม่มีการเพิ่มตัวใหม่เข้ามา Eliminate some indicators without adding any new ones.
4	ตัดตัวชี้วัดบางตัวออกไป แล้วเพิ่มตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายใหม่เข้ามา Eliminate some indicators then add new indicators and target values.
5	คงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมไว้ทั้งหมด และเพิ่มตัวชี้วัดใหม่เข้ามา Retain all original indicators and target values and add new indicators.

ซึ่งหลักการสำคัญที่ต้องยึดถือให้ได้ คือ การปรับเปลี่ยนตัวชี้วัด และหรือค่าเป้าหมายในระหว่างรอบการประเมิน ต้องไม่เกิดขึ้นเพราะไม่สามารถปฏิบัติงานให้บรรลุผลสัมฤทธิ์

4. การกำหนดระดับค่าเป้าหมาย เพื่อให้การประเมินผลการปฏิบัติงานมีมาตรฐาน รวมทั้งมีความชัดเจน โปร่งใส และเป็นที่ยอมรับ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดระดับค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดของแต่ละภารกิจไว้ล่วงหน้า เพื่อใช้ประเมินผลการปฏิบัติงานของภารกิจนั้น ๆ เมื่อสิ้นสุดรอบระยะเวลาการปฏิบัติงาน ว่าเป็นไปตามตัวชี้วัดมากน้อยเพียงใด และได้คะแนนในระดับใดพร้อมกับสามารถแยกแยะได้ว่าการปฏิบัติงานประสบความสำเร็จตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้หรือไม่มากน้อยเพียงใด ภายในระยะเวลาที่ระบุไว้อย่างชัดเจน และเป็นสิ่งที่ผู้ปฏิบัติหรือผู้รับการประเมินร่วมกับผู้บังคับบัญชาหรือผู้ประเมินจะร่วมกันกำหนดขึ้นมา เพื่อใช้เป็นกรอบหลักเกณฑ์ที่จะวัดผลความสำเร็จของงานที่ปฏิบัติ โดยตัวชี้วัดที่กำหนดควรมีความเหมาะสมกับระดับตำแหน่งหน้าที่ความรับผิดชอบซึ่งจะกำหนดภายหลังจากได้ข้อสรุปตัวชี้วัดที่จะใช้ในการประเมินผลในรอบการประเมินที่จะถึง โดยทั่วไปตัวชี้วัดหนึ่ง ๆ จะกำหนดค่าเป้าหมายออกเป็น 5 ระดับ โดยค่าเป้าหมายในแต่ละระดับจะสัมพันธ์กับค่าคะแนนการประเมิน เพื่อให้ค่าคะแนนการประเมินตามตัวชี้วัดมีความสอดคล้องกับระบบประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ประกอบกับเป็นครั้งแรกในการประเมินผลตามตัวชี้วัด จึงกำหนดให้ระดับค่าเป้าหมายและค่าคะแนนการประเมิน ดังนี้

The important principle that must be adhered to is changing the indicators and or target values during the evaluation cycle must not happen because the work cannot be achieved.

4. Set the target level to ensure that performance evaluation is standardized including clarity, transparency and acceptance. Therefore, it is necessary to set the target level of indicators for each mission in advance to be used for evaluating the performance of that mission at the end of the performance period to measure how much does it meet the indicators and at what level they are scored along with being able to discern whether the work is successful according to the specified indicators or not and how much it get within the period clearly specified. This is something that the practitioner or appraiser together with the supervisor or appraisee will determine together to be used as a framework for measuring the success of the work performance. The specified indicators should be appropriate to the position level, duties and responsibilities that will be determined after the conclusion of the indicators that will be used for evaluation in the upcoming evaluation round. In general, one indicator will have target values divided into 5 levels. The target values at each level are related to the assessment score values in order to make the evaluation score according to the indicators consistent with the performance evaluation system of state enterprises. In addition, it is the first time to evaluate results according to indicators. Therefore, the target value level and evaluation score value is set as follows.

ระดับค่าเป้าหมาย Target Level	ค่าคะแนนการประเมิน Evaluation Score	มาตรฐานค่าเป้าหมาย Target Standard
ระดับ 1 Level 1	60 คะแนน 60 points	เป็นค่าเป้าหมายต่ำสุดที่รับได้ The lowest target that can be accepted.
ระดับ 2 Level 2	70 คะแนน 70 points	เป็นค่าเป้าหมายในระดับต่ำกว่ามาตรฐานเล็กน้อย The target that is slightly lower than the standard.
ระดับ 3 Level 3	80 คะแนน 80 points	เป็นค่าเป้าหมายในระดับมาตรฐานทั่วไปหรือที่คาดหวัง The target that is at the general or expected standard level.
ระดับ 4 Level 4	90 คะแนน 90 points	เป็นค่าเป้าหมายในระดับท้าทายหรือเป้าหมายของตัวชี้วัดสูงกว่ามาตรฐานทั่วไปพอสมควร The target that is at the challenge level or higher than the general standard.
ระดับ 5 Level 5	100 คะแนน 100 points	เป็นค่าเป้าหมายในระดับท้าทายมากหรือเป้าหมายของตัวชี้วัดสูงกว่ามาตรฐานทั่วไปมาก The target is very challenging or much higher than the general standard.

ทั้งนี้ โดยหลักการในการกำหนดค่าเป้าหมายมาตรฐานทั่วไปมีค่าเท่ากับระดับ 3 มิใช่ระดับ 5

However, in principle for setting the target value, the general standard is equal to level 3, not level 5.

กำหนดให้ความสามารถประเมินจากระดับของพฤติกรรมที่แสดงออกตามที่การรถไฟฯ คาดหวัง และมีสัดส่วนคะแนนความสามารถเป็นไปตามที่คณะกรรมการจะพิจารณากำหนดโดยมีรายละเอียดระดับค่าเป้าหมายและค่าคะแนนการประเมิน ดังนี้

The ability to be assessed is based on the level of behavior expressed as expected by the SRT and the proportion of ability scores is as determined by the committee with details of the target level and evaluation score values as follows.

ระดับค่าเป้าหมาย Target Level	ค่าคะแนนการประเมิน Evaluation Score	มาตรฐานค่าเป้าหมาย Target Standard
ระดับ 1 Level 1	40 คะแนน 40 points	ไม่แสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวัง Does not show expected behavioral indicators.
ระดับ 2 Level 2	55 คะแนน 55 points	สามารถแสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวังน้อยมาก และไม่ค่อยเด่นชัด Able to show very little expected behavioral indicators but not very noticeable
ระดับ 3 Level 3	70 คะแนน 70 points	สามารถแสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวังอย่างเด่นชัด เป็นครั้งคราว Able to clearly show expected behavioral indicators occasionally.
ระดับ 4 Level 4	85 คะแนน 85 points	สามารถแสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวังอย่างเด่นชัด ค่อนข้างบ่อย แต่ยังไม่สม่ำเสมอ Able to clearly show expected behavioral indicators fairly, frequently but not yet consistency.
ระดับ 5 Level 5	100 คะแนน 100 points	สามารถแสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวังอย่างเด่นชัด สม่ำเสมอ Able to clearly show expected behavioral indicators regularly.

การประเมินผลการปฏิบัติงานต้องมีความชัดเจนและมีหลักฐาน และให้เป็นไปตามแบบประเมินผลการปฏิบัติงาน และให้หน่วยงานของผู้รับการประเมินจัดให้มีระบบการจัดเก็บผลการประเมินและหลักฐานแสดงผลสำเร็จของงานและความสามารถ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการบริหารทรัพยากรบุคคลพร้อมกับบันทึกในแฟ้มประวัติหรือจัดเก็บในรูปแบบอื่นตามความเหมาะสม

The performance evaluation must be clear and evidenced and according to the performance evaluation form. The organization of the appraisee shall have a system for storing evaluation results and evidence showing work success and ability for using in considering human resource management together with recording in the bio file or storing in other formats as appropriate.

กรณีที่มีการโยกย้าย เปลี่ยนสังกัด หรือเลื่อนระดับระหว่างรอบการประเมินผลการปฏิบัติงาน ซึ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในสังกัดใหม่ หรือตำแหน่งใหม่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแตกต่างไปจากหน้าที่ความรับผิดชอบเดิม กรณีเช่นนี้ให้จัดทำแบบประเมินผลการปฏิบัติงานใหม่ขึ้นมาแนบกับแบบประเมินฉบับเก่าเพื่อประกอบการพิจารณาประเมินผล และให้ผู้ประเมินสังกัดเดิมแจ้งผลการประเมินดังกล่าวให้ผู้นั้นทราบและจัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานดังกล่าวให้หน่วยงานสังกัดใหม่เป็นเอกสารลับ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาต่อไป

In the case of rotation, change affiliation or promotion during the performance evaluation round which duties and responsibilities under the new organization or the new position has changed or is different from the duties original responsibility, in such cases, a new performance evaluation form must be prepared and attached to the old evaluation form for consideration and evaluation and the appraiser under the previous organization has to notify the results of the said evaluation to that person and send the said performance evaluation form to the new organization as a confidential document to be used as information for further consideration.

การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป ให้ดำเนินการตามวิธีการ ดังนี้

1. ในเดือนสิงหาคมของทุกปี จะต้องประชุมคณะกรรมการเพื่อกำหนดความสามารถและตัวชี้วัดที่จะเป็นกรอบแนวทางสำหรับการประเมินผลการปฏิบัติงาน
2. ในเดือนกันยายนของทุกปี ผู้ประเมินและผู้รับการประเมินจะกำหนดตัวชี้วัด โดยในขั้นต้นให้ผู้รับการประเมินนำเสนอร่างตัวชี้วัด ระดับค่าเป้าหมาย เกณฑ์การให้คะแนน และน้ำหนักเสนอให้ผู้ประเมินพิจารณาให้ความเห็นชอบ จากนั้นให้นำเสนอกรรมการและเลขานุการเพื่อรวบรวมนำเข้าพิจารณาในคณะกรรมการเพื่อให้ความเห็นชอบ สำหรับการกำหนดตัวชี้วัดจะต้องถือปฏิบัติสอดคล้อง เป็นไปตามหลักเกณฑ์กำหนด ให้ผลสัมฤทธิ์ของงานประเมินจากผลสำเร็จของงานตามตัวชี้วัดและมีสัดส่วนคะแนนตามที่คณะกรรมการจะพิจารณากำหนด โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้
   - เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการแล้ว จึงนำตัวชี้วัดและความสามารถมาพิจารณาจัดทำตามแบบประเมินผลการปฏิบัติงานและลงนามปฏิบัติภายในเดือนตุลาคม แล้วสำเนาฝ่ายทรัพยากรบุคคล 1 ชุด ซึ่งในแต่ละรอบการประเมิน กำหนดให้ผู้ประเมินดำเนินการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้รับการประเมินตามแบบการประเมินผลการปฏิบัติงานที่กำหนดไว้ ในระหว่างรอบการประเมินให้ผู้ประเมินติดตามและให้คำปรึกษาแนะนำผู้รับการประเมินเพื่อปรับปรุง แก้ไข พัฒนา นำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ของงานตามตัวชี้วัดและความสามารถในการปฏิบัติงาน
   - ในเดือนมกราคม เมษายน กรกฎาคมของทุกปี กำหนดให้ผู้ประเมินและผู้รับการประเมิน ดำเนินการในการทบทวนตัวชี้วัด โดยนำเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำไปสู่การปรับปรุงแบบประเมินผลการปฏิบัติงานต่อไป และในเดือนกันยายนของทุกปี ผู้รับการประเมินจะประเมินผลตนเองพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ผู้ประเมินประกอบการพิจารณาประเมินผลเบื้องต้น
   - ผู้ประเมินและผู้รับการประเมินจะต้องพิจารณาประเมินผลเบื้องต้นให้ได้ข้อยุติสำหรับประเมินผลการปฏิบัติงานก่อนสิ้นเดือนกันยายนของทุกปี โดยให้ผู้ประเมินแจ้งผลการประเมินผลการปฏิบัติงานเบื้องต้น ให้ผู้รับการประเมินทราบเป็นรายบุคคล และผู้รับการประเมินลงลายมือรับทราบผลการประเมิน กรณีที่ผู้รับการประเมินไม่ยินยอมลงลายมือชื่อรับทราบผลการประเมินให้พนักงานในส่วนงานอย่างน้อยหนึ่งคน ลงลายมือชื่อเป็นพยานว่าได้มีการแจ้งผลการประเมินดังกล่าวแล้วด้วย และนำเสนอต่อคณะกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงาน

Performance evaluation of officials' level 12 and above shall be carried out using the following methods:

1. In August of every year, a committee meeting must be held to determine competencies and indicators that will serve as a framework for evaluating performance.
2. In September of every year, the appraiser and the appraisee will determine the indicators. Initially, the appraisee will submit the draft indicators, target value, level score, criteria and weight proposal to the appraiser for consideration and approval. Then submit to the committee and secretary to collect and consider in the committee for approval. For setting indicators, they must be followed accordingly and in accordance with the criteria that the achievement of the work is evaluated from the work's achievement according to the indicators and a score proportion as determined by the committee with the following details:
   - Once approved by the committee, therefore, the indicators and abilities are taken into consideration in preparing the performance evaluation form and signing the action by October and send 1 copy from to the Human Resources Department for each evaluation round, require the appraiser to evaluate the performance of the appraisee according to the specified performance evaluation form. During the evaluation round, the appraiser should follow up and give advice and recommendations to the appraisee to improve, correct, develop, leading to the achievement of work according to indicators and work performance.
   - In January, April, July of every year, the appraiser and the appraisee must proceed to review indicators by presenting it to the committee for consideration and approval before leading to further improvement of the performance appraisal form and in September of every year, the appraisee will evaluate himself along with related documents for the appraiser to consider in the initial evaluation.
   - The appraiser and the appraisee must consider the preliminary evaluation to meet a conclusion for evaluating performance before the end of September every year. The appraiser will inform the results of the preliminary performance evaluation to the appraisee individually and the appraisee signs acknowledgment of the evaluation results. In the case that the appraiser does not agree to sign the acknowledgment of the evaluation results to at least one employee in the department. Sign your name as a witness that the results of the said evaluation have been notified and submit to the performance evaluation committee.

- ในเดือนตุลาคมของทุกปี ให้คณะกรรมการพิจารณาผลการประเมินผลการปฏิบัติงานเบื้องต้น ว่าเป็นไปตามข้อเท็จจริงและมีความเหมาะสมหรือไม่ และยืนยันผลการพิจารณาพร้อมกับแจ้งให้ผู้ประเมินและผู้ถูกประเมินทราบผล โดยผลการพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานให้ถือเป็นยุติ และนำไปประกอบการพิจารณาเป็นส่วนหนึ่งในการเลื่อนขั้นเงินเดือนประจำปีกับให้บันทึกไว้ในประวัติพนักงานเพื่อประกอบการพิจารณาในด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลต่อไป
- ให้ถือปฏิบัติตามแนวทางระบบประเมินผลการปฏิบัติงานภายใต้โครงการระบบบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS) โดยดำเนินการบันทึก ประเมิน และรายงานผลการปฏิบัติงานผ่านระบบดังกล่าวเป็นหลัก

ขั้นตอนประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป ประจำปี 2567 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ผลสำเร็จตามตัวชี้วัดระดับบุคคล ประกอบด้วย
   1.1 ผลสำเร็จตามตัวชี้วัดระดับบุคคลตามภารกิจของยุทธศาสตร์/แผนวิสาหกิจ/หน้าที่ความรับผิดชอบ/ริเริ่มและพัฒนาที่มีความเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดระดับองค์กรและระดับสายงาน รวมถึงภารกิจที่สำคัญของหน่วยงานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ตามที่การรถไฟฯ และสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนาดำเนินการสื่อสารเป้าหมายและถ่ายทอดลงมาให้กับหน่วยงาน โดยกำหนดน้ำหนักรวมเป็นร้อยละ 70 ของทั้งหมด
   1.2 ผลสำเร็จตามตัวชี้วัดระดับบุคคลร่วมตามนโยบาย สำหรับเป็นมาตรฐานตัวชี้วัดระดับบุคคลร่วมของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไปทุกคน โดยกำหนดน้ำหนักรวมเป็นร้อยละ 30 ของทั้งหมด ดังนี้

- In October every year, the committee shall consider the results of the preliminary performance evaluation whether it is based on the facts and appropriate or not and confirm the results of the consideration and inform the appraiser and the appraisee of the results. The results of the performance evaluation shall be considered final and take it into consideration as part of the annual salary increase and record it in the employee's bio for further consideration in human resource management.
- Follow the guidelines for the performance evaluation system under the Human Resources Management System (HRIS) project by recording, evaluating, and reporting performance results primarily through the said system.

The process for evaluating the performance of officials' level 12 and above for the year 2024 has the following details

1. Success results according to individual level indicators include:
   1.1 Success results according to individual level indicators according to missions of strategy/strategic plan/responsibilities/initiative and development that are linked to organizational and department level indicators including important missions of the organizations under its responsibility according to SRT and the Policy, Planning, Research and Development bureau communicate goals and transmit them to the organizations. The total weight is set to be 70 percent of the total.
   1.2 Achieved results according to individual indicators according to the policy for using as a common personal level indicator for all officials at level 12 and above, with a total weight of 30 percent of the total as follows:

ตัวชี้วัด Indicators	ระดับค่าเป้าหมาย Target Level					ร้อยละน้ำหนัก percent
	ระดับ 1 Level 1	ระดับ 2 Level 2	ระดับ 3 Level 3	ระดับ 4 Level 4	ระดับ 5 Level 5	
ตัวชี้วัด : 1 ระดับความสำเร็จของการขับเคลื่อนในภาพรวมตัวชี้วัด PA องค์กร ประจำปี 2567 Indicator: 1 Level success of the overall drive Organizational PA indicators for the year 2024	ผลคะแนนรวม 2.00 Total Score 2.00	ผลคะแนนรวม 2.10 Total Score 2.10	ผลคะแนนรวม 2.20 Total Score 2.20	ผลคะแนนรวม 2.30 Total Score 2.30	ผลคะแนนรวม 2.40 Total Score 2.40	6
ตัวชี้วัด : 2 ระดับความสำเร็จ เบิกจ่ายงบของภาพรวมการเบิกจ่ายงบลงทุน ลงทุนในความที่เกิดขึ้นจริงในความรับผิดชอบของหน่วยงาน Indicators: 2 levels success of disbursement budget of investment budget disbursement overview Invest in the actual responsibilities of the organization	เบิกจ่ายงบลงทุนในความรับผิดชอบได้ร้อยละ 80 Disbursement of investment budget in responsibility 80 percent	เบิกจ่ายงบลงทุนในความรับผิดชอบได้ร้อยละ 85 Disbursement of investment budget in responsibility 85 percent	เบิกจ่ายงบลงทุนในความรับผิดชอบได้ร้อยละ 90 Disbursement of investment budget in responsibility 90 percent	เบิกจ่ายงบลงทุนในความรับผิดชอบได้ร้อยละ 95 Disbursement of investment budget in responsibility 95 percent	เบิกจ่ายงบลงทุนในความรับผิดชอบได้ร้อยละ 100 Disbursement of investment budget in responsibility 100 percent	6
ตัวชี้วัด : 3 ระดับความสำเร็จของการขับเคลื่อนในภาพรวมตัวชี้วัดของผู้ว่าการของปีล่าสุด Indicators: 3 levels successof the overall drive Governor's indicators of the latest year	ผลคะแนนถ่วงน้ำหนัก 2.50 Weighted score results Weight 2.50	ผลคะแนนถ่วงน้ำหนัก 3.00 Weighted score results Weight 3.00	ผลคะแนนถ่วงน้ำหนัก 3.50 Weighted score results Weight 3.50	ผลคะแนนถ่วงน้ำหนัก 4.00 Weighted score results Weight 4.00	ผลคะแนนถ่วงน้ำหนัก 4.50 Weighted score results Weight 4.50	6
ตัวชี้วัด : 4 ระดับความสำเร็จของการขับเคลื่อน Core Business Enable ในภาพรวมขององค์กรของปีล่าสุด Indicators: 4 levels success of driving the Core Business Enable in general of the organization of the latest year	ผลคะแนน 1.6000 Score 1.6000	ผลคะแนน 1.7000 Score 1.7000	ผลคะแนน 1.8000 Score 1.8000	ผลคะแนน 1.9000 Score 1.9000	ผลคะแนน 2.000 Score 2.0000	6
ตัวชี้วัด : 5 ระดับความสำเร็จของค่าเฉลี่ยของการดำเนินการตามแผนวิสาหกิจสำคัญที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน Indicators: 5 levels success of the average of the implementation of the important strategic plan under the organization's responsibility	ค่าเฉลี่ยของดำเนินการตามแผนวิสาหกิจคิดเป็นร้อยละ 80 Average of performance according to the strategic plan 80 percent	ค่าเฉลี่ยของดำเนินการตามแผนวิสาหกิจคิดเป็นร้อยละ 85 Average of performance according to the strategic plan 85 percent	ค่าเฉลี่ยของดำเนินการตามแผนวิสาหกิจคิดเป็นร้อยละ 90 Average of performance according to the strategic plan 90 percent	ค่าเฉลี่ยของดำเนินการตามแผนวิสาหกิจคิดเป็นร้อยละ 95 Average of performance according to the strategic plan 95 percent	ค่าเฉลี่ยของดำเนินการตามแผนวิสาหกิจคิดเป็นร้อยละ 100 Average of performance according to the strategic plan 100 percent	6

กรณีที่บางหน่วยงานไม่มีการเบิกจ่ายงบลงทุนหรือแผนวิสาหกิจที่สำคัญ กำหนดให้เกลี่ยน้ำหนักให้กับตัวชี้วัดอื่น ๆ ตามลำดับความสำคัญ

In the case where some organizations have not disbursed investment budgets or important strategic plans set weight to be given to other indicators in order of importance.

2. ผลประเมินคุณลักษณะของพฤติกรรมหรือความสามารถที่คาดหวังตามที่กำหนดในแต่ละระดับของผู้ปฏิบัติงาน โดยพิจารณาประเมินจากความถี่ในการแสดงคุณลักษณะของพฤติกรรม
3. ขั้นตอนประเมินผลการปฏิบัติงาน
   3.1 กำหนดให้การประเมินผลการปฏิบัติงานเบื้องต้น ระหว่างผู้ประเมินและผู้รับการประเมิน กำหนดให้เสร็จสิ้นอย่างช้าภายในวันที่ 15 ตุลาคม 2567 ในกรณีที่ไม่มีผู้บังคับบัญชาในตำแหน่งนั้นขอให้นำเสนอผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปเป็นผู้พิจารณา จากนั้นส่งการประเมินผลการปฏิบัติงานเบื้องต้น พร้อมเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคล เพื่อรวบรวมนำเสนอคณะกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป สำหรับพิจารณายืนยันผลภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567 โดยเป็นไปตามแนวทางของหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป ทั้งนี้ หากรายงานล่าช้าจะส่งผลต่อการพิจารณาของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการนำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟฯ สำหรับหน่วยงานใดปฏิบัติไม่เป็นไปตามกำหนดข้างต้นจะรายงานให้การรถไฟฯ พิจารณาสั่งการต่อไป
   3.2 ให้ผู้บังคับบัญชาหรือผู้ประเมิน กำกับและติดตามผลสำเร็จของการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดในตัวชี้วัดระดับบุคคล และให้บันทึกการแสดงออกถึงคุณลักษณะของพฤติกรรมหรือความสามารถที่คาดหวังในแต่ละระดับของผู้ปฏิบัติงาน เพื่อนำมาใช้ประกอบการดำเนินงานประเมินผลการปฏิบัติงานเบื้องต้น
   3.3 สำหรับผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ที่ได้รับการแต่งตั้งเลื่อนระดับเป็นผู้ปฏิบัติงานระดับ 13 รวมถึงการโยกย้ายสลับปรับเปลี่ยนตำแหน่งในรอบกลางปี 2567 ที่ผ่านมา ขอให้สรุปผลการประเมินการปฏิบัติงานในตำแหน่งเดิมและตำแหน่งใหม่ในช่วงระยะเวลาปฏิบัติงานที่เหลือจนถึงวันที่ 30 กันยายน 2567
   3.4 สำหรับผู้ปฏิบัติงานระดับ 10 หรือ 11 ที่ได้รับการแต่งตั้งเลื่อนระดับเป็นผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ในรอบกลางปี 2567 ที่ผ่านมา ด้วยผลการปฏิบัติงานส่วนใหญ่ปรากฏตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 1-11 อีกทั้งการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป จะเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ของปีหนึ่ง ถึงวันที่ 30 กันยายน ของปีถัดไป ดังนั้น จึงให้ใช้ผลการประเมินการปฏิบัติงานในขณะดำรงตำแหน่งระดับ 10 หรือ 11 เป็นผลงานในปี 2567 และขณะเดียวกันให้ขับเคลื่อนตามเป้าหมายที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา พร้อมกับเตรียมการยกร่างเป้าหมายตามตัวชี้วัดระดับบุคคล เพื่อใช้ขับเคลื่อนและประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี 2568 เป็นต้นไป

2. Results of the evaluation of expected behavioral characteristics or abilities as specified at each level of the officials will be considering and evaluating by the frequency of displaying behavioral characteristics.
3. Performance evaluation process
   3.1 A preliminary performance evaluation between the appraiser and the appraisee is scheduled to be completed by 15th October 2024. In the case that there is no supervisor in that position, you can submit the evaluation to your superior for consideration. Then submit a preliminary performance evaluation with related documents and information to the human resources department to collect and submit to the performance evaluation committee of officials' level 12 and above for consideration and confirmation of results by 30th November 2024. This is in accordance with the guidelines for evaluating the performance of officials' level 12 and above. However, if the report is delayed, it will affect the consideration of other related organizations including submitting to SRT Board of Commissioners. For any organization that does not comply with the above schedule, it will be reported to SRT to give an order for further action.
   3.2 The supervisor or the appraiser has to supervise and follow up on the success of work performance in accordance with the goals set in individual level indicators and record the expression of behavioral characteristics or abilities expected at each level of the worker to be used for conducting preliminary performance evaluations.
   3.3 For officials' level 12 who have been promoted to officials' level 13, including transfers and changes in positions in the past mid-year 2024, you have to summarize the results of the performance evaluation in the original position and new positions during the remaining work period until 30th September 2024.
   3.4 For officials' level 10 or 11 who have been promoted to officials' level 12 in the middle of 2023, with most of their performance results appearing according to the criteria for evaluating the performance of officials' level 1-11 and in addition, the performance evaluation of officials' level 12 and above will begin from 1st October of present year to 30th September of the next year. Therefore, the results of performance evaluations while holding positions at level 10 or 11 are to be used as results for the year 2024 and at the same time to drive according to the goals assigned by superiors along with preparing to draft goals based on individual level indicators to be used to drive and evaluate performance for the year 2025 onwards.

3.5 ขอให้สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา ดำเนินการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ที่สำคัญของแต่ละหน่วยงาน และเมื่อสิ้นสุดปีงบประมาณให้สรุปผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ภายใต้แผนวิสาหกิจฯ ตลอดทั้งปี แยกตามหน่วยงานส่งให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ภายในวันที่ 6 ตุลาคม 2567 เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดระดับบุคคลตามแบบที่กำหนด

3.6 ขอให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ดำเนินการติดตามผลการเบิกจ่ายงบลงทุนประจำปี 2567 และเมื่อสิ้นสุดปีงบประมาณให้สรุปผลการเบิกจ่ายงบลงทุนทั้งปีแยกตามหน่วยงานส่งให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ภายในวันที่ 6 ตุลาคม 2567 เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดระดับบุคคลตามแบบที่กำหนด

3.7 สำหรับกลุ่มผู้ปฏิบัติงานด้านปฏิบัติการจะต้องขับเคลื่อนตัวชี้วัดระดับขององค์กรเป็นส่วนใหญ่ และเป้าหมายมีความท้าทายมากกว่ากลุ่มงานด้านสนับสนุนเนื่องจากเป้าหมายกำหนดโดยหน่วยงานภายนอก ดังนั้น จึงกำหนดให้มีคะแนนส่วนช่วย (Handicap) หลังจากผลคะแนนที่ได้จากการประเมินเมื่อสิ้นสุด เป็นจำนวนเท่ากับ 5 คะแนน

3.8 ขอให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลร่วมกับฝ่ายการเงินและการบัญชี และสำนักงานนโยบายแผน วิจัยและพัฒนา รวบรวมและแจ้งผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดระดับบุคคลตามนโยบายดังกล่าวให้ผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการรายงานผลการปฏิบัติงาน โดยกำหนดให้แจ้งหน่วยงานต่าง ๆ ภายในวันที่ 10 ตุลาคม 2567

3.5 Policy, Planning, Research and Development bureau has to follow up on the performance according to the important action plan 2024 from each organization and at the end of the fiscal year, summarize the results of operations according to the 2024 annual action plan under the strategic plan for the entire year. It should be separated by department and sent to the Human Resources Department by 6th October 2024 for using in considering performance results according to individual level indicators according to the specified form.

3.6 The finance and accounting department has to follow up on the disbursement of investment budgets for the year 2024 and at the end of the fiscal year, summarize the disbursement results of the entire year's investment budget, separate by department, and send it to the Human Resources Department by 6th October 2024 for using in considering performance results according to individual level indicators according to the form set.

3.7 For operational staff, they must drive organizational level indicators for the most part and the goals are more challenging than the support group because the goals are set by an outside organization, therefore, a handicap score is required after the score obtained from evaluation at the end. It is an amount equal to 5 points.

3.8 The Human Resources Department together with the Finance and Accounting Department and Planning, Policy, Research and Development bureau have to collect and report performance results according to individual level indicators according to the said policy to official' level 12 and above to use as information for reporting work performance. It will be informed to various organizations within 10th October 2024.

นโยบาย และผลการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์

การรถไฟฯ ได้ปรับปรุงระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 1.13 ว่าด้วยการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้สอดคล้องกับประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ โดยกำหนดหลักเกณฑ์การรับทรัพย์สินเพื่อประโยชน์อื่นใดโดยธรรมจรรยา และการกระทำหรือมีเหตุการณ์ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมที่เป็นการขัดแย้งทางผลประโยชน์ อันทำให้การรถไฟฯ ต้องเสียผลประโยชน์ เช่นในกรณีดังต่อไปนี้

1. ผู้ว่าการ พนักงาน หรือลูกจ้าง ใช้ข้อมูลหรือทรัพย์สินของการรถไฟฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเอง หรือผู้อื่น
2. ผู้ว่าการ พนักงาน หรือลูกจ้าง ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นที่มีความสำคัญในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับการรถไฟฯ หรือกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับการรถไฟฯ เว้นแต่การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือตำแหน่งการบริหารอื่นที่การรถไฟฯ มอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษร
3. ญาติหรือคู่สมรสของผู้ว่าการ พนักงาน หรือลูกจ้าง เป็นผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นที่มีความสำคัญในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับการรถไฟฯ หรือกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับการรถไฟฯ

กำหนดให้มีการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี หรือเมื่อได้รับตำแหน่งใหม่ หรือเมื่อมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นในระหว่างปี โดยรายงานของผู้ว่าการรถไฟฯ ให้นำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับรายงานของพนักงานและลูกจ้างให้นำเสนอต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น โดยมีแผนผังการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เป็นดังนี้

Policy and results of reporting conflicts of interest

SRT has updated the State Railway of Thailand regulations No. 1.13 regarding disclosure of conflicts of interest to be in line with the announcement of the National Anti-Corruption Commission. The criteria for receiving property for any other benefit in accordance with ethics and actions or events, whether directly or indirectly, that are a conflict of interest which makes SRT loses benefits is imposed as in the following cases;

1. The governor, officials or employees use information or property of SRT to seek benefits for oneself or others.
2. The governor, officials or employees hold the position of managing director, manager or being an important shareholder in a business that is a contractual party with SRT or business that is in competition with SRT excepting for holding the position of managing director, manager or other management positions at SRT written assignment.
3. A relative or spouse of the governor, officials or employees hold the position of managing director, manager or being an important shareholder in a business that is a contractual party with SRT or business that is in competition with SRT.

The report of conflicts of interest is imposed to be made every year or when receiving a new position or when the conflicts of interest occur during the year. The report of SRT Governor must be submitted to SRT Board of Commissioners. The reports of officials and employees must be submitted to supervisors in the hierarchy. The diagram for reporting conflicts of interest is as follows.

พนักงาน/ลูกจ้างเฉพาะงาน
Officials/Employees

เป็นประจำในเดือนตุลาคมของทุกปี In October	เมื่อได้รับตำแหน่งใหม่ Get New Position	เมื่อมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างปี Conflicts Occur
จัดทำรายงานหมายเลข 1 Report no.1	จัดทำรายงานหมายเลข 1 Report no.1	จัดทำรายงานหมายเลข 1 Report no.1
เสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับขั้น Submit to supervisor	เสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับขั้น Submit to supervisor	เสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับขั้น Submit to supervisor
เสนอฝ่าย / สำนักงาน / ศูนย์ / กองที่ขึ้นตรงต่อ ผวก. หรือ รองผู้ว่าการฯ Organizations attach to Governor or Deputy Governor	เสนอฝ่าย / สำนักงาน / ศูนย์ / กองที่ขึ้นตรงต่อ ผวก. หรือ รองผู้ว่าการ Organizations attach to Governor or Deputy Governor	เสนอฝ่าย / สำนักงาน / ศูนย์ / กองที่ขึ้นตรงต่อ ผวก. หรือ รองผู้ว่าการ Organizations attach to Governor or Deputy Governor
วินิจฉัยว่ามีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สมควรได้รับแต่งตั้งหรือมอบหมายให้ - เป็นกรรมการ - เป็นผู้พิจารณาหรือเกี่ยวข้องในการให้ข้อมูลให้ความเห็น - มีอำนาจสั่งการในเรื่องนั้น หรือไม่ ถ้าเห็นสมควรแต่งตั้ง / มอบหมายฯ ให้เสนอ ผวก. พิจารณาชี้ขาด Judge the conflicts of interest process	วินิจฉัยว่ามีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สมควรได้รับแต่งตั้งหรือมอบหมายให้ - เป็นกรรมการ - เป็นผู้พิจารณาหรือเกี่ยวข้องในการให้ข้อมูลให้ความเห็น - มีอำนาจสั่งการในเรื่องนั้น หรือไม่ ถ้าเห็นสมควรแต่งตั้ง / มอบหมายฯ ให้เสนอ ผวก. พิจารณาชี้ขาด Judge the conflicts of interest process	วินิจฉัยว่ามีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สมควรได้รับแต่งตั้งหรือมอบหมายให้ - เป็นกรรมการ - เป็นผู้พิจารณาหรือเกี่ยวข้องในการให้ข้อมูลให้ความเห็น - มีอำนาจสั่งการในเรื่องนั้น หรือไม่ ถ้าเห็นสมควรแต่งตั้ง / มอบหมายฯ ให้เสนอ ผวก. พิจารณาชี้ขาด Judge the conflicts of interest process
แบบรายงานหมายเลข 2 Report no.2	แบบรายงานหมายเลข 2 Report no.2	แบบรายงานหมายเลข 2 Report no.2
ต้นฉบับส่งสำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ Submit to Railway Inspector Bureau	ต้นฉบับส่งสำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ Submit to Railway Inspector Bureau	ต้นฉบับส่งสำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ Submit to Railway Inspector Bureau

สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ ได้รายงานการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ประจำปีงบประมาณ 2567 นำเสนอผู้ว่าการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2566 สรุปได้ดังนี้

1. พนักงาน/ลูกจ้างเฉพาะงานที่ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

The Railway Inspector Bureau has reported the disclosure of conflict-of-interest report fiscal year 2024 to the SRT Governor on 9th November 2023, summarized as follows.

1. Officials/employees who do not have conflicts of interest

	พนักงาน Officials	ลูกจ้าง Employees	รวมทั้งสิ้น Total
รายงานเป็นประจำในเดือนตุลาคมของทุกปี Report regularly in October of every year.	8,917	3,449	12,366
รับตำแหน่งใหม่ ในระหว่างปีงบประมาณ 2566 Get a new position during fiscal year 2023	151	-	136

2. พนักงาน/ลูกจ้างเฉพาะงานที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ จำนวน 4 ราย โดยมีความเกี่ยวข้องเป็นคู่สมรส จำนวน 3 ราย และเป็นมารดาจำนวน 1 ราย

2. Officials/employees with conflicts of interest, 4 cases. There were 3 related spouses and 1 mother.

สรุปการศึกษาดูงาน ตรวจเยี่ยมการดำเนินงาน และฝึกอบรม/สัมมนา ของคณะกรรมการรถไฟฯ ประจำปี 2567

1. รายงานผลการศึกษาดูงานระบบขนส่งมวลชน และงานด้านการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) การประชุมร่วมกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวญี่ปุ่น (MLIT) และผู้บริหาร JR East พร้อมตรวจสอบและรับมอบรถไฟดีเซลราง KIHA 40 และ KIHA 48 ณ ประเทศญี่ปุ่น (Japan) ระหว่างวันที่ 27 มีนาคม-1 เมษายน 2567 ส่วนที่ 1 : การประชุมร่วมกับกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและท่องเที่ยวญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism : MLIT)

Summary of Study Tours, Operational Visits, and Training/Seminars for the SRT Board of Commissioners in 2024

1. Report on the Study Tour of Mass Transit Systems and Transit-Oriented Development (TOD) around Mass Transit Stations, Joint Meeting with Japan's Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) and JR East Executives, along with Inspection and Handover of KIHA 40 and KIHA 48 Diesel Railcars in Japan, from 27th March-1st April 2024. Part 1: Joint Meeting with Japan's Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT).

2. การตรวจสอบและรับมอบรถไฟดีเซลรางปรับอากาศ รุ่น KIHA 40 และ KIHA 48 จำนวน 20 คัน ที่ได้รับบริจาค ณ ท่าเรือนิงาตะ (Niigata)

2. Inspection and Handover of 20 Air-Conditioned KIHA 40 and KIHA 48 Diesel Railcars. These railcars were donated at Niigata Port.

3. การประชุมร่วมกับ (East Japan Railway Company: JR East)

3. Joint Meeting with East Japan Railway Company (JR East)

4. การศึกษาดูงานด้านการบริหารจัดการสถานีและระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)

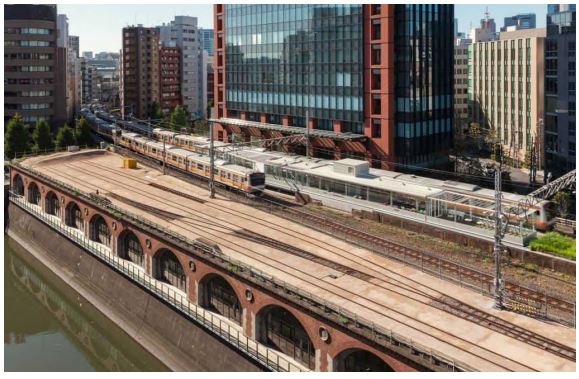
4. Study Tour on Station Management and Feeder Systems

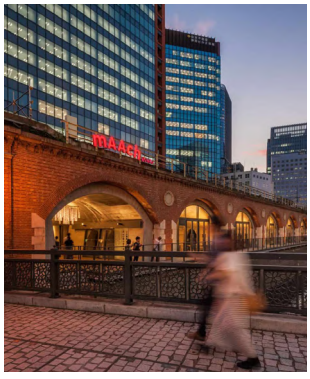
การศึกษาดูงานด้านการบริหารจัดการสถานี และระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)

Study tour on station management and feeder systems.

5. การศึกษาดูงานด้านการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) บริเวณใต้ทางรถไฟยกระดับ

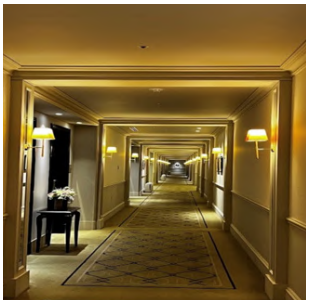
5. Study Visit on Transit-Oriented Development (TOD) in the Area Underneath the Elevated Railway



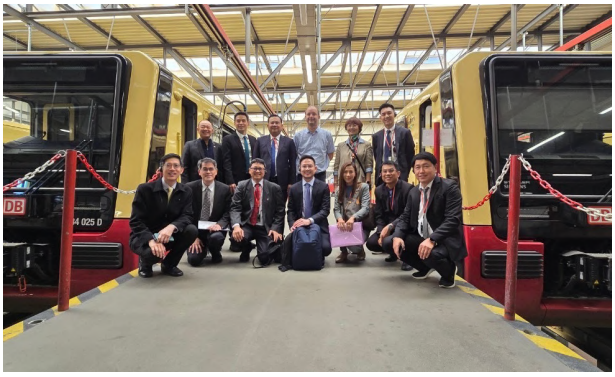


6. การศึกษาดูงานธุรกิจในเครือของ (East Japan Railway Company: JR East)

6. Study Visit to Businesses within the East Japan Railway Company (JR East) Group

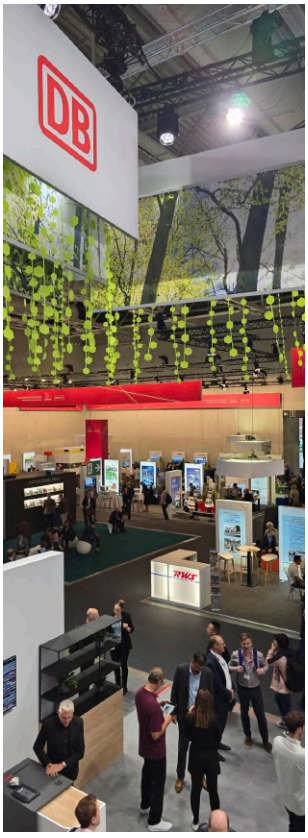


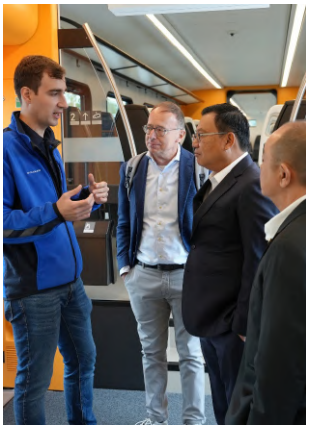
การขนส่งทางรถไฟประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (Germany)
Rail Transport in the Federal Republic of Germany (Germany)
การศึกษาดูงานการรถไฟแห่งประเทศเยอรมนี Deutsch Bahn (DB)
A Study Visit to Deutsche Bahn (DB)

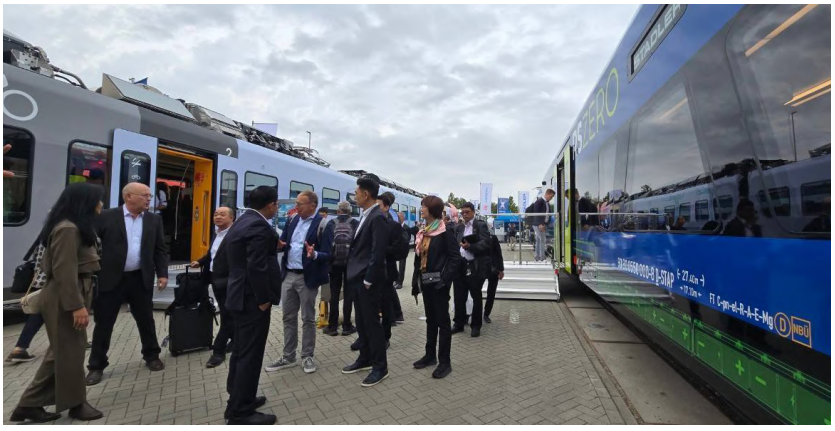


การประชุมร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศเยอรมนี Deutsch Bahn (DB)
Joint Meeting with Deutsche Bahn (DB)

การศึกษาดูงานแสดงสินค้าด้านเทคโนโลยีการขนส่งทางรถไฟ (Inno Trans)
Study Visit to InnoTrans (Leading International Trade Fair for Transport Technology)

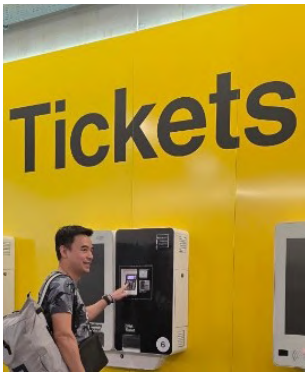






การบริหารจัดการรถไฟท่องเที่ยว Glacier Express
Management of the Glacier Express Tourist Train

แนวทางการปรับปรุงและพัฒนาตู้รถไฟท่องเที่ยว รฟท.
Guidelines for Improvement and Development of SRT Tourist Carriages



การฝึกอบรม/สัมมนา ของคณะกรรมการรถไฟฯ
Training/Seminars for the SRT Board of Commissioners

ลำดับ No.	รายนาม Name-Surname	รายละเอียด Courses
1	นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์ Ms. Suksiri Apinyanuwat	ผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 19 ของสถาบันวิทยาการพลังงาน ระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2567 Senior Executive Program in Energy Science (SEP), Class 19, Energy Science Institute, January-May 2024
2	นายศันสนะ สุริยะโยธิน Mr. Sansana Suriyayothin	หลักสูตรวุฒิบัตร การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน (PDI) รุ่นที่ 28/2567 ของสถาบันพระปกเกล้า ระหว่างเดือนพฤษภาคม-กรกฎาคม 2567 Certificate Program in Corporate Governance for State Enterprise and Public Organization Directors (PDI), Class 28/2567, King Prajadhipok's Institute, May-July 2024 หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 364/2024 ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม 2567 Director Certification Program (DCP), Class 364/2024, Thai Institute of Directors (IOD), June-August 2024
3	นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์ Mr. Areesak Streanraparparyut	ผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 20 ของสถาบันวิทยาการพลังงาน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-พฤศจิกายน 2567 Senior Executive Program in Energy Science (SEP), Class 20, Energy Science Institute, July-November 2024

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 2567 ได้จัดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการรถไฟฯ ในเดือนกรกฎาคม 2567 สามารถสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

1. แบบประเมินตนเอง แบบรายคณะ ประกอบด้วย 4 หัวข้อ คือ
   - โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.52) โดยกรรมการรถไฟฯ ส่วนใหญ่เห็นว่าควรเพิ่มจำนวนคณะกรรมการรถไฟฯ และแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
   - บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.74)
   - การประชุมของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.79)
   - การอบรมและพัฒนา มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.67)
2. แบบประเมินตนเอง แบบรายบุคคล ประกอบด้วย 3 หัวข้อ คือ
   - โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.86)
   - บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.86)
   - การประชุมของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.94)
3. แบบประเมินตนเอง แบบไขว้ ประกอบด้วย 3 หัวข้อ คือ
   - โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.83)
   - บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.92)
   - การประชุมของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.97)

Self-assessment of SRT Board of Commissioners

The Board of Commissioners Coordination and Secretarial Center arranged self-assessment for member of SRT Board of Commissioners to allow members to assess their work performance under the 3 aspects of good corporate governance which includes: group assessment, individual assessment and cross assessment. The questionnaire is made in rating scales consists of 5 levels.

Level 1	Least Appropriate
Level 2	Little Appropriate
Level 3	Average Appropriate
Level 4	Very Appropriate
Level 5	Most Appropriate

In the fiscal year 2024, SRT Board of Commissioners conducted self-assessment in July 2024. Result is summarized as follows:

1. Self-assessment Form, group assessment consists of 4 topics:
   - Structure and qualifications of the SRT Board of Commissioners-Very Appropriate (mean = 4.52). The majority of the board member considered that there should be more members of the SRT board and relevant law should be amended.
   - Roles, duties and responsibilities of the Board of Commissioners-Very Appropriate (mean = 4.74)
   - The Board of Commissioners' meeting-Very Appropriate (mean = 4.79)
   - Training and development-Very Appropriate (mean = 4.67)
2. Self-assessment Form, individual assessment consists of 3 topics as follows:
   - Structure and qualifications of the Board of Commissioners-Very Appropriate (mean = 4.86)
   - Roles, duties and responsibility of the Board of Commissioners-Very Appropriate (mean = 4.86)
   - The Board of Commissioners' meeting-Very Appropriate (mean = 4.94)
3. Self-assessment Form, cross assessment consists of 3 topics as follows:
   - Structure and qualifications of the Board of Commissioners-Very Appropriate (mean = 4.83)
   - Roles, duties and responsibility of the Board of Commissioners-Very Appropriate (mean = 4.92)
   - The Board of Commissioners' meeting-Very Appropriate (mean = 4.97)

การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2567

การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน โดยดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่งและการควบคุมภายในตามแนวทางการดำเนินงานของระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model (SE-AM) ซึ่งสอดคล้องกับกรอบแนวทางการบริหารความเสี่ยง (COSO-Enterprise Risk Management-Integrating with Strategy and Performance : COSO-ERM2017) และตามกรอบแนวคิดระบบการควบคุมภายใน (Internal Control-Integrated Framework : COSO 2013)

ซึ่งการรถไฟฯ กำหนดโครงสร้างองค์กรที่มีความสอดคล้องตามหลักการ 3 Lines of Defense ซึ่งแต่ละ Line มีการกำหนดบทบาทความรับผิดชอบในการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน โดย

กลุ่มที่ 1 หน่วยงาน First Line มีบทบาทหน้าที่ในการระบุประเมินและจัดการความเสี่ยง

กลุ่มที่ 2 หน่วยงาน Second Line ซึ่งได้แก่ ศูนย์บริหารความเสี่ยง มีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกให้หน่วยงานภายในของการรถไฟฯ มีการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในทั่วทั้งองค์กร

กลุ่มที่ 3 หน่วยงาน Third Line ซึ่งได้แก่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน มีบทบาทเป็นหน่วยงานอิสระ ทำหน้าที่ในการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการควบคุมภายในที่มีอยู่ในการรถไฟฯ รวมทั้ง สอบทานผลของแผนจัดการความเสี่ยง และรายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการรถไฟฯ

นอกจากนี้ การรถไฟฯ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นประธานกรรมการ และมีคณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน และการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งแต่ละคณะมีรองผู้ว่าการรถไฟฯ ที่กำกับดูแลหน่วยงาน เป็นประธานคณะทำงาน รวมทั้งแต่ละหน่วยงานภายในของการรถไฟฯ มีการแต่งตั้งคณะทำงานการบริหารความเสี่ยงะการควบคุมภายใน เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเพื่อให้การบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operation Risk) ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk) และความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ (Compliance Risk) ให้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ เพื่อให้องค์กรสามารถบรรลุเป้าหมายตามวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้

รวมทั้งคณะกรรมการรถไฟฯ ให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการรถไฟฯ จึงได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่กำหนดแนวทางในการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในทั้งกรณีปกติและเมื่อเกิดเหตุการณ์พิเศษ รวมทั้ง กำกับดูแล ติดตาม ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการของการรถไฟฯ

Risk Management and Internal Control of State Railway of Thailand Fiscal Year 2024

The State Railway of Thailand (SRT) prioritizes risk management and internal control. We operate our risk management and internal control in line with the guidelines of the State Enterprise Assessment Model (SE-AM). This aligns with the COSO-Enterprise Risk Management-Integrating with Strategy and Performance (COSO-ERM 2017) framework, as well as the Internal Control-Integrated Framework (COSO 2013).

The State Railway of Thailand (SRT) has established an organizational structure that aligns with the Three Lines of Defense model. Each line has clearly defined roles and responsibilities for risk management and internal control:

First Line : This unit is responsible for identifying, assessing, and managing risks.

Second Line : This unit is the Risk Management Center who facilitates risk management and internal control across the entire organization.

Third Line : This unit is the Internal Audit Department acts as an independent body. It reviews and evaluates the effectiveness and efficiency of existing internal controls within the SRT, as well as reviewing the results of risk management plans and reporting its findings to the Audit Committee and the SRT Board of Commissioners.

In addition, the SRT has appointed a Risk Management and Internal Control Committee, chaired by the Governor of the SRT. There are also working groups to monitor risk management, internal control, and overall operations of the SRT. Each of these working groups is chaired by a Deputy Governor who oversees the relevant units. Furthermore, each unit within the SRT has established its own risk management and internal control working group. These groups aim to drive efficient and effective risk management and internal control practices. This ensures that all types of risks including strategic risk, operational risk, financial risk and compliance risk are kept within acceptable levels. This comprehensive approach enables the organization to achieve its vision and strategic objectives.

The State Railway of Thailand (SRT) Board of Commissioners places significant emphasis on the SRT's risk management and internal control. To this end, a Subcommittee for Risk Management and Internal Control has been appointed. This subcommittee is responsible for setting guidelines for overseeing risk management and internal control, both under normal circumstances and during special events. They also oversee, monitor, provide feedback, and offer recommendations to enhance the overall management efficiency of the SRT.

ความเสี่ยงของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2567

การรถไฟฯ ได้มีการพิจารณาความเสี่ยงประเภทต่าง ๆ ที่ครอบคลุมการดำเนินงานทั้งความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operation Risk) ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk) และความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ (Compliance Risk) และมีความพยายามในการบูรณาการกับกระบวนการปฏิบัติงานอื่น ๆ ทั้งการกำกับดูแลกิจการที่ดี การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล และการบริหารทุนมนุษย์ รวมทั้งมีการสื่อสารถ่ายทอดหลักการและแนวทางการบริหารความเสี่ยงให้กับผู้บริหารและพนักงานทุกระดับเพื่อสร้างวัฒนธรรมที่สนับสนุนการบริหารความเสี่ยงให้เกิดขึ้น

โดยในปีงบประมาณ 2567 การรถไฟฯ ดำเนินการระบุ วิเคราะห์ และประเมินความเสี่ยงระดับองค์กร เมื่อเดือนกันยายน 2566 จำนวน 9 รายการ สามารถแบ่งตามประเภทของความเสี่ยง ดังนี้ :

State Railway of Thailand Risks-Fiscal Year 2024

The State Railway of Thailand (SRT) has thoroughly considered various risk types that encompass its entire operations. These include: Strategic Risk, Operational Risk, Financial Risk and Compliance Risk. The SRT is also working to integrate risk management with other operational processes. This includes good corporate governance, strategic planning, focusing on stakeholders and customers, digital technology development and human capital management. Furthermore, the SRT communicates risk management principles and guidelines to all levels of management and staff to foster a culture that supports effective risk management.

In September 2023, for Fiscal Year 2024, the State Railway of Thailand (SRT) identified, analyzed, and assessed nine enterprise-level risks. These risks are categorized as follows:

ประเภทความเสี่ยง Risk Type	รายการความเสี่ยง The Identified Risks	ระดับความเสี่ยง Risk Level
ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ Strategic Risk	1. เอกชนคู่สัญญาร่วมลงทุนไม่รับมอบพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน Joint venture private contractor not taking over the High-Speed Rail project area connecting three airports	สูงมาก Very High
	2. การจ้างบริษัทลูกเพื่อบริหารสัญญาเช่ามีความล่าช้า Delay in hiring a subsidiary company to manage lease agreements	สูงมาก Very High
ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ Operation Risk	3. ระบบสารสนเทศที่สำคัญขององค์กรไม่สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ Critical organizational information systems not functioning as intended	สูงมาก Very High
	4. ความเสียหายด้านภาพลักษณ์/ชื่อเสียงในการดำเนินงาน Damage to operational image/reputation	สูงมาก Very High
ความเสี่ยงด้านการเงิน Financial Risk	5. การเบิกจ่ายงบลงทุนไม่เป็นไปตามแผน Capital expenditure disbursements not aligning with the plan	สูง High
	6. EBITDA จากการเดินรถขนส่งไม่เป็นไปตามเป้าหมาย EBITDA from rail transport operations not meeting targets	สูง High
	7. รายได้ของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงต่ำกว่าเป้าหมาย Revenue from the Red Line suburban railway being below target	สูง High
	8. ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ Volatility of foreign exchange rates	สูง High
ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ และความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ Compliance Risk and Operation Risk	9. ภัยคุกคามความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ Cybersecurity threats	ปานกลาง Medium

ซึ่งความเสี่ยงทั้ง 9 รายการ การรถไฟฯ มีการจัดทำแผนจัดการความเสี่ยงเพื่อลดระดับ ความรุนแรงของความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยมีการติดตามและรายงานผลการบริหารความเสี่ยง ต่อคณะอนุกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในฯ และคณะกรรมการรถไฟฯ รับทราบ และให้ข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของการรถไฟฯ

โดยเมื่อสิ้นปีงบประมาณ 2567 การรถไฟฯ สามารถบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ จำนวน 7 รายการ ส่วนที่เหลืออีก 2 รายการ ได้แก่ เอกชนคู่สัญญาร่วมลงทุนไม่รับมอบพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และการจ้างบริษัทลูกเพื่อบริหารสัญญาเช่ามีความล่าช้า ยังคงมีความเสี่ยงในระดับที่สูงมาก ซึ่งการรถไฟฯ จะบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องเพื่อปิดความเสี่ยง หรือให้มีความเสี่ยงอยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ต่อไป

การควบคุมภายใน

การรถไฟฯ ได้จัดวางระบบการควบคุมภายใน โดยใช้มาตรฐานการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐที่กระทรวงการคลังกำหนดเป็นแนวทางในการจัดวางระบบการควบคุมภายใน ซึ่งได้แก่หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และกรอบแนวคิดระบบการควบคุมภายใน (Internal Control-Integrated Framework : COSO 2013) ทั้ง 5 องค์ประกอบ 17 หลักการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการดำเนินงาน (Operations Objectives) ด้านการรายงาน (Reporting Objectives) และด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ (Compliance Objectives) และได้มีการรายงานเสนอต่อกระทรวงคมนาคมในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัด และคณะกรรมการรถไฟฯ ในฐานะผู้กำกับดูแล เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับและติดตามการควบคุมภายในให้เป็นไปบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด

กิจกรรมในรอบปี 2567

การรถไฟฯ ดำเนินการสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงในองค์กรที่มีความสอดคล้องกับกระบวนการพัฒนาบุคลากร โดยจัดการสัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดบรรยากาศและวัฒนธรรมที่สนับสนุนการบริหารความเสี่ยง และเพื่อให้พนักงานปฏิบัติตามระบบการควบคุมภายในที่สำคัญ ซึ่งจะมีส่วนช่วยลดความเสี่ยงและ สนับสนุนให้การรถไฟฯ ขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายที่กำหนดไว้

For all nine identified risks, the State Railway of Thailand (SRT) has developed risk management plans to reduce their severity to an acceptable level. The results of these risk management efforts are consistently monitored and reported to the Subcommittee for Risk Management and Internal Control and the SRT Board of Commissioners. These bodies acknowledge the reports and provide observations and recommendations to further enhance the SRT's management efficiency.

By the end of Fiscal Year 2024, the State Railway of Thailand (SRT) successfully managed seven out of nine risks to an acceptable level. Two risks remaining at a very high level are (1) the private joint venture contractor not taking over an area of High-speed Rail project connecting three airports and (2) Delays in hiring a subsidiary company to manage lease contracts. The SRT will continue its risk management efforts to fully mitigate these remaining risks or reduce them to an acceptable level.

Internal Control

The State Railway of Thailand (SRT) has implemented an internal control system using the Ministry of Finance's standards for government agencies as a guideline. This includes the Ministry of Finance's Principles and Guidelines for Internal Control Practices for Government Agencies B.E. 2561 (2018) and the Internal Control-Integrated Framework (COSO 2013). The SRT adheres to all five components and seventeen principles of COSO 2013 to achieve its three internal control objectives: Operations Objectives, Reporting Objectives and Compliance Objectives. These reports are submitted to the Ministry of Transport, as the supervising ministry, and the SRT Board of Commissioners, as the oversight body. This allows them to monitor and track internal controls, ensuring the achievement of established objectives.

Activities During Fiscal Year 2024

Throughout Fiscal Year 2024, the State Railway of Thailand (SRT) focused on raising awareness about the importance of risk management within the organization, aligning it with personnel development processes. We continuously organized seminars on risk management and internal control. This effort aims to foster an atmosphere and culture that supports risk management and encourages employees to adhere to key internal control systems. These actions will help reduce risks and enable the SRT to drive its operations toward achieving its vision, strategies, and established goals.

ภาพกิจกรรม
การสัมมนาหลักสูตร “การควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง”
ระหว่างวันที่ 15-16 กุมภาพันธ์ 2567 จังหวัดนครนายก

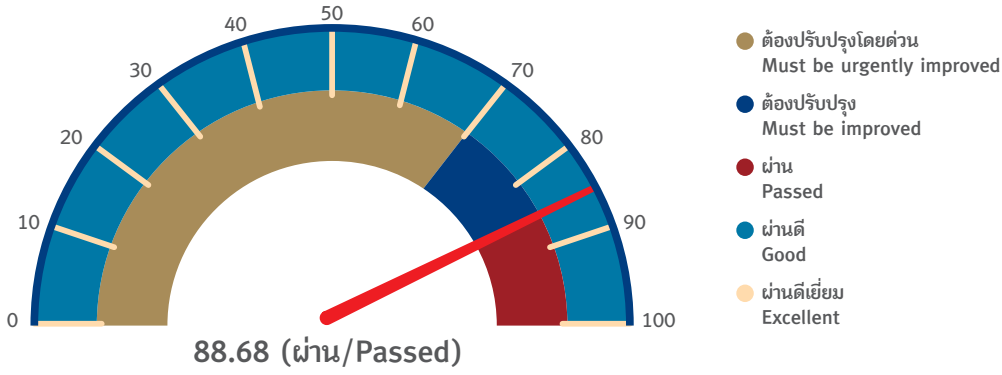
Activity Photos
Seminar: “Internal Control According to Ministry of Finance Principles”
15th-16th February 2024, Nakhon Nayok Province

การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567
The Integrity and Transparency Assessment (ITA) of Government Agencies For the Fiscal Year 2024

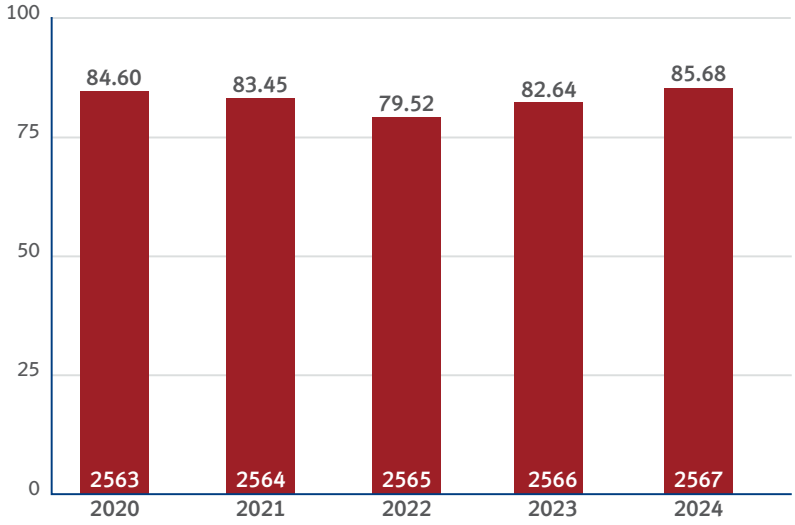
การรถไฟแห่งประเทศไทย
The State Railway of Thailand

ผลการประเมินอยู่ในลำดับที่ 47 ของหน่วยงานประเภทรัฐวิสาหกิจ
The Evaluation Ranked 47th Among State Enterprise Agencies

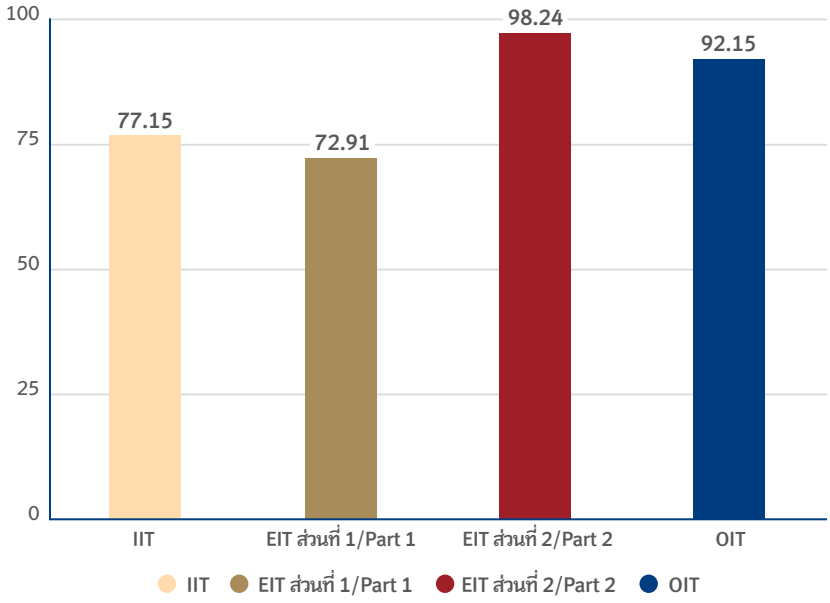
ผลการประเมินในภาพรวม
Overall Assessment Result



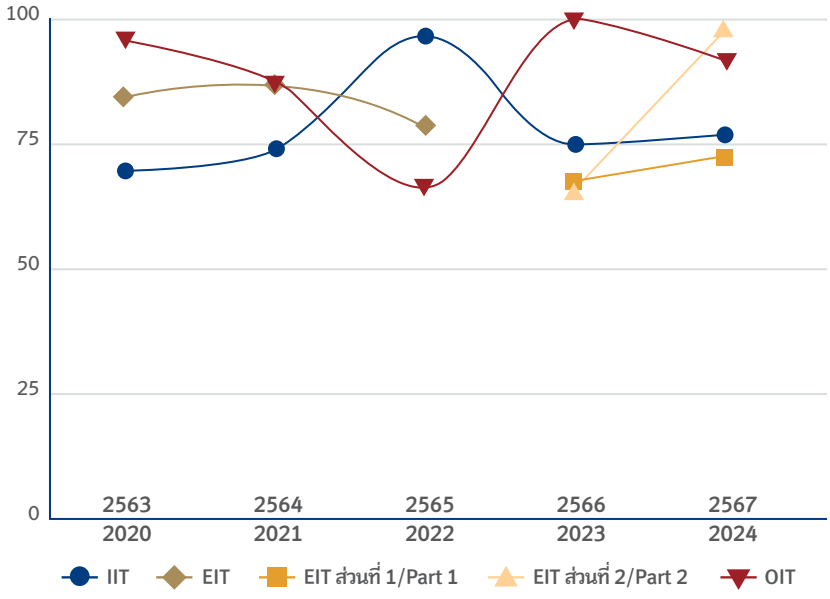
ผลการประเมินในภาพรวมย้อนหลัง
Overall Assessment Result Over the Past Years



ผลการประเมินรายเครื่องมือย้อนหลัง
The Assessment Result by Tools Over the Past Years

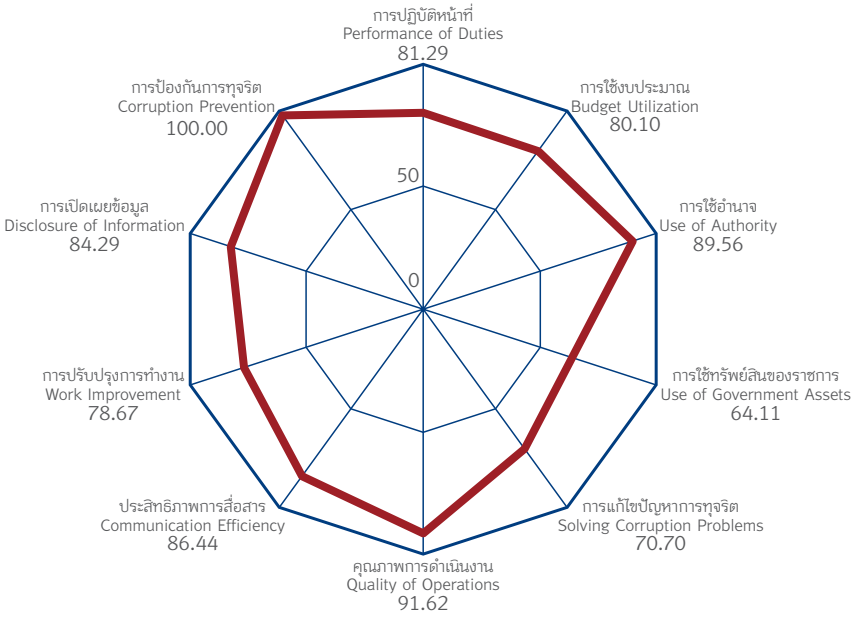


ผลการประเมินรายเครื่องมือ
The Assessment Result by Tools



ตัวประเมินรายชี้วัด
Assessment by Indicator

ปี 2567/Year 2024



สรุปผลการประเมินรายตัวชี้วัด
The Summary of Assessment by Indicators

ปี 2567/Year 2024

ตัวชี้วัดที่ Indicator No.	รายละเอียดตัวชี้วัด Indicator Details	คะแนน Scores
1	การปฏิบัติหน้าที่/Performance of Duties	81.29
2	การใช้งบประมาณ/Budget Utilization	80.10
3	การใช้อำนาจ/Use of Authority	89.56
4	การใช้ทรัพย์สินของราชการ/Use of Government Assets	64.11
5	การแก้ไขปัญหาการทุจริต/Solving Corruption Problems	70.70
6	คุณภาพการดำเนินงาน/Quality of Operations	91.62
7	ประสิทธิภาพการสื่อสาร/Communication Efficiency	86.44
8	การปรับปรุงการทำงาน/Work Improvement	78.67
9	การเปิดเผยข้อมูล/Disclosure of Information	84.29
10	การป้องกันการทุจริต/Corruption Prevention	100.00

บันทึกเหตุการณ์สำคัญ ปี 2567

2024 Milestones

ตุลาคม 2566
October 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม เดินทางลงพื้นที่ตรวจเยี่ยม รับฟังข้อคิดเห็น และมอบนโยบายให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ณ ห้องประชุมบุรฉัตร สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ พร้อมทั้งได้เยี่ยมชมการทำงานของรถจักรพลังงานไฟฟ้า (EV On Train) รถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่นใหม่ (QSY) และการให้บริการแก่ผู้โดยสารในด้านต่างๆ ภายในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร และพนักงานการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, together with executives of the Ministry of Transport, visited the area to meet and listen to opinions and provide policies to the State Railway of Thailand at the BuraChat Meeting Room, Krung Thep Aphiwat Central Terminal. He also observed the operations of the Electric Locomotive (EV On Train), the new diesel-electric locomotive model (QSY), and the various services provided to passengers at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, with Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, executives, and railway staff welcoming him.

พฤศจิกายน 2566
November 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ประจำปี 2566 ณ วัดไตรมิตรวิทยารามวรวิหาร ในวันที่ 21 พฤศจิกายน 2566 โดยมี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นประธาน พร้อมคณะผู้บริหาร พนักงาน และประชาชนร่วมทำบุญ ในโอกาสนี้ การรถไฟฯ ร่วมทำบุญโดยพระราชกุศลสมทบทุนบำรุงพระพุทธศาสนา เป็นจำนวนเงิน 2,199,999.99 บาท และบริจาคเพื่อสนับสนุนการศึกษาให้แก่โรงเรียนต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมโอกาสทางการศึกษาและยกระดับคุณภาพชีวิตของเยาวชน

The State Railway of Thailand (SRT) organized the Royal Kathin Robe for the year 2023 at Wat Traimitr Withayaram Worawihan on 21st November 2023. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand (SRT), presided over the ceremony, accompanied by executives, staff, and members of the public who joined the merit-making. On this occasion, the SRT made a royal merit-making donation for the maintenance of Buddhism in the amount of 2,199,999.99 baht, and also donated to support various schools in order to promote educational opportunities and improve the quality of life for youth.

ธันวาคม 2566
December 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย เข้ารับรางวัลรัฐบาลดิจิทัล ประจำปี 2566 “DG Awards 2023” ประเภท “หน่วยงานคุณภาพด้านการใช้ธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ” (Data Governance) ด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูล และด้านการวิเคราะห์และใช้ประโยชน์ข้อมูล โดยมีนายเอก สิทธิเวคิน รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้แทนเข้ารับรางวัล โดยมีนางพวงเพ็ชร ชุนละเอียด รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นผู้มอบรางวัล ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล

The State Railway of Thailand received the Digital Government Awards 2023 (DG Awards 2023) in the category of “Quality Agency in the Use of Public Sector Data Governance” for data exchange and data analysis and utilization. Mr. Ek Sittivaekin, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, was the representative who received the award. The award was presented by Ms. Puangpetch Chunla-iad, Prime Minister’s Office minister, at Santi Maitri Building, Government House.

มกราคม 2567
January 2024

พลเอก กัมปนาท รุดดิษฐ์ องคมนตรี ประธานกรรมการบริหารมูลนิธิโครงการหลวง เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถไฟ ตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็นแบบเคลื่อนที่ประสิทธิภาพสูงเพื่อใช้ขนส่งผลิตผลโครงการหลวง จากภาคเหนือสู่ภาคใต้ โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิทย์ แซ่เตีย อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี นายสันติธร ยิ้มละมัย ผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน และคณะผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เข้าร่วมพิธีที่สถานีลำพูน จังหวัดลำพูน

General Kampanat Ruddit, Privy Councilor and Chairman of the Royal Project Foundation Executive Board, presided over the ceremony to launch a high-efficiency mobile refrigerated container train for transporting Royal Project products from the North to the South. The ceremony was attended by Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, Associate Professor Mr. Suvit Saetia, Ph.D., President of King Mongkut's University of Technology Thonburi, Mr. Santithorn Yimlamai, Governor of Lamphun Province; along with executives from various government and private agencies at Lamphun Railway Station, Lamphun Province.

กุมภาพันธ์ 2567
February 2024

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีมอบตราสัญลักษณ์งานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 28 กรกฎาคม 2567 ให้แก่หัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ณ ห้องประชุมราชรถสโมสร อาคารราชรถสโมสร กระทรวงคมนาคม โดยมีนายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทยในการรับมอบตราสัญลักษณ์ดังกล่าว เพื่อใช้ในการเผยแพร่ในห้วงเวลาของการจัดงานเฉลิมพระเกียรติฯ ตลอดปี พ.ศ. 2567

Mr. Suriya Juangroongruangkit, Minister of Transport, presided over the ceremony to present the emblem for the Royal Celebrations of His Majesty the King's 6th Cycle Birthday Anniversary on 28th July 2024. The emblem was presented to heads of agencies under the Ministry of Transport at the Rajrot Club Meeting Room, Rajrot Club Building, Ministry of Transport. Mr. Sucheep Suksawang, Deputy Governor of the State Railway of Thailand (SRT), represented SRT in receiving the emblem, which will be used for dissemination during the celebration period throughout 2024.

มีนาคม 2567
March 2024

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีบวงสรวงพระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พร้อมเปิดเทศกาลสวนรถไฟสะพานดำ นครลำปาง Festival ครั้งที่ 1 ซึ่งจัดขึ้นเพื่อส่งเสริมให้สวนรถไฟสะพานดำ นครลำปาง เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของจังหวัดลำปาง ในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่ส่งเสริมสุขภาพ กระตุ้นเศรษฐกิจและสร้างรายได้ให้กับประชาชน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง และผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์ พร้อมด้วย คณะผู้บริหารการรถไฟฯ คณะผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน จังหวัดลำปาง พนักงานการรถไฟฯ ประชาชนชาวลำปางและจังหวัดใกล้เคียง เข้าร่วมกิจกรรมกว่า 2,000 คน ณ สวนรถไฟสะพานดำ นครลำปาง จังหวัดลำปาง

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, presided over the ritual ceremony honoring the His Majesty King Chulalongkorn Memorial Statue, King Rama V, and officiated the opening of the 1st Black Bridge Railway Park Festival in Lampang City. The festival was organized to promote Black Bridge Railway Park as a new tourist destination in Lampang Province by hosting activities that encourage health, stimulate the economy, and generate income for the local community. The event was attended by the Governors of Lampang and Uttaradit Provinces, executives from SRT, government and private sectors in Lampang, SRT employees, and over 2,000 residents from Lampang and nearby provinces at Black Bridge Railway Park, Lampang Province.

มิถุนายน 2567
June 2024

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทยเดินทางไปร่วมประชุมกับ Mr. Daochinda Siharath Managing Director of LAO NATIONAL RAILWAYS (รัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งชาติลาว) เพื่อเตรียมความพร้อมในการเปิดเดินขบวนรถระหว่างสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-เวียงจันทน์ (คำสะหวาด) ที่มีกำหนดเปิดให้บริการเป็นทางการในเดือนกรกฎาคมนี้ ซึ่งจะเป็นการขยายความร่วมมือในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน และขนส่งสินค้าของทั้งสองประเทศ ตลอดจนยกระดับระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางตามนโยบาย IGNITE THAILAND ของรัฐบาล ที่ต้องการขับเคลื่อนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอีกด้วย

Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, led a delegation to meet with Mr. Daochinda Siharath, Managing Director of Lao National Railways, to prepare for the official launch of train services between Krung Thep Aphiwat Central Terminal and Vientiane (Kham Sawat), scheduled for July. This collaboration aims to enhance connectivity for passenger travel and freight transport between the two countries, as well as upgrade regional logistics systems, positioning Thailand as a regional hub in line with the government's IGNITE THAILAND policy to drive Thailand as a center for tourism and logistics in the region.

กรกฎาคม 2567
July 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความพร้อมในการเปิดเดินขบวนรถโดยสารระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว เส้นทางสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-เวียงจันทน์ (คำสะหวาด)-สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ขบวนแรกในวันที่ 19 กรกฎาคม 2567 ที่ผ่านมา พร้อมกับเปิดให้ผู้โดยสาร จองตั๋วโดยสารได้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป ซึ่งเปิดให้บริการไป-กลับ จำนวน 2 ขบวน ประกอบด้วย รถธรรมดาชั้น 3 (พัดลม) 152 ที่นั่ง, รถนั่งปรับอากาศชั้น 2 จำนวน 64 ที่นั่ง และรถนั่งและนอนปรับอากาศชั้น 2 จำนวน 30 ที่นั่ง พ่วงไปกับขบวนรถเร็วที่ 133 นอกจากนี้ ยังได้เปิดให้บริการเส้นทางอุดรธานี-เวียงจันทน์ (คำสะหวาด)-อุดรธานี ไป-กลับ อีก 2 ขบวน รวมเป็น 4 ขบวนต่อวัน

The State Railway of Thailand (SRT) is ready to launch passenger train services between Thailand and Laos on the route from Krung Thep Aphiwat Central Terminal to Vientiane (Kham Sawat) and back. The first train departed on 19th July 2024, and ticket bookings are now open. The service operates two round-trip trains consisting of third-class ordinary trains (with fans) offering 152 seats, second-class air-conditioned seats with 64 seats, and second-class air-conditioned sleeper seats with 30 beds, attached to Rapid Train No. 133. Additionally, there are two round-trip trains operating between Udon Thani and Vientiane (Kham Sawat), totaling four trains per day.

สิงหาคม 2567
August 2024

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย เดินทางเข้าประชุมร่วมระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟมาเลเซีย ครั้งที่ 42 (42nd KTMB-SRT Joint Conference) ณ เมืองโคตา คินาบาลู รัฐซาบาห์ สหพันธรัฐมาเลเซีย เพื่อขยายความร่วมมือการให้บริการเดินรถเชื่อมต่อระหว่างไทย-มาเลเซีย อำนวยความสะดวกการเดินทางแก่ประชาชน การขนส่งสินค้าของทั้งสองประเทศแบบไร้รอยต่อ โดยเห็นชอบหลักการจัดเดินขบวนรถจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ปาดังเบซาร์-บัตเตอร์เวอร์ธ รัฐปีนัง สหพันธรัฐมาเลเซีย เพื่อเชื่อมต่อการเดินของชาวไทยและชาวมาเลเซียให้ไปมาหาสู่กัน และขยายเส้นทางขบวนรถ MySawasdee มาถึงสถานีสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นการขยายความร่วมมือของการขนส่งทางราง ส่งเสริมการท่องเที่ยวของทั้ง 2 ประเทศ ให้เกิดประโยชน์ร่วมกันอีกด้วย

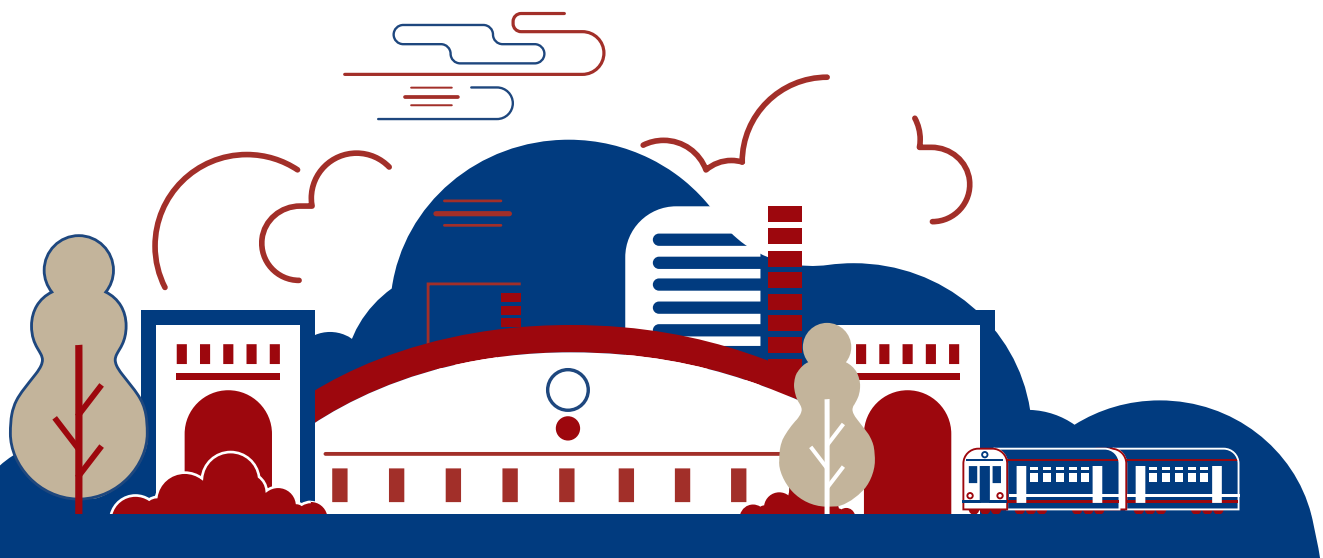
กันยายน 2567
September 2024

Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, led the Thai delegation to the 42nd KTMB-SRT Joint Conference held in Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia. The meeting aimed to expand cooperation on train services connecting Thailand and Malaysia to facilitate seamless travel for the public and goods transportation between the two countries. The parties agreed on the principle of operating train services from Krung Thep Aphiwat Central Terminal to Padang Besar and Butterworth, Penang, Malaysia, enhancing connectivity for Thai and Malaysian travelers. Additionally, the MySawasdee train route will be extended to Surat Thani Station, further strengthening rail transport cooperation and promoting tourism between the two countries for mutual benefit.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดพิธีลงนามสัญญาว่าจ้าง ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยคนใหม่ โดยมี นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ประธานกรรมการรถไฟฯ เป็นผู้ลงนามในสัญญาว่าจ้าง นายวีริศ อัมระปาล ให้ดำรงตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คนที่ 20 อย่างเป็นทางการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2567 ที่ผ่านมา โดยมีผู้บริหารระดับสูง และพนักงานการรถไฟฯ ให้การต้อนรับอย่างอบอุ่น ณ ห้องคณะกรรมการรถไฟฯ ชั้น 2 ตึกบัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย

The State Railway of Thailand (SRT) held a contract signing ceremony for the new Governor of the State Railway of Thailand. Mr. Chirute Visalachitra, Chairman of the SRT Board, officially signed the contract appointing Mr. Veeris Ammarapala as the 20th Governor of the State Railway of Thailand, following the Cabinet resolution on 17th September 2024. The ceremony was warmly attended by senior executives and SRT employees at the SRT Boardroom, 2nd Floor, Command Building, SRT Headquarters.

“
สร้าง**คน** สร้าง**โอกาส**
Empowering People, Creating Opportunities
”



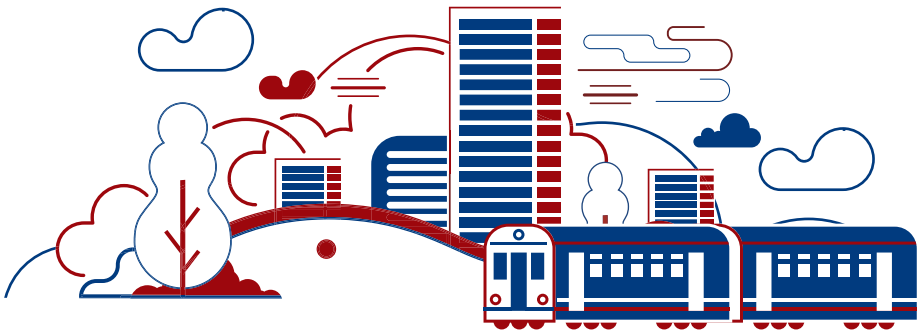
การพัฒนาศักยภาพของบุคลากร
Developing Human Potential

“บุคลากรรถไฟไทยหัวใจของระบบรางไทยในศตวรรษที่ 21”
ในยุคที่ระบบรางกำลังจะกลายเป็นแกนหลักของการคมนาคมแห่งอนาคต **“บุคลากร”** คือฟันเฟืองสำคัญที่ขับเคลื่อนความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

การลงทุนใน **“คน”** สำคัญไม่น้อยไปกว่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ไม่ว่าจะเป็นวิศวกร ช่างเทคนิค พนักงานขับรถไฟ เจ้าหน้าที่ภาคสนาม ไปจนถึงนักวางแผนและผู้บริหาร ทุกคนต้องได้รับการยกระดับองค์ความรู้ ทักษะ และจิตสำนึกในการบริการอย่างต่อเนื่อง

“Thai Railway Personnel - the Heart of Thailand’s Railway System in the 21st Century”
In the era that railway systems are becoming the core of future transportation, **“people”** are the essential driving force behind tangible transformation.

Investing in people is just as important as investing in infrastructure. Whether they are engineers, technicians, train drivers, operational staff, planners and executives, all of them must be continuously equipped with enhanced knowledge, skills and service mind.



สถิติบุคคล
Human Resources Statistics

จำนวนพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงาน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำเดือนกันยายน 2567

Employee and Project Staff of the State Railway of Thailand as of September 2024

อัตรากำลัง Manpower	พนักงาน Employee		ลูกจ้าง (สัญญาจ้างรายปี) Staff (Yearly Contact)	
	กรอบอนุมัติ Employee Quata	มีจริง (ครองอัตรา) Current Employees	กรอบอนุมัติ Employment Quata	มีจริง (ครองอัตรา) Staff Yearly
	18,015 อัตรา	8,938 อัตรา	4,056 อัตรา	3,584 อัตรา

ฝ่าย/สำนักงาน Department/Office	พนักงาน Employee		ลูกจ้างเฉพาะงาน Project Staff		รวมอัตรา Total		ค่าร้อยละ Percentage
	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quata	จำนวนจริง Current Employees	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quata	จำนวนจริง Current Staff	รวมกรอบอัตรา พนักงาน / ลูกจ้างฯ อนุมัติ Employees / Staff Quata	รวมจำนวน พนักงาน / ลูกจ้างฯ มีจริง Current Employees / Staff	
การรถไฟฯ State Railway of Thailand	244	3	203	-	447	3	เฉพาะตัว
รองผู้ว่าการ Deputy Governor	7	5	-	-	7	5	71.43
ผู้ช่วยผู้ว่าการ Assistant Governor	2	2	-	-	2	2	100.00
ฝ่ายทรัพยากรบุคคล Human Resource Department	127	88	13	11	140	99	70.71

ฝ่าย/สำนักงาน Department/Office	พนักงาน Employee		ลูกจ้างเฉพาะงาน Project Staff		รวมอัตรา Total		ค่าร้อยละ Percentage
	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quata	จำนวนจริง Current Employees	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quata	จำนวนจริง Current Staff	รวมกรอบอัตรา พนักงาน / ลูกจ้างฯ อนุมัติ Employees / Staff Quata	รวมจำนวน พนักงาน / ลูกจ้างฯ มีจริง Current Employees / Staff	
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ Information Tecnology Department	88	65	5	4	93	69	74.19
ฝ่ายการเงินและการบัญชี Finance and Accounting Department	263	89	33	30	296	119	40.20
ฝ่ายการพัสดุ Store Department	196	60	12	10	208	70	33.65
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง Special Project and Construction Department	145	99	5	3	150	102	68.00
ฝ่ายการช่างโยธา Civil Engineering Department	3,109	1,019	1,201	1,154	4,310	2,173	50.42
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม Signalling and Telecommunications Department	634	429	83	81	717	510	71.13
ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ Traffic Operation Department	4,332	2,330	1,187	1,044	5,519	3,374	61.13
ฝ่ายบริการโดยสาร Passenger Service Department	1,330	788	391	380	1,721	1,168	67.87
ฝ่ายบริการสินค้า Freight Service Department	596	380	25	24	621	404	65.06
ฝ่ายการช่างกล Mechanical Engineering Department	6,114	3,192	717	677	6,831	3,869	56.64
ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน Property Management Department	95	45	31	31	126	76	60.32
ฝ่ายตรวจสอบภายใน Internal Auditing Department	54	25	2	2	56	27	48.21
ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน Land Development Project Administration Department	49	23	22	21	71	44	61.97
สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ Strategic Traffic Bureau	21	14	3	2	24	16	66.67

ฝ่าย/สำนักงาน Department/Office	พนักงาน Employee		ลูกจ้างเฉพาะงาน Project Staff		รวมอัตรา Total		ค่าร้อยละ Percentage
	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quata	จำนวนจริง Current Employees	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quata	จำนวนจริง Current Staff	รวมกรอบอัตรา พนักงาน / ลูกจ้างฯ อนุมัติ Employees / Staff Quata	รวมจำนวน พนักงาน / ลูกจ้างฯ มีจริง Current Employees / Staff	
สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง Procurement Bureau	72	33	17	16	89	49	55.06
สำนักงานผู้ว่าการ Governor Bureau	60	33	33	28	93	61	65.59
สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา Policy, Planning Service Research and Development Bureau	29	16	4	3	33	19	57.58
สำนักงานอาณาบาล Legal Bureau	66	42	10	10	76	52	68.42
สำนักงานแพทย์ Medical Bereau	235	49	36	32	271	81	29.89
สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า Electricfied Rail Management Bureau	13	12	4	3	17	15	88.24
สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ Office Inspector Governor	16	15	5	4	21	19	90.48
สถานบันฝึกอบรมระบบราง Institute of Railway Training	50	33	4	3	54	36	66.67
ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดชายแดนภาคใต้ฯ Southern Border provinces Operation Center of the State Railway of Thailand	8	7	2	2	10	9	90
ศูนย์ประสานงานและเลขานุการฯ Board of Commissioners Coordination and Secretarial Center	14	10	2	1	16	11	68.75
ศูนย์ประชาสัมพันธ์ Public Relations Center	25	18	3	2	28	20	71.43
ศูนย์บริหารความเสี่ยง Risk Management Center	8	6	2	1	10	7	70.00
กองควบคุมการปฏิบัติการ Operation Control Division	13	8	1	5	14	13	92.86
รวม Total	**18,015**	**8,938**	**4,056**	**3,584**	**22,071**	**12,522**	**56.74**

หมายเหตุ : อ้างอิงจำนวนกรอบอัตรากำลังที่ใช้หรือขออาศัยอัตราจริง
Remark : Refer to the number of persons according to quota and actual requested.

สถานการณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในปี 2567
State Railway of Thailand's Situation in 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจในการให้บริการรถไฟโดยสารและรถไฟขนส่งสินค้า โดยมีรางระยะทาง 4,044 กิโลเมตร ครอบคลุม 47 จังหวัด แบ่งระยะทางรถไฟตามภูมิภาค คือ สายเหนือ 781 กิโลเมตร สายตะวันออกเฉียงเหนือ 1,094 กิโลเมตร สายตะวันออก 534 กิโลเมตร สายใต้ 1,570 กิโลเมตร สายมหาชัย-แม่กลอง 65 กิโลเมตร

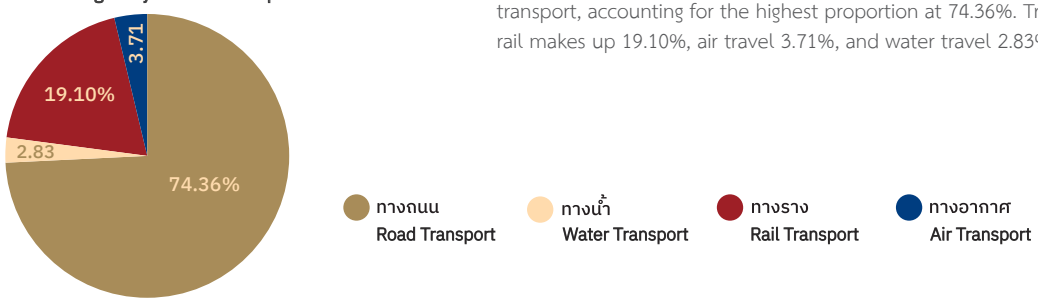
ในปี 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทยเริ่มเปิดเดินรถในเส้นทางโครงการก่อสร้างทางคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ คือ สายเหนือ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และสายใต้ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ทำให้สามารถให้บริการเดินรถที่ใช้ระยะเวลาการเดินทางน้อยลง และได้เริ่มก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางสายใหม่ จำนวน 2 โครงการ คือ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และสายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม รวมถึงได้เตรียมดำเนินการก่อสร้างทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคายที่ได้รับอนุมัติภายในปี 2567 และอยู่ระหว่างการนำเสนอ ครม. เพื่ออนุมัติโครงการก่อสร้างทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 6 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการปรับปรุงรถโดยสาร KIHA 183 และ Royal Blossom แล้วเสร็จ และสามารถให้บริการเดินทางท่องเที่ยวในเส้นทางต่าง ๆ ได้เพิ่มขึ้น ประกอบกับสถานการณ์การท่องเที่ยวในประเทศไทยมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ประชาชนและนักเดินทางทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติสนใจใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น

ด้านการโดยสาร

จากข้อมูลสถิติพฤติกรรมการเดินทางระหว่างเมืองภายในประเทศไทย พบว่าประชาชนนิยมใช้การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวหรือรถโดยสารสาธารณะทางถนน ซึ่งมีสัดส่วนการเดินทางสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74.36 การเดินทางทางราง คิดเป็นร้อยละ 19.10 เดินทางทางอากาศ คิดเป็นร้อยละ 3.71 และทางน้ำ คิดเป็นร้อยละ 2.83

สัดส่วนผู้โดยสารในการเดินทางแต่ละประเภท ปี 2567
Proportion of Passengers by Mode of Transport in 2024



The State Railway of Thailand (SRT) is a state enterprise under the Ministry of Transport, responsible for providing both passenger and freight rail transport services. Its network spans 4,044 kilometers, covering 47 provinces. The railway lines divided by the regions are as follows: Northern Line: 781 kilometers, Northeastern Line: 1,094 kilometers, Eastern Line: 534 kilometers, Southern Line: 1,570 kilometers and Mahachai-Maeklong Line: 65 kilometers.

In 2024, the State Railway of Thailand (SRT) began operating services on newly completed double-track sections: the Northern Line; Lopburi-Pak Nam Pho section and the Southern Line; Hua Hin-Prachuap Khiri Khan-Chumphon section. These new sections will reduce travel times. The SRT has also commenced construction on two new railway line projects: the Den Chai-Chiang Rai-Chiang Khong Line and Ban Phai-Mukdahan-Nakhon Phanom Line. Furthermore, preparations are underway to begin construction on Khon Kaen-Nong Khai double-track railway section, which was approved in 2024. The SRT is also in the process of submitting 6 additional 2nd Phase double-track railway projects for cabinet approval. These include the sections: Pak Nam Pho-Den Chai section, Den Chai-Chiang Mai section, Thanon Jira Junction-Ubon Ratchathani section, Chumphon-Surat Thani section, Surat Thani-Hat Yai Junction-Songkhla section and Hat Yai Junction-Padang Besar.

The State Railway of Thailand (SRT) has completed the renovation of KIHA 183 and Royal Blossom passenger carriages, allowing for increased tourist services on various routes. This, combined with an improving tourism situation in Thailand, has led to a growing interest from both Thai and foreign travelers in using public transport services.

Passenger Transport

According to statistics on inter-city travel behavior within Thailand, the majority of people prefer to travel by private car or public road transport, accounting for the highest proportion at 74.36%. Travel by rail makes up 19.10%, air travel 3.71%, and water travel 2.83%.

โดยที่พฤติกรรมการเดินทางระหว่างเมืองภายในประเทศโดยทางราง พบว่า มีสัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า BTS คิดเป็นร้อยละ 49 รถไฟฟ้ามหานคร คิดเป็นร้อยละ 39 รถไฟฟ้าสายสีแดง คิดเป็นร้อยละ 7 และการเดินทางโดยทางรถไฟของการรถไฟฯ คิดเป็นร้อยละ 5

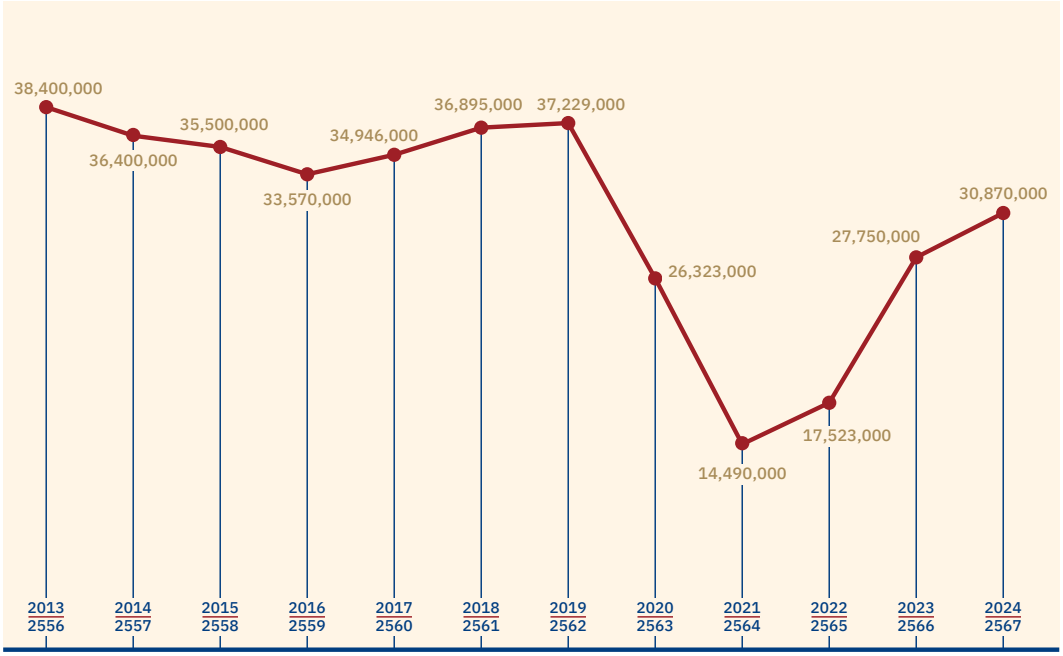
ทั้งนี้ ในปี 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสาร ประมาณ 30.87 ล้านคน ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.24 จากปี 2566 ที่มีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 27.75 ล้านคน และพบว่ามีแนวโน้มปริมาณการใช้บริการเพิ่มขึ้นนับจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 (COVID-19) ได้ผ่อนคลายลง

When looking specifically at rail travel behavior within Thailand: BTS Skytrain accounts for 49%, Metropolitan Rapid Transit (MRT) for 39%, Red Line for 7% and State Railway of Thailand (SRT) for 5%.

In 2024, the State Railway of Thailand (SRT) had approximately 30.87 million passengers, an increase of 11.24% from 27.75 million passengers in 2023. This trend of increasing ridership has been observed since the COVID-19 pandemic situation eased.

หน่วยวัด : ล้านคน

Unit: Million Passengers

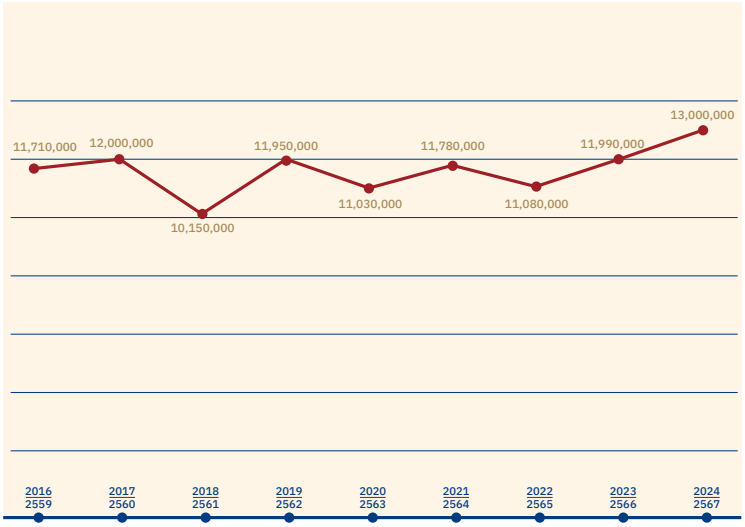


ด้านการขนส่งสินค้า

ในปี 2567 ปริมาณการขนส่งสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีปริมาณ 13 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.33 จากปี 2566 ที่มีปริมาณการขนส่งสินค้า 11.99 ล้านตัน และมีปริมาณสูงสุดนับแต่ปี 2559-2566 แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวสะสมหลังจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ รวมถึงผลกระทบจากสถานการณ์สงครามระหว่างประเทศรัสเซีย-ยูเครน

Freight Transport

In 2024, the State Railway of Thailand (SRT) transported 13 million tons of freight, increasing 8.33% from 11.99 million tons in 2023. This volume represents the highest volume during 2016-2023, despite the cumulative slowdown in the global economy following the COVID-19 pandemic and the impact of the Russia-Ukraine war.



หน่วยวัด : ล้านตัน

Unit : Million Tons

ซึ่งในปี 2567 ปริมาณการขนส่งสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.23 โดยที่สินค้าประเภทก๊าซแอลพีจี น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันลดลง เนื่องจากกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมเปลี่ยนแปลงการใช้ประเภทเชื้อเพลิงและเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งรวมถึงปัจจัยจากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวดังกล่าวเป็นผลให้ผลิตภัณฑ์ปูนซีเมนต์ถุง/ผงลดลงอีกด้วย

In 2024, the volume of containerized freight increased by 10.23%. However, the transport of goods such as LPG gas, crude oil, and refined petroleum products decreased. This decline is due to industrial plants switching fuel types and changing their transportation modes. Additionally, the aforementioned slowdown in the global economy also led to a decrease in bagged cement and cement powder products.

ด้านการขนส่งหีบห่อวัตถุ

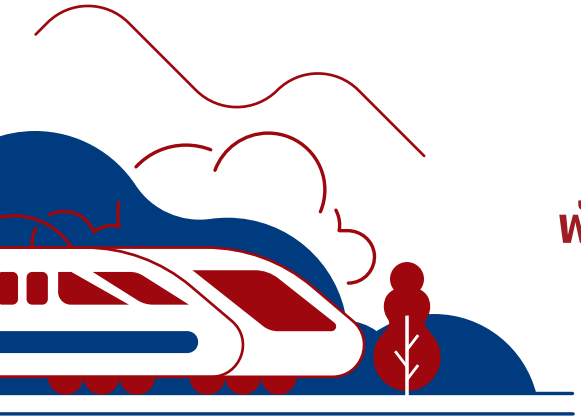
จากโครงข่ายระบบรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ครอบคลุมทุกภูมิภาค 47 จังหวัด สามารถให้บริการขนส่งถึงสถานีปลายทางได้ภายใน 24 ชั่วโมง โดยไม่จำกัดขนาดและน้ำหนัก ในปี 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินความร่วมมือกับ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ในการพัฒนาการบริการรับส่งสินค้าร่วมกัน เพื่อส่งเสริมบริการที่สะดวก รวดเร็ว ครอบคลุมทั่วประเทศอย่างไร้รอยต่อ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการปรับรูปแบบการให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุให้สามารถขนส่งข้ามสายทางระหว่างภูมิภาคได้ โดยคิดค่าระวางในอัตราพิเศษ และดำเนินกิจกรรมทางการตลาดเพิ่มเติม เช่น โครงการขนส่งพัสดุที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ราคาเดียว เป็นต้น

ในปี 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการส่งมอบสัญญาเช่าและการบริหารจัดการพื้นที่เชิงพาณิชย์ให้กับ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA) ซึ่งเป็นบริษัทลูก และดำเนินการวางข้อบังคับรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 2.6 ว่าด้วยการบริหารทรัพย์สินระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและ SRTA พ.ศ. 2567 เพื่อให้ SRTA บริหารสัญญาเช่าเดิมแทนการรถไฟฯ ได้หรือ เช่าทรัพย์สินของการรถไฟฯ เพื่อนำออกให้เช่าช่วง หรือ ให้ SRTA เช่าเพื่อร่วมลงทุนกับเอกชน หรือให้ SRTA เช่าเพื่อพัฒนาโดยมีวัตถุประสงค์ให้ SRTA สามารถดำเนินการได้อย่างคล่องตัว สามารถจัดเก็บรายได้ และผลตอบแทนที่มีมูลค่าสูงเพื่อสร้างความยั่งยืนให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

Parcel Transportation

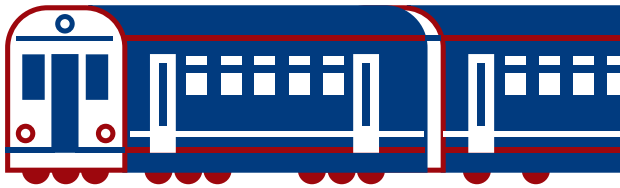
Leveraging the State Railway of Thailand's (SRT) rail network, which spans 47 provinces across all regions, the SRT can deliver parcels to their destination stations within 24 hours, with no size or weight restrictions. In 2024, the SRT partnered with Thailand Post Co., Ltd. to develop joint parcel delivery services. This collaboration aims to promote convenient, fast, and seamless nationwide coverage. Additionally, the SRT has reformed its parcel transportation services to allow for inter-regional transport across different lines, offering special freight rates and implementing additional marketing activities, such as a single-price parcel delivery project for items weighing under 2 kilograms.

In 2024, the State Railway of Thailand (SRT) completed the transfer of lease contracts and commercial area management to SRT Asset Co., Ltd. (SRTA), a subsidiary company. Concurrently, the SRT established SRT Regulation No. 2.6 on Asset Management between the State Railway of Thailand and SRTA B.E. 2567 (2024). This regulation enables SRTA to manage existing lease contracts on behalf of the SRT, lease SRT properties for subleasing, lease properties for joint ventures with the private sector, or lease properties for development. The objective is to allow SRTA to operate with greater agility, generate high-value revenue and returns, and thereby ensure the long-term sustainability of the State Railway of Thailand.



พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน

Enhance Competitive Advantage



การรถไฟแห่งประเทศไทย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟทางคู่

ทางรถไฟที่ให้บริการในปัจจุบัน มีระยะทางรวม **4,044 กม.** เป็นทางคู่เพียง **357 กม.** หรือ **9%** และเป็นทางเดี่ยวถึง **3,687 กม.** ทำให้การเดินทางและขนส่งล่าช้าเนื่องจากต้องรอหลีก

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนิน**โครงการรถไฟทางคู่** โดยมีเป้าหมายเพื่อให้**ทางคู่บนเส้นทางรถไฟสายหลักเพิ่มขึ้น** เป็น **2,829 กม.** หรือ **69%** ของทางรถไฟทั้งหมด เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งทางรถไฟ ยกระดับให้การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการคมนาคมหลักของประเทศ ช่วยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างยั่งยืน

เป็น**ทางรถไฟขนาด 1 เมตร** ก่อสร้างขนานกับทางรถไฟเดิม ให้เป็นทางคู่

ปรับปรุงคุณภาพทาง ให้สามารถรองรับความเร็วในการเดิน**รถโดยสาร**ได้ **160 กม./ชม.** **รถสินค้า**ได้ **120 กม./ชม.**

แก้ปัญหาอุปสรรคจากภูมิประเทศ
ให้แนวเส้นทางมีความตรง และระดับความสูงสม่ำเสมอมากยิ่งขึ้น เช่น ทางยกระดับข้ามพื้นที่ต่ำหรือเขตเมือง อุโมงค์ลอดผ่านภูเขา เป็นต้น

แก้ไขปัญหาจุดตัดทางแยก
โดยก่อสร้างเป็นทางต่างระดับ ทั้งอุโมงค์และสะพานข้ามแยก และมีรั้วกั้นตลอดแนว ป้องกันอุบัติเหตุชนคน หรือสัตว์เดินข้ามทาง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟทางคู่

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีแผนดำเนินการในการพัฒนา**รถไฟทางคู่เป็น 2 ระยะ**

ระยะที่ 1 หรือระยะเร่งด่วน จำนวน **7 เส้นทาง** ระยะทางรวม **993 กม.**

ระยะที่ 2 อีก **7 เส้นทาง** ระยะทางรวม **1,479 กม.** ซึ่งจะทำให้รถไฟทางคู่โดยรวมของประเทศเพิ่มขึ้นอีก **2,472 กม.**

รวมเป็น 2,829 กม. คิดเป็น **69%** ของทางรถไฟทั้งหมด

ปี 2562 - 2567 ก่อสร้างแล้วเสร็จ

เปิดให้บริการใน**ระยะที่ 1** แล้ว จำนวน **5 เส้นทาง** ระยะทางรวม **713 กม.**

1. ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย **106 กม.**
2. ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น **187 กม.**
3. ช่วงนครปฐม-หัวหิน **169 กม.**
4. ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ **84 กม.**
5. ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร **167 กม.**

ปี 2570 - 2572

พร้อมเปิดให้บริการใน**ระยะที่ 2** จำนวน **7 เส้นทาง** ระยะทางรวม **1,479 กม.**

1. ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย **281 กม.**
2. ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ **189 กม.**
3. ช่วงขอนแก่น-หนองคาย **167 กม.**
4. ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี **308 กม.**
5. ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี **168 กม.**
6. ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา **321 กม.**
7. ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ **45 กม.**

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

แผนพัฒนาระยะถัดไป

ปี 2567 - 2568

พร้อมเปิดให้บริการใน**ระยะที่ 1** ที่เหลืออีก **2 เส้นทาง** ระยะทางรวม **280 กม.**

1. ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ **132 กม.**
2. ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ **148 กม.**

เมื่อการพัฒนา**โครงข่ายรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ**ตามแผน จะเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชน ดังนี้

ด้านการเดินทาง

- เป็นรูปแบบการเดินทางหลักที่สะดวก **รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย** และ**ตรงต่อเวลา** ให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว
- ความเร็วเฉลี่ยการเดินรถโดยสารเพิ่มขึ้นเป็น **100 กม./ชม.**
- จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น **80 ล้านคน/ปี**

ด้านขนส่งสินค้า

- เป็นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าหลักจากถนนหรือรถบรรทุกมาสู่ระบบราง ช่วย**ลดต้นทุนโลจิสติกส์**โดยรวมของประเทศ
- ความเร็วเฉลี่ยการเดินรถสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น **60 กม./ชม.**
- ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นเป็น **30 ล้านตัน/ปี**

ด้านความปลอดภัย

- แก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนได้อย่างสมบูรณ์ โดย**ไม่มีจุดตัดระดับพื้นอีก ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ**

ด้านสิ่งแวดล้อม

- ช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถบรรทุกในการเดินทางและขนส่งสินค้าระยะทางไกล **ทำให้มลพิษและฝุ่น PM2.5 จากรถยนต์ลดลง**
- **ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง** ในภาคการคมนาคมขนส่งของประเทศ

สถานีหัวหินแห่งใหม่
ผสมผสานการพัฒนาร่วมกับการอนุรักษ์

ทางรถไฟช่วงผ่านตัวเมืองหัวหิน ระยะทาง 7 กิโลเมตร การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างปรับปรุงเป็นทางยกระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง ทำให้การจราจรมีความคล่องตัวและปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงได้ดำเนินการก่อสร้างสถานีหัวหินแห่งใหม่ขึ้น ให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟยกระดับ

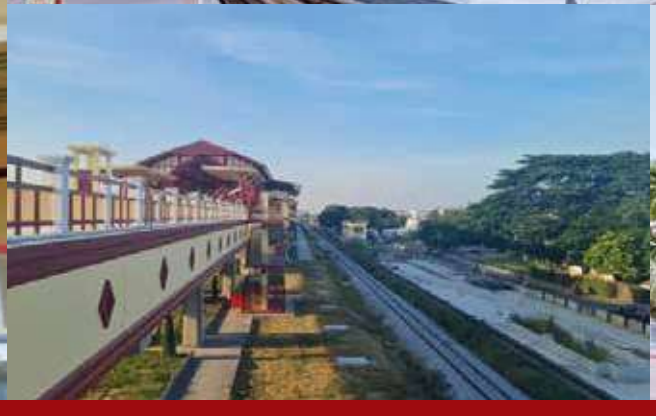
ก่อสร้างอาคารสถานีใหม่
สูง **3** ชั้น รวมชั้นใต้ดิน
รองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก

ตั้งอยู่ห่างจากอาคารสถานีเดิม
ประมาณ **20** เมตร
เดินทางได้สะดวกเช่นเดิม

ออกแบบตามหลัก
Universal Design
มีความทันสมัย
มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
สำหรับผู้โดยสารทุกสภาพร่างกาย

ออกแบบตามสถาปัตยกรรมวิกตอเรีย
ใช้โทนสีแดงสลับสีครีม
มีความสวยงามตามแบบอาคารเดิม
เป็นแลนด์มาร์ก
การท่องเที่ยวแห่งใหม่

อนุรักษ์อาคารสถานี
หัวหินเดิม อายุ **112** ปี
ซึ่งเป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น
ของสมาคมสถาปนิกสยาม
ในพระบรมราชูปถัมภ์
เปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าชม
ได้ตามเดิม และ**จะพัฒนาเป็น**
พิพิธภัณฑ์ต่อไป



สะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แห่งแรกของประเทศไทย

ในการก่อสร้างทางรถไฟขนานกับเส้นทางเดิมนี้ มีโครงสร้างที่สำคัญคือ สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลองคู่ขนานกับสะพานจุฬาลงกรณ์ซึ่งเป็นสะพานทางเดี่ยวเดิม การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แบบไม่มีเสากลางแม่น้ำ เป็นทางเดี่ยว ความยาวสะพานรวม 340 เมตร ซึ่งนับเป็นสะพานคานขึงแห่งแรกของประเทศไทย เหตุที่ต้องสร้างสะพานในรูปแบบนี้ เนื่องจากมีระเบิดในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 จมอยู่ในลำน้ำ ทำให้ไม่สามารถสร้างสะพานแบบเดิมได้ เพราะจะต้องมีการเคลื่อนย้ายระเบิดออกทั้งหมด ซึ่งมีความเสี่ยงสูง การสร้างสะพานแบบใหม่ สามารถลดความเสี่ยงและไม่เป็นอุปสรรคในการดำเนินงาน

ลดปัญหาการกีดขวางทางน้ำ
โดยมีความกว้าง
ระหว่างเสา **160** เมตร สูง **16** เมตร
ไม่ต้องก่อสร้างเสากลางแม่น้ำ

ประหยัดค่าก่อสร้าง
โดยเป็นรูปแบบสะพานที่ผสมผสาน
กับสะพานคอนกรีตอัดแรงที่มีต้นทุน
ต่ำสุดแต่มีข้อจำกัดในการก่อสร้าง
กับสะพานขึงซึ่งมีต้นทุนสูงสุด

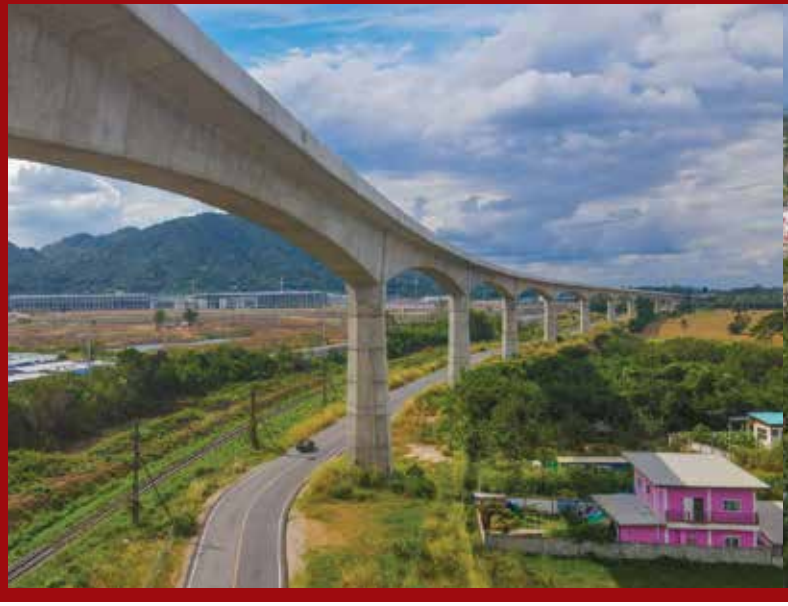
สวยงามเป็นเอกลักษณ์
ด้วยเสาหลักและสายเคเบิล
ที่ใช้รับน้ำหนักสะพาน
นับเป็น**แลนด์มาร์ก**และ
แหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่
ของ จ.ราชบุรี

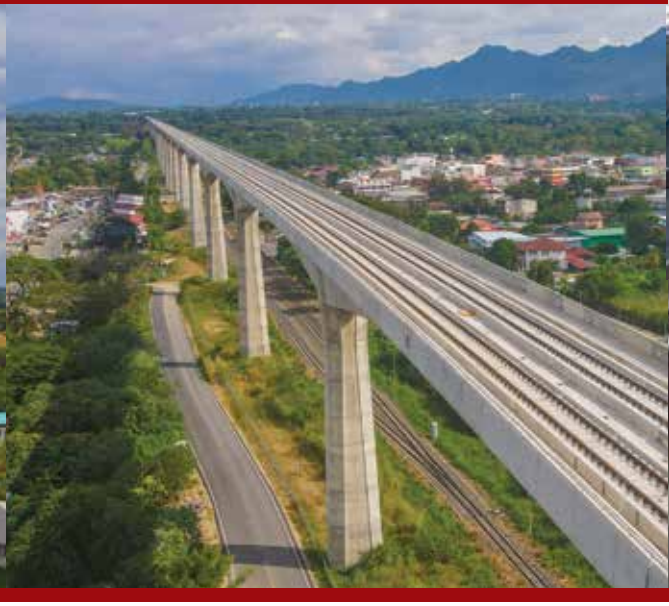
ทางรถไฟยกระดับสูงที่สุดในประเทศไทย และอุโมงค์รถไฟยาวที่สุดในประเทศไทย

เส้นทางรถไฟช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ นับว่ามีอุปสรรคในเชิงกายภาพที่ทำให้การเดินทางล่าช้า นั่นคือพื้นที่แอ่งกระทะบริเวณคลองมวกเหล็ก จ.สระบุรี และเทือกเขาดงพญาเย็น จ.สระบุรี-จ.นครราชสีมา ทำให้เส้นทางรถไฟเดิมมีลักษณะลดเลี้ยว มีความลาดชันมาก และใช้ความเร็วได้ต่ำ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้แก้ปัญหาทางกายภาพด้วยการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เป็นทางยกระดับและอุโมงค์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับที่สูงที่สุดในประเทศไทย ยกระดับข้ามคลองมวกเหล็ก มีจุดสูงสุด **48-50** เมตรจากพื้นดิน ระยะทาง **4.8** กิโลเมตร

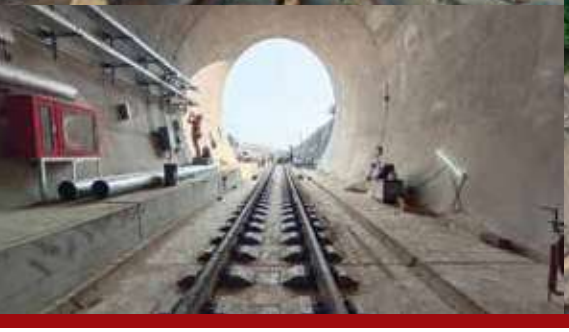
ลดเวลาการเดินทาง โดยตัดเป็นแนวเส้นทางตรง ทดแทนทางเดิมที่อ้อมไปตามขอบแอ่งกระทะ ใช้เวลาเหลือเพียง **5** นาที จากเดิมที่ใช้เวลาประมาณ **30** นาที





ก่อสร้างอุโมงค์ทางรถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย บริเวณช่วงสถานีมาบกะเบา สถานีผาเสด็จ และสถานีหินลับ มีความยาวมากที่สุด ประมาณ **5.42** กิโลเมตร ลอดใต้เทือกเขาดงพญาเย็น

เดินทางและขนส่งได้อย่างรวดเร็ว ด้วยแนวเส้นทางตัดตรง มีความลาดชันน้อย ช่วยให้การเดินรถมีความปลอดภัยและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น



ทางรถไฟยกระดับ **ยาวที่สุดในประเทศไทย**

ในช่วงเส้นทางรถไฟที่ผ่านตัวเมืองลพบุรี มีการปรับแนวเส้นทางรถไฟใหม่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบกับพระปรางค์สามยอด และโบราณสถานที่สำคัญของจังหวัด การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเลี่ยงเมือง จากสถานีบ้านกลับไปถึงสถานีโคกกะเทียม เพื่อแก้ไขผลกระทบดังกล่าว

เปิดพื้นที่การพัฒนาใหม่ ด้วยทางรถไฟเลี่ยงเมือง ระยะทาง **29** กิโลเมตร ขนานไปกับทางหลวงหมายเลข **366**

ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับที่ยาวที่สุดในประเทศไทย ระยะทาง **19** กิโลเมตร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟเลี่ยงเมือง

ก่อสร้างสถานีลพบุรี 2 ซึ่งเป็นสถานียกระดับ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข **366** เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองทดแทนสถานีลพบุรีเดิม

ก้าวข้ามอุปสรรคทางกายภาพ ด้วยเทคโนโลยีก่อสร้างอันทันสมัย

พื้นที่ จ.แพร่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย เต็มไปด้วยภูเขา ซึ่งเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตามด้วยเทคโนโลยีการก่อสร้างในปัจจุบัน ทำให้การเจาะอุโมงค์เพื่อลอดใต้ภูเขาสามารถทำได้อย่างสะดวกมากขึ้น ซึ่งจะทำให้แนวเส้นทางมีความตรงและความลาดชันน้อย มีประสิทธิภาพในการเดินรถ

ก่อสร้างอุโมงค์ 4 แห่ง ตามแนวเส้นทางโครงการ

1. อุโมงค์สอง จ.แพร่ ความยาว **1.2** กิโลเมตร
2. อุโมงค์งาว จ.ลำปาง ความยาว **6.2** กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นอุโมงค์รถไฟที่มีความยาวที่สุดในประเทศไทยเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ
3. อุโมงค์แม่กา จ.พะเยา ความยาว **2.7** กิโลเมตร
4. อุโมงค์ดอยหลวง จ.เชียงราย ความยาว **3.4** กิโลเมตร

มีระบบป้องกันแผ่นดินไหวและน้ำท่วม เพื่อความปลอดภัยและความต่อเนื่องในระหว่างการก่อสร้าง

ก่อสร้างสะพานรถไฟโค้งหล่อสำเร็จแห่งแรกของประเทศไทย (Backfilled Arch Bridge) โดยเป็นเทคโนโลยีการก่อสร้างจากประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ก่อสร้างอยู่ที่บ้านปงป่าหวาย จ.แพร่ ช่วยลดทั้งเวลาก่อสร้าง ประหยัดค่าใช้จ่าย และลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์จากการลดการใช้ปูนซีเมนต์และเหล็ก

การรถไฟแห่งประเทศไทย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟทางคู่สายใหม่

ปัจจุบัน ทางรถไฟของไทยมีระยะทางทั้งสิ้นรวม **4,044** กม. ครอบคลุมพื้นที่ **47** จังหวัด จึงมีอีกหลายจังหวัดในประเทศที่ทางรถไฟยังเข้าไม่ถึง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่การขยายโครงข่ายทางรถไฟให้มีความครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลที่จะยกระดับระบบรางให้เป็นรูปแบบการคมนาคมหลักของประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้วางแผนการพัฒนารถไฟทางคู่สายใหม่ เพื่อ**เพิ่มพื้นที่ให้บริการระบบราง**โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีความเหมาะสม เช่น พื้นที่เศรษฐกิจการค้าชายแดน จุดเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งที่สำคัญของประเทศ และพื้นที่ท่องเที่ยวทั้งเมืองหลักและเมืองรอง เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการรถไฟได้สะดวกและทั่วถึงมากยิ่งขึ้น

- เป็นทางรถไฟขนาด 1 เมตร ก่อสร้างเป็นทางคู่
- เป็นเส้นทางใหม่ที่ยังไม่มีรถไฟมาก่อน ดำเนินการพัฒนาในทุกภูมิภาคของประเทศ
- เชื่อมโยงกับทางรถไฟเดิมอย่างไร้รอยต่อ
- รองรับความเร็วในการเดินรถโดยสารได้ **160** กม./ชม. รถสินค้าได้ **120** กม./ชม.
- ป้องกันปัญหาจุดตัดทางแยกโดยก่อสร้างเป็นทางต่างระดับและมีรั้วกั้นตลอดแนว

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟทางคู่สายใหม่

ปัจจุบัน รถไฟทางคู่สายใหม่ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 2 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทางรวม 677 กม.

จะพัฒนาในระยะถัดไปอีก 11 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,399 กม. ซึ่งจะทำให้มีทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 2,076 กม.

เมื่อรวมกับทางรถไฟเดิมที่มีอยู่ 4,044 กม. จะมีเส้นทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 6,120 กม. ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นอีก 17 จังหวัด จากเดิม 47 จังหวัด รวมเป็น 64 จังหวัด

ปี 2571 เปิดให้บริการ จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 677 กม.

- ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ 322 กม.
- ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม 355 กม.

หลังปี 2571 เตรียมพัฒนาทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป 11 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,399 กม.

1. ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด 250 กม.
2. ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ 304 กม.
3. ช่วงอุบลราชธานี-สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 110 กม.
4. ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน 36 กม.
5. ช่วงสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี 68 กม.
6. ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด 218 กม.
7. ช่วงชุมพร-ระนอง 91 กม.
8. ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่านุ่น 158 กม.
9. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก 78 กม.
10. ช่วงทับปุด-กระบี่ 68 กม.
11. ช่วงท่านุ่น-ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต 18 กม.

เมื่อการพัฒนา**โครงข่ายรถไฟทางคู่สายใหม่แล้วเสร็จ**ตามแผน จะเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชน ดังนี้

ด้านการขยายพื้นที่บริการรถไฟ
- โครงข่ายรถไฟครอบคลุมเพิ่มขึ้นอีก 17 จังหวัด ได้แก่ 1.พะเยา 2.เชียงราย 3.ตาก 4.กำแพงเพชร 5.เพชรบูรณ์ 6.มหาสารคาม 7.ร้อยเอ็ด 8.ยโสธร 9.มุกดาหาร 10.นครพนม 11.ระนอง 12.พังงา 13.กระบี่ 14.ภูเก็ต 15.อ่างทอง 16.จันทบุรี 17.ตราด

ด้านการท่องเที่ยว
- เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทั้งเมืองหลักและเมืองรองตามแนวเส้นทาง
- เป็นทางเลือกในการเดินทางให้แก่นักท่องเที่ยว ส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ

ด้านการเชื่อมต่อพื้นที่เศรษฐกิจ
- ขยายโครงข่ายทางรถไฟไปสู่พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ เช่น พื้นที่จังหวัดชายแดน (เชียงราย ตาก กาญจนบุรี มุกดาหาร นครพนม อุบลราชธานี ตราด) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) พื้นที่ Landbridge และกลุ่มจังหวัดอันดามัน

ด้านการพัฒนาภูมิภาค
- เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟ เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ทั้งด้านการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ เชื่อมโยงกับระบบราง

โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย โดย ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตลอดจนพื้นที่ต่อเนื่องคือจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดราชบุรี ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง มีจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับคุณภาพในการให้บริการของรถไฟชานเมืองซึ่งทำหน้าที่ในการบริการขนส่งผู้โดยสารที่อยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองตลอดจนพื้นที่ต่อเนื่องสามารถเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานครได้อย่างรวดเร็วด้วยระบบรางที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ และยังเป็นการป้อนผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอื่นในเขตกรุงเทพมหานคร อันได้แก่ รถไฟฟ้ามหานครของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รถไฟฟ้า บีทีเอส ของกรุงเทพมหานคร (กทม.) หรือแม้กระทั่งรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินของ รฟท. เองก็ตาม

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) โดยได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 และได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ และสามารถเปิดให้บริการประชาชนแล้วในช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต และช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 ทั้งนี้ การรถไฟฯ ได้มีแผนการดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย ในระยะเร่งด่วนอีก 3 เส้นทาง ได้แก่

Commuter Train System (Red Line) Extension Project By Special Projects and Construction Department

The Commuter Train System (Red Line) is a mass transit electric railway system serving Bangkok and metropolitan area, including Chachoengsao, Phra Nakhon Si Ayutthaya, Samut Songkhram and Ratchaburi provinces operated by the State Railway of Thailand (SRT). It is an integral part of Bangkok's and its extended areas' rail mass transit network. The project aims to enhance the quality of commuter rail services, enabling residents in suburban and adjacent areas to quickly access the heart of Bangkok via a fast and efficient rail system. It also serves to feed passengers into other mass transit electric railway networks within Bangkok, such as Metropolitan Rapid Transit (MRT) operated by the Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA), BTS Skytrain operated by the Bangkok Metropolitan Administration (BMA), and even Airport Rail Link and High-speed Rail linking three airports, both operated by the SRT itself.

The State Railway of Thailand (SRT) undertook the construction of the Commuter Train System (Red Line) project, which received cabinet approval on 22nd May 2007. The construction of this project has since been completed and it commenced public service on 29th November 2021 for Krung Thep Aphiwat Central Terminal-Rangsit and Krung Thep Aphiwat Central Terminal-Taling Chan sections. Additionally, the SRT has plans for three urgent extension routes for the Commuter Train System (Red Line) project:

1) โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิตซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมจัดการประกวดราคา โดยคาดว่าเริ่มก่อสร้างเดือนตุลาคม 2568 กำหนดแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2571 เปิดให้บริการเดือนตุลาคม 2571

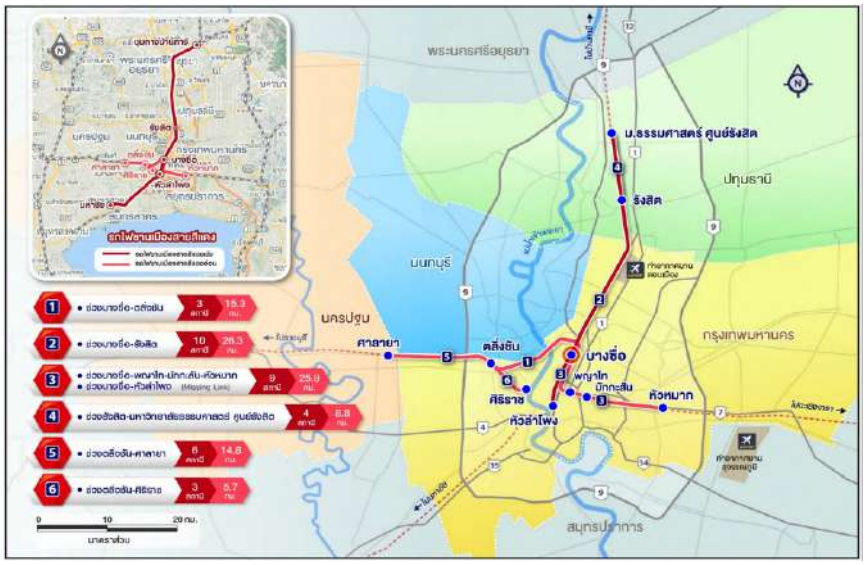
2) โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมเตรียมเสนอรายงานการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขอปรับกรอบวงเงินโครงการฯ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ โดยคาดว่าเริ่มก่อสร้างเดือนธันวาคม 2568 กำหนดแล้วเสร็จเดือนพฤศจิกายน 2571 เปิดให้บริการเดือนธันวาคม 2571

3) โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ซึ่งปัจจุบันกระทรวงคมนาคมให้การรถไฟฯ พิจารณาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ และออกแบบใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน โดยการรถไฟฯ มีแผนของบประมาณ ประจำปี 2570 เพื่อจ้างที่ปรึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ และออกแบบใหม่ โดยในปี 2570-2571 จะดำเนินการ ทบทวนผลการศึกษาฯ และออกแบบใหม่ ปี 2572 ขออนุมัติโครงการฯ ปี 2573 ดำเนินการประกวดราคา และคาดว่าเริ่มก่อสร้างเดือนตุลาคม 2573 กำหนดแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2577 เปิดให้บริการเดือนตุลาคม 2577

1) Dark Red Line Commuter Train Project: Rangsit-Thammasat University (Rangsit Campus) section, this project is currently in the preparation stage for tender bidding. The construction is expected to begin in October 2025, complete in September 2028 and open services in October 2028.

2) Red Line Commuter Train Project: Siriraj-Taling Chan-Salaya Section and 3 additional stations (Rama VI Bridge Station, Bang Kruai-EGAT Station and Ban Chimphli Station), the Ministry of Transport is currently preparing to propose a report for reviewing the Cabinet resolution and an adjustment to the project's budget ceiling for Cabinet approval. The construction is expected to begin in December 2025, complete in November 2028, and open services in December 2028.

3) Light Red Line Commuter Train Project: Bang Sue-Phaya Thai-Makkasan-Hua Mak Section and Dark Red Line: Bang Sue-Hua Lamphong Section, the Ministry of Transport has currently instructed the SRT to review the project's feasibility study and redesign it to align with current conditions. The SRT plans to request a budget for 2027 to hire consultants for this review and redesign. The timeline is as follows: 2027-2028; review feasibility study and redesign. 2029; seek project approval, 2030; conduct tender bidding. The construction is expected to begin in October 2030, complete in September 2034 and open services in October 2034.



โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ประจำปี 2567

The Cooperation between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the People's Republic of China on High-speed Rail System Development for Regional Connectivity: Bangkok-Nong Khai line (1st Phase : Bangkok-Nakhon Ratchasima section) for the Year 2024

โดย ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

สรุปการดำเนินงานของสัญญางานโยธาและสัญญางานระบบรถไฟความเร็วสูง ประจำปี 2567 ประกอบด้วยสัญญาโยธาจำนวน 14 สัญญา อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 10 สัญญา ก่อสร้างแล้วเสร็จ 2 สัญญา และยังไม่ได้ลงนามทำสัญญาอีก 2 สัญญา โดยมีความก้าวหน้ารวมของงานสัญญาโยธาอยู่ที่ 39.50% และสัญญาระบบรถไฟ 1 สัญญา โดยมีความก้าวหน้าของงานระบบรถไฟอยู่ที่ 0.95% แต่ละสัญญามีรายละเอียดดังแสดงในตารางสรุปความก้าวหน้าประจำปี 2567 ดังนี้

By Special Projects and Construction Department

Summary of the operations for civil works contracts and High-speed Rail system contracts for the year 2024. This includes 14 civil works contracts: 10 contracts are currently under construction, 2 contracts have been completed, and 2 contracts have not yet been signed. The overall progress of civil works contracts is at 39.50%. Additionally, there is 1 high-speed rail system contract, with its progress at 0.95%. Details for each contract are shown in the summary progress table for 2024 below :

สัญญางานโยธา Civil Works Contracts		แผนงานสะสม Cumulative Plan	ผลงานสะสม Cumulative Actual	หมายเหตุ Remarks
สัญญา 1-1 Contract 1-1	ช่วงกลางดง-ปางอโศก Klang Dong-Pang Asok Section	100%	100%	แล้วเสร็จ ปี 2563 Completed in 2020
สัญญา 2-1 Contract 2-1	ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก Sikhiu-Kut Chik Section	100%	100%	แล้วเสร็จ ปี 2566 Completed in 2023
สัญญา 3-1 Contract 3-1	ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า Kaeng Khoi-Klang Dong Section and Pang Asok-Bandai Ma Section	12.29%	4.16%	
สัญญา 3-2 Contract 3-2	งานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) Tunnel Works (Muak Lek and Lam Takhong)	92.43%	83.07%	
สัญญา 3-3 Contract 3-3	ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง Bandai Ma-Lam Takhong Section	73.36%	56.85%	
สัญญา 3-4 Contract 3-4	ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด Lam Takhong-Sikhiu Section and Kut Chik-Khok Kruat Section	96.47%	85.43%	
สัญญา 3-5 Contract 3-5	ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา Khok Kruat-Nakhon Ratchasima Section	90.08%	12.13%	
สัญญา 4-1 Contract 4-1	ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง Bang Sue-Don Mueang Section	-	-	ยังไม่ลงนาม Not yet signed

สัญญางานโยธา Civil Works Contracts		แผนงานสะสม Cumulative Plan	ผลงานสะสม Cumulative Actual	หมายเหตุ Remarks
สัญญา 4-2 Contract 4-2	ช่วงดอนเมือง-นวนคร Don Mueang-Nava Nakhon Section	99.81%	1.74%	
สัญญา 4-3 Contract 4-3	ช่วงนวนคร-บ้านโพ Nava Nakhon-Ban Pho Section	99.91%	46.87%	
สัญญา 4-4 Contract 4-4	ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย Chiang Rak Noi Maintenance Center	33.47%	29.88%	
สัญญา 4-5 Contract 4-5	ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว Ban Pho-Phra Kaeo Section	-	-	ยังไม่ลงนาม Not yet signed
สัญญา 4-6 Contract 4-6	ช่วงพระแก้ว-สระบุรี Phra Kaeo-Saraburi Section	99.90%	9.04%	
สัญญา 4-7 Contract 4-7	ช่วงสระบุรี-แก่งคอย Saraburi-Kaeng Khoi Section	91.38%	61.30%	
ความก้าวหน้าของงานเฉพาะสัญญาโยธาทั้งหมด Overall Progress for Civil Works Contracts		80.92% *	39.50% *	

* ยังไม่รวมงานสัญญา 4-1 และ 4-5
Contracts 4-1 and 4-5 are not included.

สัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และงานจัดหาขบวนรถไฟ Railway system, mechanical and electrical systems, and procurement of rolling stocks Contract		แผนงานสะสม Cumulative Plan	ผลงานสะสม Cumulative Actual	หมายเหตุ Remarks
สัญญา 2-3 Contract 2-3	งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและฝึกบุคลากร Railway System, Mechanical and Electrical Systems, Procurement of Rolling Stocks, and Personnel Training	79.25%	0.95%	
ความก้าวหน้าของงานเฉพาะงานระบบรางทั้งหมด Overall Progress for Rail System Contract		80.33% *	25.74% *	

* ยังไม่รวมงานสัญญา 4-1 และ 4-5
Contracts 4-1 and 4-5 are not included.

สัญญา 1-1 (งานโยธาระยะแรก ช่วงกลางดง-ปางอโศก)
ระยะทาง : 3.50 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : กรมทางหลวง

Contract 1-1 (Initial Civil Works: Klang Dong-Pang Asok Section)
Distance: 3.50 kilometers
Contractor: Department of Highways

ความก้าวหน้า 100%

Work Progress : 100%

งานคันทางระดับดิน
Embankment at ground level

งานคันทางระดับดิน
Embankment at ground level

งานคันทางระดับดิน
Embankment at ground level

งานถนนเลียบทางรถไฟ
Railway parallel road works

สัญญา 2-1 (งานโยธาสำหรับ ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก)
ระยะทาง : 11 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : บริษัท ซีวิล คอนสตรัคชั่น เซอร์วิสเซส แอนด์โปรดักส์ จำกัด

Contract 2-1 (Civil Works for the Sikhiu-Kut Chik Section)
Distance: 11 kilometers
Contractor: Civil Construction Services and Products Co., Ltd.

ความก้าวหน้า 100%

Work Progress : 100%

งานสะพานยกระดับ
Elevated bridge work

งานคันทางระดับดิน
Embankment at ground level

อาคารสำนักงาน
Office building

อาคารอาณัติสัญญาณ
Signaling building

สัญญา 3-1 (งานโยธาสำหรับช่วง แก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า)
ระยะทาง : 30.21 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : กิจการร่วมค้า (ITD-CREC No. 10)

Contract 3-1 (Civil Works for Kaeng Khoi-Klang Dong Section and Pang Asok-Bandai Ma Section)
Distance : 30.21 kilometers
Contractor : Joint Venture (ITD-CREC No. 10)

ความก้าวหน้า 4.16% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress : 4.16% (as of 25th December 2024)

งานประชาสัมพันธ์โครงการ
Project Public Relations

งานคันทางระดับดิน
Embankment at ground level

งาน Pier Column
Pier Column work

งานผลิต Segment
Segment production work

สัญญา 3-2 (งานโยธาสำหรับ งานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง))
ระยะทาง : 12.23 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน)

Contract 3-2 (Civil Works for Tunnel Construction (Muak Lek and Lam Takhong))
Distance : 12.23 kilometers
Contractor : Nawa Ratana Phatthanakan Public Company Limited

ความก้าวหน้า 83.07% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress : 83.07% (as of 25th December 2024)

อุโมงค์มวกเหล็ก
Muak Lek Tunnel

อุโมงค์คลองไผ่
Khlong Phai Tunnel

งาน Side Ditch Drainage
Side Ditch Drainage work

Waterproof Installation

สัญญา 3-3 (งานโยธาสำหรับ ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง)
ระยะทาง : 26.10 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : บริษัท ไทยเอ็นยิเนียร์และอุตสาหกรรม จำกัด

Contract 3-3 (Civil Works for Bandai Ma-Lam Takhong Section)
Distance: 26.10 kilometers
Contractor: Thai Engineer & Industry Co., Ltd.

ความก้าวหน้า 26.85% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress : 26.85% (as of 25th December 2024)

งานก่อสร้างสถานีปากช่อง
Construction of Pak Chong Station

งาน Portal Frame
Portal Frame work

งาน Pier Column
Pier Column work

งานผลิต Segment
Segment installation work

สัญญา 3-4 (งานโยธาสำหรับ ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด)
ระยะทาง : 37.45 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

ความก้าวหน้า 85.43% (25 ธันวาคม 2567)

งาน Balance Cantilever
Balance Cantilever work

งานติดตั้ง Segment
Segment installation work

Contract 3-4 (Civil Works for Lam Takhong-Sikhiu Section and Kut Chik-Khok Kruat Section)
Distance : 37.45 kilometers
Contractor: Italian-Thai Development Public Company Limited

Work Progress : 85.43% (as of 25th December 2024)

งาน Pier Column
Pier Column work

งานคันทางระดับดิน
Embankment at ground level

สัญญา 3-5 (งานโยธาสำหรับ ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา)
ระยะทาง : 12.38 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : กิจการร่วมค้า เอสพีทีเค จำกัด

Contract 3-5 (Civil Works for Khok Kruat-Nakhon Ratchasima Section)
Distance: 12.38 kilometers
Contractor: SPTK Joint Venture Co., Ltd.

ความก้าวหน้า 12.13% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress : 12.13% (as of 25th December 2024)

งานรื้อย้ายรางสถานีนครราชสีมา
Relocation of Nakhon Ratchasima Station tracks

งาน Pier Column
Pier Column work

งานติดตั้ง Segment
Segment production work

งานอาคาร Traction Substation
Traction Substation building work

สัญญา 4-2 (งานโยธาสำหรับ ช่วงดอนเมือง-นวนคร)
ระยะทาง : 21.80 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

Contract 4-2 (Civil Works for Don Mueang-Nava Nakhon Section)
Distance: 21.80 kilometers
Contractor: Unique Engineering and Construction Public Company Limited

ความก้าวหน้า 1.74% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress : 1.74% (as of 25th December 2024)

งานมวลชนสัมพันธ์
Public relations activities

งานประชาสัมพันธ์โครงการ
Project public relations

งานปรับพื้นที่ก่อสร้าง
Construction site preparation

งานเสาเข็มเจาะ
Bored pile work

สัญญา 4-3 (งานโยธาสำหรับ ช่วงนวนคร-บ้านโพ)
ระยะทาง : 23 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : กิจการร่วมค้า ซี เอ เอ็น

Contract 4-3 (Civil Works for Nava Nakhon-Ban Pho Section)
Distance: 23 kilometers
Contractor: C A N Joint Venture

ความก้าวหน้า 46.87% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress : 46.87% (as of 25th December 2024)

งานฐานราก
Foundation work

งาน Pier Column
Pier Column work

งานติดตั้ง Segment
Segment installation work

งาน Bridge Deck System
Bridge Deck System work

สัญญา 4-4 (งานโยธาสำหรับ ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย)
ผู้รับจ้าง : บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

Contract 4-4 (Civil Works for Chiang Rak Noi Maintenance Center)
Contractor : Italian-Thai Development Public Company Limited

ความก้าวหน้า 29.88% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress : 29.88% (as of 25th December 2024)

งานเสาเข็ม
งานเสาเข็ม SPUN PILE

งานทดสอบเสาเข็ม
Pile load testing work

งาน Pile Cap
Pile Cap Work

งาน Bearing Slab
Bearing Slab Work

สัญญา 4-6 (งานโยธาสำหรับ ช่วงพระแก้ว-สระบุรี) ระยะทาง 31.60 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

Contract 4-6 (Civil Works for Phra Kaeo-Saraburi Section)
Distance : 31.60 kilometers Contractor: Unique Engineering and Construction Public Company Limited

ความก้าวหน้า 9.04% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress : 9.04% (as of 25th December 2024)

งานประชาสัมพันธ์โครงการ
Project public relations

งานปรับพื้นที่
Site preparation

งานเสาเข็มเจาะ
Bored pile work

งานฐานราก
Foundation work

สัญญา 4-7 (งานโยธาสำหรับ ช่วงสระบุรี-แก่งคอย) ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร
ผู้รับจ้าง : บริษัท ซีวิลเอนจิเนียริง จำกัด (มหาชน)

Contract 4-7 (Civil Works for Saraburi-Kaeng Khoi Section)
Distance : 12.99 kilometers Contractor: Civil Engineering Public Company Limited

ความก้าวหน้า 61.30% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress : 61.30% (as of 25th December 2024)

งานติดตั้ง Segment
Segment installation work

งาน Pier Column
Pier Column work

งานก่อสร้างสถานีสระบุรี
Construction of Saraburi Station

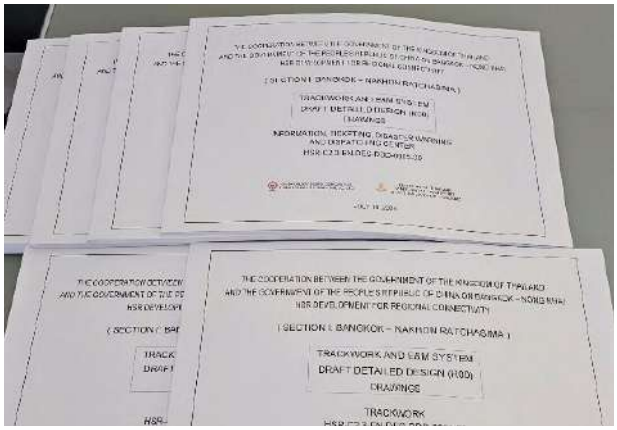
งาน Bridge Deck System
Bridge Deck System work

สัญญา 2.3 (งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร)
คู่สัญญา : บริษัท ไชน่า เรลเวย์ อินเตอร์แนชันนัล (China Railway International Co.,Ltd.) และบริษัท ไชน่า เรลเวย์ ดีไซน์ คอร์เปอเรชัน (China Railway Design Corporation)

Contract 2.3 (Track System, Electrical and Mechanical Systems, including the Procurement of Rolling Stock and Personnel Training)
Parties : China Railway International Co., Ltd. and China Railway Design Contracting Corporation

ความคืบหน้า 0.95% (25 ธันวาคม 2567)

Work Progress: 0.95% (as of 25th December 2024)



งาน Draft Detailed Design และ Draft Detailed Design Drawing
Draft Detailed Design and Draft Detailed Design Drawing work

การทดสอบการรบกวนระหว่าง GSM-R System และเครือข่ายสื่อสารอื่นๆ
Interference testing between the GSM-R System and other communication networks

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
High-speed Rail Linking Three Airports Project

โดย ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

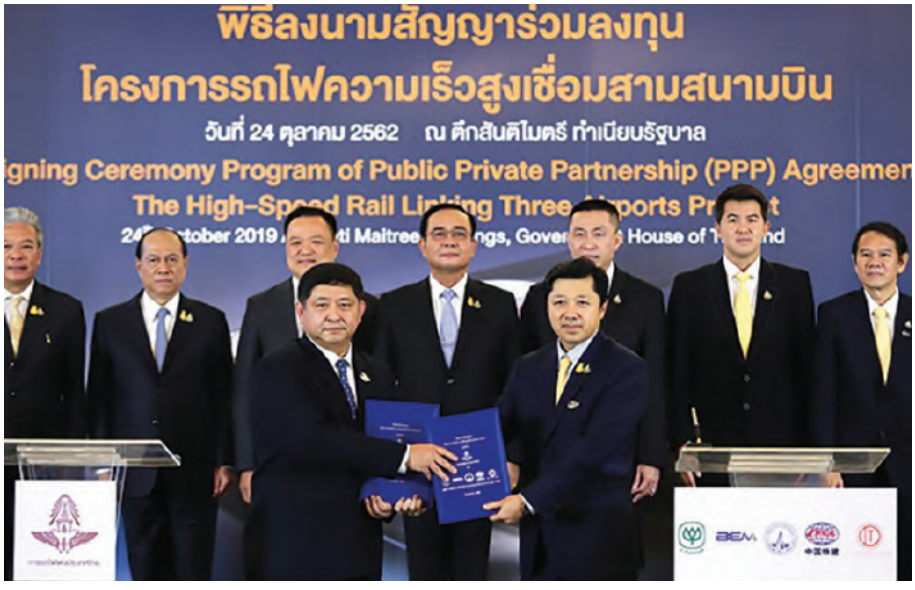
คณะรัฐมนตรี เห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ในการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economics Corridor Development: EEC) ซึ่งหนึ่งในโครงการสำคัญที่อยู่ในแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภาคตะวันออก คือ โครงการเชื่อมต่อสามสนามบินด้วยรถไฟความเร็วสูงแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)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

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ (Public Private Partnership : PPP) ซึ่งได้มีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด แล้วเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562

By the Special Projects and Construction Department

The Cabinet approved the principle of this project on 28th June 2016, as part of the Eastern Economic Corridor (EEC) Development Project. One of the key infrastructure investment projects planned for the Eastern region is the seamless High-speed Rail linking three airports (Don Mueang-Suvarnabhumi-U-Tapao). This aligns with the 12th National Economic and Social Development Plan (2017-2021), which emphasizes guiding development to transition Thailand from a middle-income country to a high-income one, fostering a happy society, and achieving the long-term vision of "Stability, Prosperity, and Sustainability." This project supports the Eastern Economic Corridor (EEC) and policies promoting future industries by connecting with Bangkok, the country's consumption and economic hub, via High-speed Rail. It will lead to urban development to accommodate the increasing workforce and boost tourism revenue.

The Cabinet's resolution on 27th March 2018, approved the High-speed Rail Linking Three Airports Project as a Public-Private Partnership (PPP). The Joint Venture Agreement between the State Railway of Thailand and Asia Era One Co., Ltd. was signed on 24th October 2019.



แนวเส้นทางโครงการ : เริ่มต้นจากสถานีดอนเมือง วิ่งยกระดับมาตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ เข้าสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และวิ่งไปตามแนวเส้นทางรถไฟ ถึง กม.6+000 แล้วจะวิ่งลดระดับลงใต้ดินผ่านสถานีสามเสน สถานีหลวงจิตรลดา แล้วเลี้ยวซ้ายไปตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออก แล้ววิ่งจากระดับใต้ดินขึ้นยกระดับไปบรรจบทางรถไฟแอร์พอร์ตเรล ลิ้งค์ ที่สถานีพญาไท และวิ่งไปตามทางรถไฟ แอร์พอร์ตเรล ลิ้งค์ เข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนอีกเส้นทางหนึ่งต่อเชื่อมกับทางรถไฟแอร์พอร์ตเรล ลิ้งค์ บริเวณสถานีลาดกระบัง วิ่งยกระดับไปตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกจนถึง กม.58+000 ก่อนที่จะเข้าสถานีฉะเชิงเทราในปัจจุบัน ทางรถไฟได้เบี่ยงไปทางซ้ายแล้ววิ่งเข้าสถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา (ห่างจากสถานีรถไฟฉะเชิงเทราปัจจุบันประมาณ 2 กม.) ออกจากฉะเชิงเทราแล้ววิ่งยกระดับไปบรรจบกับแนวเส้นทางรถไฟเดิม ที่บริเวณ กม. 65+000 เข้าสู่สถานีชลบุรี ศรีราชา พัทยา แล้ววิ่งลอดอุโมงค์ที่บริเวณเขาชีจรรย์ แล้วเบี่ยงขวาลดระดับลงใต้ดินเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ซึ่งเป็นสถานีปลายทาง รวมระยะทางประมาณ 220 กิโลเมตร

Project Route Alignment: The project's route starts from Don Mueang Station, running on an elevated track along the Northern Railway Line to Krung Thep Aphiwat Central Station. It then continues along the railway line to Kilometer 6+000, where it descends underground, passing Samsen Station and Luang Chidlada Station. It then turns left, following the Eastern Railway Line. From underground, the track rises to an elevated level, merging with the Airport Rail Link at Phaya Thai Station, and continues along the Airport Rail Link into Suvarnabhumi Airport. Another branch connects with the Airport Rail Link near Lat Krabang Station, running on an elevated track along the Eastern Railway Line to Kilometer 58+000. Before reaching the current Chachoengsao Station, the railway veers left and enters the Chachoengsao High-speed Rail Station (approximately 2 km from the current Chachoengsao Railway Station). Leaving Chachoengsao, the elevated track rejoins the original railway alignment around Kilometer 65+000, proceeding through Chonburi, Si Racha, and Pattaya Stations. It then runs through a tunnel near Khao Chi Chan before veering right and descending underground into U-Tapao Airport, which is the terminal station. The total route length is approximately 220 kilometers.

ขนาดทาง :

1.435 เมตร (Standard Gauge) ทางคู่

สถานีรายทาง :

จำนวน 9 สถานี ประกอบด้วย สถานีดอนเมือง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ มักกะสัน สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และอู่ตะเภา

ความเร็วในการเดินรถ :

ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ กำหนดใช้ความเร็ว 160 กม./ชม.
ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา กำหนดใช้ความเร็ว 250 กม./ชม.

ระยะเวลาในการเดินทาง :

จอดทุกสถานี (ดอนเมือง-อู่ตะเภา) ใช้เวลา 110 นาที
รถด่วนพิเศษ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ใช้เวลา 70 นาที

Track Gauge :

1.435 meters (Standard Gauge), Double Track.

Stations :

There are 9 stations in total: Don Mueang Station, Krung Thep Aphiwat Central Terminal, Makkasan Station, Suvarnabhumi Station, Chachoengsao Station, Chonburi Station, Si Racha Station, Pattaya Station and U-Tapao Station.

Operating Speed :

Don Mueang-Suvarnabhumi section: Designed for a speed of 160 km/hr.
Suvarnabhumi-U-Tapao section: Designed for a speed of 250 km/hr.

Travel Time :

Stopping at all stations (Don Mueang-U-Tapao) : Takes 110 minutes.
Special Express (Don Mueang-Suvarnabhumi-U-Tapao) : Takes 70 minutes.

รูปแบบโครงการ เป็นโครงสร้างทางยกระดับช่วงดอนเมือง-สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ (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) ที่คลองตันและฉะเชิงเทรา

ค่าโดยสาร :

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

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร :

ปี 2573 (ปีเปิดให้บริการ) 147,200 คน-เที่ยว/วัน
ปี 2623 (50 ปี ข้างหน้า) 307,810 คน-เที่ยว/วัน

การเวนคืนที่ดิน :

พื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟฯ แต่จะมีพื้นที่ที่ต้องต้องเวนคืนเพิ่มเติมประมาณ 920 ไร่

ระยะเวลาก่อสร้างโครงการ :

5 ปี (2568-2573) กำหนดเปิดให้บริการในปี 2573

ระยะเวลาให้เอกชนดำเนินการ :

50 ปี (2568-2618) ก่อสร้างโครงการ 5 ปี และให้บริการเดินรถ 45 ปี

รูปแบบการลงทุน :

รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน (Public-Private Partnerships : PPP)

มูลค่าโครงการ :

226,714.51 ล้านบาท

The project features elevated structures for the sections from Don Mueang to Krung Thep Aphiwat Central Terminal (Km. 6+000) and from Phaya Thai to Khao Chi Chan. There are underground sections from Km. 6+000 to Ratchaprarop and from Khao Chi Chan to U-Tapao Airport. A Maintenance Depot is located in Chachoengsao. There are 5 electrical substations. The signaling system is ETCS Level 2 or equivalent. The Operations Control Centers (OCC) are situated in Khlong Tan and Chachoengsao.

Fares :

City Line: 13 Baht (initial fare) + 2.0 Baht/km.
High-speed Rail (HSR) : 80 Baht (initial fare) + 1.8 Baht/km.

Passenger Volume Projections :

2030 (Year of Opening) : 147,200 person-trips/day.
2080 (50 years from now) : 307,810 person-trips/day.

Land Expropriation :

Most of the project's construction area is within the State Railway's existing land ownership. However, an additional 920 rai will need to be expropriated.

Project Construction Period :

5 years (2025-2030). The project is scheduled to open for service in 2030.

Private Operator Concession Period :

50 years (2025-2075), comprising 5 years for construction and 45 years for operation.

Investment Model :

Public-Private Partnership (PPP).

Project Value :

226,714.51 million Baht.

รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน
พัฒนาระบบรางไทย เชื่อมโยงโครงข่ายสู่สากล

รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและจีนตอนใต้ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนา Belt and Road Initiative (BRI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีเป้าหมายเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กรุงเวียงจันทน์ และนครคุนหมิง ซึ่งจะเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของลาวและจีนได้อย่างไร้รอยต่อ และจะพัฒนาต่อเนื่องไปยังประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ในอนาคต

ยกระดับคุณภาพชีวิตในด้านการเดินทางของประชาชน ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยยิ่งขึ้น

เพิ่มทางเลือกในการเดินทางสู่ภาคอีสาน และเชื่อมต่อ สปป.ลาว และจีนได้ในอนาคต

กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน

ส่งเสริมการท่องเที่ยว
ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
(สปป.ลาว และจีน)

ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศ
พัฒนาการท่องเที่ยวและสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้เติบโตยิ่งขึ้น

เตรียมพร้อมเชื่อมโยงไทย ก้าวไกลสู่ สปป.ลาว และจีน

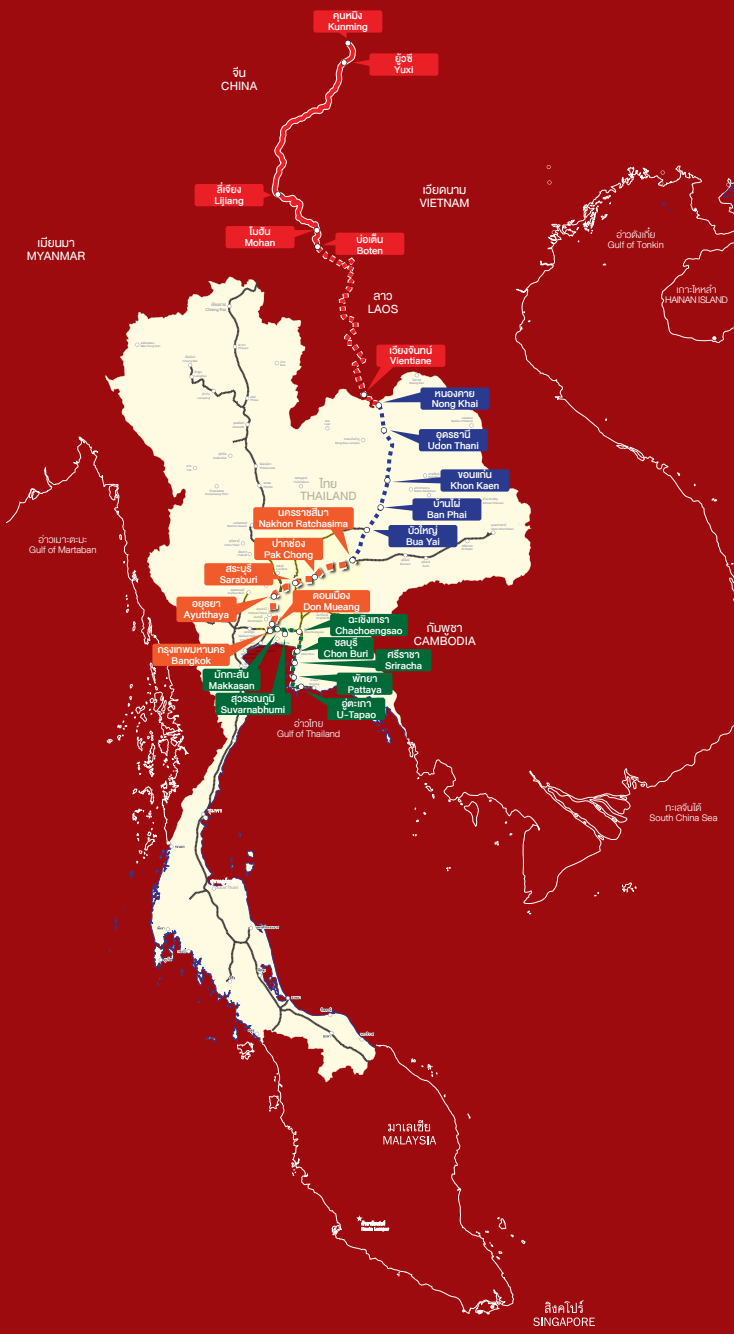
คณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ได้กำหนดแผนดำเนินการเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างทั้ง 3 ประเทศอย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของทั้ง 3 ประเทศให้เติบโตยิ่งขึ้น

เร่งรัดการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และเร่งรัดการดำเนินการ **ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย** ให้เปิดบริการได้โดยเร็ว รวมถึงเร่งรัดการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคายด้วย

ปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำโขงเดิม เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าทางถนนและรถไฟได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น **และก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่** เพื่อรองรับทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร และทางรถไฟขนาด 1 เมตร

เชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ โดยขยายเส้นทางจากช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง ไปยังสถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด)

เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ โดยในระยะเร่งด่วนเป็นการพัฒนาสถานีหนองคายเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และระยะยาวจะพัฒนาพื้นที่สถานีนาทา ประมาณ 290 ไร่ เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางราง รองรับการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต



สถิติเกี่ยวกับรถจักรและล้อเลื่อน
Locomotives and Rolling Stocks Statistic

โดย ฝ่ายการช่างกล
By Mechanical Engineering Department

จำนวนรถ Availability Reliability และอายุรถ ประจำปีงบประมาณ 2567 โดยจำแนกตามประเภทรถดังตารางต่อไปนี้

Number of Rolling Stocks, Availability, Reliability and Age of Rolling Stocks for Fiscal Year 2024 which are divided by type of Rolling Stocks as following:

1. รถจักรดีเซล / Diesel Locomotives

ชนิดรถ Type	จำนวนที่มีใช้งาน (คัน) Number (cars)	Availability (%)	จำนวนรถพร้อมใช้ (คัน) Readiness (cars)	Reliability (กม./ครั้งความชำรุด) Reliability (km./failure time)	อายุรถ (ปี) Age (years)
QSY	50	87.94	44	9,510,155	2
CSR	20	16.79	3	577,517	9
GEA.	36	77.67	28	1,906,660	28
HID.	21	58.51	12	1,103,560	31
ALS.	97	68.05	66	5,527,609	39-50
GE.	42	60.70	25	588,436	57-60
รวมรถจักรดีเซลทำขบวน Loco for train operation	266	67.32	179	3,202,323	1-60
รถจักรสับเปลี่ยน Loco for shunting	12	78.27	5	-	38-72

2. รถดีเซลราง / Diesel Railcars

ชนิดรถ Type	จำนวนที่มีใช้งาน (คัน) Number (cars)	Availability (%)	จำนวนรถพร้อมใช้ (คัน) Readiness (cars)	Reliability (กม./ครั้งความชำรุด) Reliability (km./failure time)	อายุรถ (ปี) Age (years)
Hi-Renovate	58	71.45	41	-	53-57
THN. / NKF.	101	82.18	83	320,494.50	39-41
รวมรถดีเซลรางธรรมดา Total (non air-conditioned)	159	78.27	124		
ATR.	11	81.82	9	78,955.46	39
ASR.	17	24.53	4	114,827.00	33
APD. / APN.	39	74.12	29	77,744.56	28
KIHA 183	17	100.00	17		0-1
รวมรถดีเซลรางปรับอากาศ Total (air-conditioner)	84	70.33	59		0-58
รวมทั้งสิ้น / Grand Total	243	72.38	183		

3. รถโดยสาร / Passenger Coaches

ประเภทรถโดยสาร Type	จำนวนที่มีใช้งาน (คัน) Number (cars)	Availability (%)	จำนวนรถพร้อมใช้ (คัน) Readiness (cars)	อายุรถ (ปี) Age (years)
รถปรับอากาศชั้น 1 (บนอ.ป.) Air-Conditioned First Class (ANF.)	31	84.83	26	8-47
รถปรับอากาศชั้น 2 (บนทป., บชท.ป.) Air-Conditioned Second Class (ANS., ASC.)	283	83.76	232	8-65
รถธรรมดาชั้น 2 (บนท., บชท., บทพ.) Bogie Second Class (BNS., BSC., BSV.)	88	58.93	68	41-75
รถปรับอากาศชั้น 3 (บชส.ป.) Air-Conditioned Third Class (ATC.)	5	58.22	3	45-47
รถธรรมดาชั้น 3 (บชส., บสส., บสพ.) Bogie Third Class (BTC., BST., BTV.)	648	80.42	537	43-108
รถชนิดอื่นๆ Other Bogies	229	82.83	192	4-108
รวมรถโดยสาร 8 ล้อ Total 8-wheeled Passenger Coach	1,284	82.36	1,058	4-108
รถโดยสาร 4 ล้อ (จพ.) 4-wheeled Bogie Reserved Saloon	1	100	1	111

4. รถสินค้า / Freight Wagons

ประเภทรถสินค้า Type	จำนวน (คัน) Number (cars)	Availability (%)	จำนวนรถพร้อมใช้ (คัน) Readiness (cars)	อายุรถ (ปี) Age (years)
รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า* (บทต.) Bogie Container Flat Wagon*(B.C.F.)	1,250	75.32	941	7-97
รถโบกี้บรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลว (บทก.) Bogie LPG Tank Wagon (B.G.T.)	126	85.68	77	27-38
รถโบกี้บรรทุกน้ำมันข้น (บทค.) Bogie Oil-Tank Wagon (B.O.T.)	796	81.31	647	29-86
รถโบกี้ตู้ใหญ่ (บตญ.) Bogie Covered Goods Wagon (B.C.G.)	240	81.35	195	34-51
รถโบกี้สัมภาระมีเครื่องห้ามล้อ (บพห.) Bogie Brake Van (B.B.V.)	28	68.75	19	41-56
รถสินค้า 8 ล้อ อื่น ๆ Other 8-wheeled freight wagon	456	65.20	387.95	9-96
รวมรถสินค้า (8 ล้อ) Total freight wagon (8-wheeled)	2,896	76.59	2,218	6-96
รถสินค้า 12 ล้อ 12-wheeled freight wagon	2	100	2	55
รถสินค้า 4 ล้อ 4-wheeled freight wagon	31	32.61	10	36-96

ความคืบหน้าแผนงานโครงการที่เกี่ยวกับการจัดหา-ปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อนที่สำคัญ
Progress of Key Projects/Plans Related to Procurement and Improvement of Locomotives and Rolling Stock.

โครงการแผนงาน Project/Plan	ความคืบหน้า Progress
1. โครงการจัดหารถจักรและล้อเลื่อน	1 . Locomotive and Rolling Stock Procurement Projects
1.1 โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 113 คัน พร้อมอะไหล่ The Procurement of 113 Diesel-Electric Locomotives with Spare Parts Project	1.1 ฝ่ายการช่างกล จัดทำข้อมูลโครงการฯ นำเสนอขอความเห็นชอบโครงการฯ ผ่านคณะกรรมการรถไฟฯ ดำเนินการจัดทำรายงานเรื่องนำเสนอ กระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาเห็นชอบนำเสนอ ครม. Mechanical Engineering Department prepared project data for submission to the SRT Board of Commissioners for project approval, proceeded with preparing a report for submission to the Ministry of Transport for consideration and approval to be then presented to the Cabinet.
1.2 โครงการจัดหารถโดยสาร ทดแทนรถด่วนและด่วนพิเศษ จำนวน 182 คัน The Procurement of 182 Passenger Coaches to Replace Express and Special Express Trains Project	1.2 ฝ่ายการช่างกล จัดทำข้อมูลโครงการฯ นำเสนอขอความเห็นชอบโครงการฯ ผ่านคณะกรรมการรถไฟฯ ดำเนินการจัดทำรายงานเพื่อนำเสนอ กระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาเห็นชอบนำเสนอ ครม. Mechanical Engineering Department prepared project data for submission to the SRT Board of Commissioners for project approval, proceeded with preparing a report for submission to the Ministry of Transport for consideration and approval to be then presented to the Cabinet.
1.3 โครงการจัดหารถสับเปลี่ยน (ภายในย่านสายสีแดง) จำนวน 17 คัน พร้อมอะไหล่ The Procurement of 17 Shunting Locomotives (within the Red Line area) with Spare Parts Project	1.3 ฝ่ายการช่างกล จัดทำข้อมูลโครงการฯ เพื่อนำเสนอขออนุมัติโครงการฯ ดำเนินการสืบราคา เพื่อนำเสนอ รวก. พิจารณา Mechanical Engineering Department prepared project data for submission for project approval and conducted price inquiries for presentation to the Deputy Governor for consideration.
1.4 โครงการจัดหารถดีเซลรางจำนวน 216 คันพร้อมอะไหล่ The Procurement of 216 Diesel Railcars with Spare Parts Project	1.4 ฝ่ายการช่างกล จัดทำข้อมูลโครงการฯ เพื่อนำเสนอขออนุมัติโครงการฯ ดำเนินการสืบราคา เพื่อนำเสนอ รวก. พิจารณา Mechanical Engineering Department prepared project data for submission for project approval and conducted price inquiries for presentation to the Deputy Governor for consideration.

โครงการแผนงาน Project/Plan	ความคืบหน้า Progress
2. โครงการปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อน	**2. Locomotive and Rolling Stock Improvement Projects**
2.1 โครงการดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 12 คัน Modify 12 Power Bogies (Electric Power Cars) Project	2.1 ลงนามในสัญญาเลขที่ 002/2567 ลว.9 ก.ค. 2567 กำหนด 6 งวดงานตามสัญญา Signed contract number 002/2567 on 9th July 2024, specifying 6 payment installments as per the contract.
2.2 ปรับปรุงระบบไฟฟ้า สุขาระบบปิด และปรับปรุงภาพลักษณ์รถโดยสาร เพื่อใช้งานกับรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 23 คัน Improvement of Electrical Systems, Closed-System Toilets, and Passenger Coaches Appearance for use with 23 Power Bogies (Electric Power Cars) Project	2.2 ลงนามสัญญาวันที่ 27 ก.ย. 2567 อยู่ระหว่างดำเนินการส่งมอบรถ Contract signed on 27th September 2024. Vehicle hand over is currently in progress.
2.3 ดัดแปลงปรับปรุงรถ JR Hokkaido เป็นรถท่องเที่ยว จำนวน 10 คัน Modification and Improvement of 10 JR Hokkaido Carriages into Tourist Carriages Project	2.3 ตรวจรับงาน งวดที่ 1 จำนวน 5 คัน เรียบร้อยแล้ว ส่งออกใช้การ 1 ชุด ได้แก่ บจพ.ป. หมายเลข 411, 412, 413, 431 และ 441 Received and inspected installment 1 of 5 units. One set, comprising A.R.C. numbers 411, 412, 413, 431, and 441, has been put into service.
2.4 โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้า สุขาระบบปิด และปรับปรุงภาพลักษณ์รถโดยสาร เพื่อใช้งานกับรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 33 คัน Improve Electrical Systems, Closed-System Toilets, and Passenger Coaches Appearance for use with 33 Power Bogies (Electric Power Cars) Project	2.4 ลงนามสัญญาวันที่ 1 ต.ค. 2567 อยู่ระหว่างดำเนินการส่งมอบรถ Contract signed on 1st October 2024. Vehicle hand over is currently in progress.
2.5 โครงการจัดหาและติดตั้ง ATP รถดีเซลราง จำนวน 117 คัน Procure and Install ATP (Automatic Train Protection) on 117 Diesel Railcars Project	2.5 ประกวดราคาได้ผู้ชนะ อยู่ระหว่างขออนุมัติลงนามในสัญญา The winning bidder has been selected through the tender process. Approval for contract signing is currently pending.
2.6 โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA จำนวน 36 คัน Repair and Refurbish 36 GEA Diesel-Electric Locomotives Project	2.6 จัดเตรียมรายงานขอซื้อขอจ้าง สืบราคาเพื่อจัดทำราคากลางเพื่อนำส่งฝ่ายการพัสดุออกประกวดราคา Preparing the purchase/hiring request report and conducting price inquiries to establish the median price for submission to the Stores Department for public bidding.
2.7 โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า HID จำนวน 21 คัน Repair and Refurbish 21 HID Diesel-Electric Locomotives Project	2.7 จัดส่งเอกสารให้ผู้เกี่ยวข้อง (ฝ่ายการพัสดุ) ดำเนินการ ออกประกวดราคา Documents sent to relevant parties (Stores Department) to proceed with the public bidding process.
2.8 โครงการซ่อมปรับปรุงรถดีเซลราง แดวู จำนวน 39 คัน Repair and Refurbish 36 GEA Diesel-Electric Locomotives Project	2.8 อยู่ระหว่างปรับปรุงร่าง TOR จากการขึ้นประกาศวิจารณ์ร่าง ครั้งที่ 2 Currently revising the draft TOR (Terms of Reference) based on feedback from the second public review..

โครงการแผนงาน Project/Plan	ความคืบหน้า Progress
3. โครงการสร้างโรงซ่อมรถจักร	**3. Locomotive Depot Construction Projects**
3.1 โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย Kaeng Khoi Locomotive Depot Construction Project	3.1 ลงนามในสัญญาเลขที่ รฟ.ยธ.1021/5/กค.33/2567 บริษัท เอ็นพีเอสอี ร่วมค้า จำกัด ลว. 2 กรกฎาคม 2567 ระยะเวลาก่อสร้าง 730 วัน รอการส่งมอบพื้นที่ Signed contract number SRT.YT1021/5/KK.33/2567 with NPSE Joint Venture Co., Ltd. on 2nd July 2024. The construction period is 730 days, pending site handover.
3.2 โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรศรีราชา และอาคารที่ทำการหน่วย 10 ลาดกระบัง Si Racha Locomotive Depot Construction Project and Unit 10 Lat Krabang Office Building	3.2 จัดทำรายงานผลการประกวดราคา เสนอ คกร. เพื่อพิจารณาขออนุมัติจ้างฯ A report on the results of the tender has been prepared to submit to the SRT Board of Commissioners for consideration and approval of the hire.
3.3 โครงการก่อสร้างโรงซ่อมหนักรถสินค้าที่ย่านสถานีคลองสิบเก้า จำนวน 1 แห่ง Construction Project of One Heavy Freight Car Maintenance Depot at Klong Sip Kao Station Yard	3.3 ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการจัดทำรายงานเอกสารการประกวดราคาฯ The consultant is preparing the tender documents report.
3.4 แผนงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมงานซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โรงงานมักกะสันแห่งใหม่ และจัดทำเอกสารประกวดราคาพร้อมแผนการรื้อย้าย Project for Hiring Consultants to Study the Feasibility of Locomotive and Rolling Stock Maintenance, Detailed Design of the New Makkasan Workshop, and Preparation of Tender Documents with a Relocation Plan	3.4 ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาฯ ที่ปรึกษาฯ จัดส่ง Draft Final (งานงวดที่ 5) ตามกำหนดเวลา รอการตรวจรับ The consultant has completed the study and submitted the Draft Final report (Instalment 5) on schedule. It is now awaiting inspection and acceptance.

สำนักงานจัดหาพัสดุและซ่อมบำรุง มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการจัดซื้อ จัดจ้าง จัดหาวัสดุอุปกรณ์ในการซ่อมบำรุงรถจักร รถพ่วง และล้อเลื่อนต่าง ๆ โดยมีผลการดำเนินงานประจำปี 2567 ดังนี้

The Procurement and Maintenance Bureau is responsible for the procurement and acquisition of materials and equipment for the repair and maintenance of locomotives, carriages, and various rolling stock. Here are the operational results for 2024:

Unit: Projects

	กองการจัดหา 1 Procurement Division 1		กองการจัดหา 2 Procurement Division 2		รวม Total	
	มีแผน (โครงการ) Planned	ไม่มีแผน (โครงการ) Unplanned	มีแผน (โครงการ) Planned	ไม่มีแผน (โครงการ) Unplanned	มีแผน (โครงการ) Planned	ไม่มีแผน (โครงการ) Unplanned
ไตรมาสที่ 1 Quarter 1	38	34	48	56	86	90
ไตรมาสที่ 2 Quarter 2	34	30	77	66	111	96
ไตรมาสที่ 3 Quarter 3	25	21	78	54	103	75
ไตรมาสที่ 4 Quarter 4	36	31	74	73	110	104
				รวม Total	410	365
				รวมทั้งสิ้น Grand Total	775	

ฝ่ายบริการสินค้า

1. ผลการดำเนินงานการขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ 2567 มีปริมาณการขนส่งรวม 12.8 ล้านตัน และมีรายได้การสินค้าประมาณ 1,984 ล้านบาท (แยกเป็นค่าระวางสินค้าเหมาคัน 1,627 ล้านบาท รายได้ค่าธรรมเนียมน้ำมัน 260 ล้านบาท และรายได้อื่น ๆ 97 ล้านบาท) และตัน-กิโลเมตร 3,015 ล้าน ตัน-กม. รายละเอียดดังตาราง

Freight Service Department

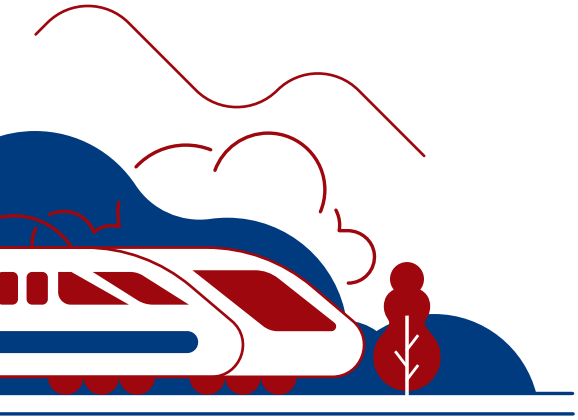
1. Freight Transportation Performance for Fiscal Year 2024, the total transport volume was 12.8 million tons, with freight revenue of 1,984 million Baht. This is broken down as follows: 1,627 million Baht from full-carload freight charges, 260 million Baht from fuel surcharges, and 97 million Baht from other revenues. The freight transport amounted to 3,015 million ton-kilometers. Details are provided in the table.

ประเภทสินค้า Type of Goods	ปริมาณ (พันตัน) Volume (Thousand Tons)	ค่าระวาง (พันบาท) Freight Revenue (Thousand Baht)	ตัน-กม. (พันบาท) Ton-Km (Thousand Baht)	ค่า ธ.น้ำมัน (พันบาท) Fuel Surcharge (Thousand Baht)
ก๊าซแอลพีจี LPG Gas	217.5	73,109	102,880	12,131
น้ำมันดิบ Crude Oil	1,042.3	381,037	512,863	59,647
น้ำมันทั่วไป General Oil	296.1	100,642	149,173	23,699
ซีเมนต์ Cement	1,056.9	122,245	259,519	40,614
คอนเทนเนอร์ Container	10,164.0	943,988	1,986,326	121,656
อื่น ๆ Others	34.3	5,928	4,284	1,822
รวม Total	12,811.1	1,626,949	3,015,045	259,569

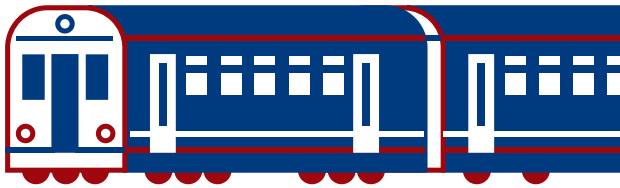
2. โครงการแผนงานของฝ่ายบริการสินค้า ได้แก่ การดำเนินโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บทต.) โดยกำหนดให้นำชิ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศ มาประกอบภายในประเทศ จำนวน 946 คัน ซึ่งปัจจุบันได้ผ่านความเห็นชอบโครงการฯ จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมของฝ่ายการช่างกลเสนอ คค. เพื่อรวบรวมข้อมูลเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

2. The project that in undertaking by Freight Service Department is the procurement of Bogie Container Flat Wagon (BCF). This project involves the assembly of 946 wagons domestically, using both local and international components. The project has already received approval from the Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC). Currently, the Mechanical Engineering Department is compiling additional information to propose to the Ministry of Transport, which will then consolidate the data for the Cabinet's consideration and approval.

SRT



พลิกฟื้นธุรกิจหลัก
Core Business Turnaround



การเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว
Increase Revenue Through Tourism

“ผลิบาน ไร้กาลเวลา" SRT Royal Blossom

“ผลิบาน ไร้กาลเวลา” หมายถึง การเบ่งบานที่ไม่มีขอบเขตของเวลา หรือการเจริญเติบโตที่ไม่มีวันสิ้นสุด เปรียบดั่ง ขบวนรถ Hamanasu (ฮามานะสึ ซึ่งในภาษาญี่ปุ่นหมายถึง ดอกแพงพวยป่า) จากบริษัท Hokkaido Railway Company (JR Hokkaido) ที่เคยผลิบานทำหน้าที่ในการให้บริการแก่ประชาชนชาวญี่ปุ่น และได้ถูกส่งมอบขบวนรถชุดนี้มาให้ประเทศไทย จำนวน 10 คัน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย นำมาปรับโฉมทั้งภายนอก ภายในบางส่วน โดยยังคงรักษา ซ่อนกลิ่นอายของความเป็นญี่ปุ่นไว้

ในส่วนของการรถไฟฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงขบวนรถชุดนี้แล้วเสร็จ จำนวน 5 คัน โดยลักษณะของสีภายนอก เป็นสีแดงของกลีบดอกไม้ คาดทอง ซึ่งได้รับแรงบันดาลใจมาจากดอกกัลปพฤกษ์และดอกชัยพฤกษ์ รวมกันมาเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของขบวนรถไฟท่องเที่ยวชุดนี้ ส่วนด้านหน้าและด้านข้างตัวรถจะมีสัญลักษณ์เป็นโลโก้ "STATE RAILWAY OF THAILAND ROYAL BLOSSOM SINCE-2022" คู่กับดอกชัยพฤกษ์ ถูกวางบนหน้าปัดนาฬิกาตัวเลขโรมัน ที่มีเลข 1-13 อยู่บนหน้าปัด แตกต่างจากนาฬิกาทั่วไป และเข็มนาฬิกาชี้ไปที่ตัวเลข 13 เป็นการเปรียบเทียบถึงการเดินทางครั้งใหม่ ของ Hamanasu จนเป็น SRT Royal Blossom ซึ่งจะสร้างช่วงเวลาแห่งความสุขที่ได้ชื่นชมความสวยงามของธรรมชาติ และความพิเศษที่จะเกิดขึ้นกับการเดินทางท่องเที่ยว ด้วยรถไฟในประเทศไทย จึงกลายเป็นที่มาของความงดงามที่ยั่งยืนหรือความเจริญเติบโตที่ไม่ถูกจำกัด ด้วยเวลา Concept ของวารสารรถไฟสัมพันธ์ฉบับนี้ “ผลิบาน ไร้กาลเวลา"

ส่วนชื่อของขบวนรถชุดนี้ ได้นำคำว่า Royal มาใส่รวมกับ Blossom เพื่อขยายนิยามการเบ่งบานของดอกไม้ โดยโลโก้มีดอกชัยพฤกษ์ ซึ่งเป็นไม้มงคลมาตั้งแต่สมัยโบราณ เป็นต้นไม้แห่งการมีโชค ชัยชนะ ชนะศัตรู ชนะอุปสรรคต่าง ๆ วางบนหน้าปัดนาฬิกาตัวเลขโรมัน เข็มนาฬิกาชี้ไปที่ตัวเลข 13 ที่สื่อถึงช่วงเวลา และการเดินทางครั้งใหม่ ทั้งหมดจึงกลายเป็น SRT Royal Blossom หมายถึง **“ช่วงเวลาการเบ่งบานของธรรมชาติ และฤดูกาล"** การรถไฟฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นฟันเฟืองสำคัญ ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการในการเดินทางที่มีความสะดวก สบาย ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการสร้างงาน กระจายรายได้สู่ชุมชนท้องถิ่นต่าง ๆ และสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน อีกทั้งยังทำให้มีการใช้บริการ ทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีกด้วย

“Timeless Blossom” SRT Royal Blossom

“Timeless Blossom” signifies a flourishing without the boundaries of time, an endless growth. It is akin to the Hamanasu trainset (with Hamanasu meaning “wild rose” in Japanese) from the Hokkaido Railway Company (JR Hokkaido), which once bloomed in service to the people of Japan. This trainset, consisting of 10 coaches, has now been handed over to Thailand. The State Railway of Thailand has refurbished and redesigned both its exterior and parts of its interior, while still preserving the subtle essence of its Japanese origin.

The State Railway of Thailand has completed the refurbishment of five coaches in this trainset. The exterior features a blossom-red hue with golden line patterns, inspired by the Kalpapruek (pink cassia) and Chaiyaphruek (golden shower), blended together into a unique identity for this special tourist train. On the front and sides of the cars appears the emblem: **“STATE RAILWAY OF THAILAND ROYAL BLOSSOM SINCE 2022”,** paired with the Chaiyaphruek flower. This emblem is placed upon a Roman numeral clock face that displays numbers 1 - 13, unlike ordinary clocks, with the clock hands pointing to 13-a symbol of the new journey of Hamanasu, now reborn as SRT Royal Blossom. This design embodies the creation of new moments of joy, where passengers can

delight in the beauty of nature and the unique experiences of railway travel in Thailand. It is from this vision that the concept of enduring beauty and timeless growth emerged - the inspiration for this issue of Railway Relations Journal: “Timeless Blossom”.

The name of this trainset combines the word “Royal” with “Blossom,” expanding the meaning of a flower in full bloom. Its emblem features the Chaiyaphruek, a tree regarded since ancient times as auspicious, symbolizing fortune, victory, triumph over adversaries, and overcoming obstacles, set upon a Roman numeral clock face, with the clock hands pointing to 13. This represents both the moment in time and the beginning of a new journey.

Together, these elements embody SRT Royal Blossom, which signifies **“the blossoming moments of nature and the seasons.”** The State Railway of Thailand is committed to being a vital driving force, serving as a provider of safe and comfortable journeys while promoting domestic tourism. This, in turn, plays an important role in generating employment, distributing income to local communities, and strengthening the grassroots economy sustainably while also encouraging greater use of the railway.

จุดเริ่มต้นของการผลิบาน

เมื่อกาลเวลาผ่าน รถไฟที่ถูกใช้งานในญี่ปุ่นถูกปลดระวางตามวาระ โดยที่ในจำนวนนั้นยังมีสภาพที่ใช้งานได้ดี ทั้งยังอัดแน่นไปด้วยความทรงจำในฐานะพาหนะที่ผู้คนใช้ในการเดินทางและดำเนินชีวิต โดยเป็นเรื่องยากในการทำใจจากลาจากรถไฟที่ตนต่างคุ้นเคยมาอย่างยาวนาน

นอกจากขบวนรถ Kiha 183 และ 182 ของญี่ปุ่น ที่ภายหลังปลดระวางได้ถูกชุบชีวิตใหม่ ให้กลับมาโลดแล่นบนรางในประเทศไทย โดยกลายเป็นขบวนรถท่องเที่ยวยอดนิยมแล้ว ยังมีรถโดยสารจำนวนหนึ่งที่ไทยได้รับมอบจากประเทศญี่ปุ่นจำนวน 10 คัน ถูกปลุกชีวิตขึ้นใหม่ รับหน้าที่สำคัญในการเป็นขบวนรถท่องเที่ยวในหลายเส้นทางที่น่าสนใจ ในนาม "SRT Royal Blossom"

The Beginning of a Bloom

As time passes, trains once in service in Japan are eventually retired. Yet among them remain many in excellent condition-vessels of countless memories, having long carried people on their journeys and through their daily lives. Parting with such familiar trains is never easy.

Beyond the KiHa 183 and 182 series, which after retirement were given new life as popular tourist trains in Thailand, another ten passenger cars from Japan have also been entrusted to Thailand. These carriages have been revitalized and reborn, now taking on an important role as tourist trains along many of the country’s most scenic routes, under the name **“SRT Royal Blossom”**.

Hamanasu In Japan

24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบรถโดยสารชนิดนั่งปรับอากาศ Hamanasu จากบริษัท JR Hokkaido Railway Company (JR Hokkaido) ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 10 คัน เป็นรถรุ่น SUHAFU 14 (มีเครื่องยนต์ปั่นไฟ) จำนวน 5 คัน และรถรุ่น OHA 14 (ไม่มีเครื่องยนต์ปั่นไฟ) อีก 5 คัน

ตู้โดยสารนี้ในอดีตที่เคยใช้งานในญี่ปุ่น ถูกจัดเป็นขบวนรถด่วน Night Train ที่มีชื่อว่า "Hamanasu Express" ในเส้นทางเชื่อมระหว่าง เกาะฮอกไกโด ข้ามไปเกาะฮอนชู จากสถานีซับโปโรไปถึงสถานีอะโอโมริ โดยตู้โดยสารนั่งและนอนของ Homanasu มีชื่อเล่นว่ารถด่วน "Blue Train" ทั้งรถรุ่น 14 (14系) และรถรุ่น 24 (24系) อันเนื่องมาจากสีน้ำเงินของภายนอกตัวรถ มีบรรพบุรุษเป็นบลูเทรนรุ่น 20 ซึ่งออกมาเป็นรุ่นแรก โดยรุ่นหลังนี้มีการพัฒนาออกแบบมาให้ติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าไว้ที่ใต้ท้องตู้รถโดยสาร และสามารถจะจ่ายกระแสไฟฟ้าไปเลี้ยงตู้รถข้างเคียง ที่ไม่มีเครื่อง กำเนิดไฟฟ้าได้ด้วย

ขบวนรถนี้วิ่งเพียงวันละ 1 รอบข้ามคืน จากซับโปโร-อะโอโมริ และอะโอโมริ-ซับโปโร โดยวิ่งสวนทางในวันเดียวกัน ระยะทาง 480 กิโลเมตรใช้เวลาจากต้นทางถึงปลายทางราว 7 ชั่วโมง 30 นาที ภายในหนึ่งขบวนมีทั้งรถนอนที่มีห้องส่วนตัว (ไม่มีประตู) รถนอนแบบปูเสื่อ รถนั่งแบบเอนเบาะได้ รถนั่งระบุที่นั่ง และรถนั่งแบบไม่ระบุที่นั่ง โดยมีชื่อเสียงในเรื่องตู้นอนที่จองสุดยากเรียกว่า โนบิโนบิ ซึ่งเป็นแบบนอนเสื่อ มีสัญลักษณ์ข้างตัวรถเป็นรูปสุนัขนอนยาวเขียนว่า โนบิโนบิคาร์เบดคาร์ (のびのびカーペット) เพิ่มเข้ามาในขบวนในปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา

On 24th November 2016, the State Railway of Thailand (SRT) received a donation of air-conditioned passenger coaches, known as Hamanasu cars, from JR Hokkaido Railway Company (JR Hokkaido) of Japan. A total of 10 cars were transferred: five SUHAFU 14 cars (equipped with on-board generators) and five OHA 14 cars (without on-board generators).

Historically, these passenger coaches operated in Japan as part of the “Hamanasu Express” overnight train, which ran between Hokkaido and Honshu Island, from Sapporo station to Aomori station. The Hamanasu seating and sleeping cars were nicknamed the “Blue Train”, reflecting their iconic blue exterior. Both the 14 series and 24 series were successors of the 20 series Blue Train, the original model. The newer series were designed with under-car generators, allowing them to supply electricity to adjacent cars that lacked their own generators.

The train ran once per night in each direction, covering a distance of 480 kilometers in approximately 7 hours and 30 minutes from origin to destination. Each train set included a variety of accommodations: private sleeping rooms (without doors), tatami-style sleeper cars, reclining seats, reserved seats, and non-reserved seats. The train became particularly famous for its “Nobinobi” sleeping cars, introduced in 1997, which featured floor-level mats and were marked with a long, sleeping dog icon on the exterior, officially called Nobinobi Carpet Cars (のびのびカーペット).

สู่ Thailand อย่างสง่างาม

ทั้งนี้ ตู้ Suhafu 14 ที่ไทยได้รับมอบมา เคยบริการในขบวนเป็นตู้นั่งแบบระบุที่นั่ง (Reserve) และไม่ระบุที่นั่ง (Non Reserve) กับตู้ Oha 14 ซึ่งเคยให้บริการเป็นตู้นั่งที่สามารถเอนได้ (Dream Car) เป็นเพียงรถโดยสารไม่รวมรถจักรสำหรับลาก

ขบวนรถจะออกจากสถานีซัปโปโรเวลา 22.00 น. ลอดใต้ทะเล ผ่านอุโมงค์ Seikan และช่องแคบ Tsugaru มองเห็นวิวทะเลเมื่อมาถึง เกาะฮอนชู ในยามเช้าตรู่ และถึงยังสถานีอะโอโมริ ราว 05.00 น.

ชื่อของขบวนรถ Hamanasu Express (急行はまなす) นั้น คำว่า ฮามานาสึ มีความหมายถึง ดอกแพงพวยป่า ซึ่งเป็นดอกไม้ประจำเกาะฮอกไกโด ปรากฏเด่นเป็นโลโก้ Headmark ที่หัวขบวนรถรูปแพงพวยป่า ให้บริการครั้งแรกในญี่ปุ่นในปี พ.ศ. 2531 โดยลากด้วยหัวรถจักรไฟฟ้า ED79 ในช่วงแรกเริ่มยังมีเฉพาะเบาะนั่งและยังไม่มีตู้นอน ให้บริการเที่ยวสุดท้ายจากเกาะฮอกไกโด ประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ. 2559 แล้วส่งมอบ มายังประเทศไทย ด้วยเหตุผลที่ว่า หัวรถจักรเดิมไม่รองรับกับทางรถไฟที่ผ่านอุโมงค์ Seikan อีกต่อไป อีกทั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายที่สูงในการที่จะใช้หัวรถจักรใหม่ ตลอดจนรถเก่าก็ผ่านการใช้งานมาอย่างยาวนาน

การยุติการให้บริการของ Night Train ของญี่ปุ่น เกิดขึ้นพร้อมกับการได้รับความนิยมของรถไฟความเร็วสูง Hokkaido Shinkansen และการเปิดให้บริการที่มากขึ้นของสนามบินในแต่ละจังหวัด ที่ย่นระยะเวลาในการเดินทางให้สั้นลงนั่นเอง

เมื่อครั้งที่รถด่วนข้ามคืน Ginga ของ JR West ที่วิ่งระหว่างโตเกียวกับโอซากาหยุดให้บริการในปี พ.ศ. 2551 ขณะนั้นก็เหลือเพียงรถ Hamanasu เพียงขบวนเดียวที่เป็นรถด่วนแบบใช้หัวรถจักรที่เปิดให้บริการ จนกระทั่งหยุดวิ่งตามไปในปี พ.ศ. 2559

Arrived in Thailand Gracefully

The Suhafu 14 coaches delivered to Thailand were previously operated in Japan both reserved seats and non-reserved seats, while the Oha 14 coaches were formerly used as reclining seats “Dream Cars”. These coaches are passenger car only, and do not include locomotive for hauling.

The train departed from Supporo station in 22:00, traveling under the sea through the Seikan tunnel and across the Tsugaru strait, reaching Honshu Island with the sea view in the early morning and arriving Aomori station around 05:00.

The name of this train service, Hamanasu Express (急行はまなす), comes from the hamanasu flower, referring to the Japanese rose (Rosa rugosa), a wild rose that is the symbolic flower of Hokkaido Island. This flower was prominently featured as the headmark logo at the front of the train. The service was first introduced to Japan in 1988, initially hauled by ED79 electronic locomotives. In its early years, the train offered only seating without sleeping cars. The Hamanasu Express made its final journey from Hokkaido on 21st March 2016 before handed over to Thailand because of the incompatibility of its current locomotives with the Seikan tunnel, as well as the high cost of adopting new locomotives. In addition, these trains have already seen long years of service.

The discontinuation of Japan’s night trains coincided with the rising popularity of the Hokkaido Shinkansen high-speed rail and also, the increasing availability of domestic flights at regional airports, both of which significantly shorted trave time.

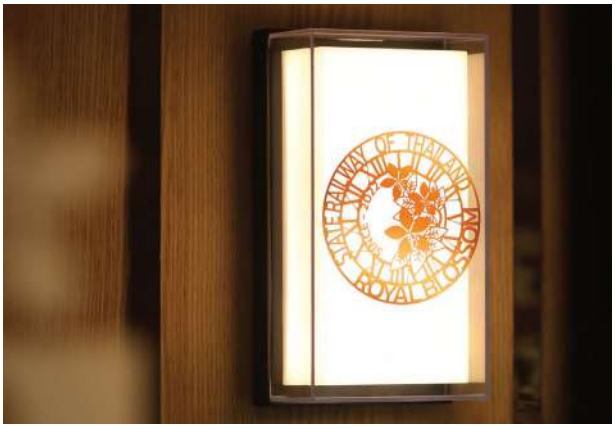
When the Ginga overnight express train of JR West, which operated between Tokyo and Osaka, was discontinued in 2008, the Hamanasu became the only remaining locomotive-haul express train still in service. It continued to operate until its own discontinuation in 2016.

การผลิบานใน “ฤดูกาลใหม่ของแพงพวยป่า”

การรถไฟฯ ได้มอบหมายให้ฝ่ายการช่างกลดำเนินการปรับปรุงเป็นตู้โดยสาร โดยมี บริษัท เอเชีย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เซอร์วิส (ไทยแลนด์) จำกัด หรือ AES และบริษัท คณิตอุตสาหกรรม จำกัด ซึ่งชนะการประกวดราคาดำเนินการปรับปรุงตู้โดยสารจากขบวนรถ Hamanasu ให้ออกมาเป็นรถโดยสารโฉมใหม่ให้สามารถใช้งานได้อีกครั้งในฐานะขบวนรถนำเที่ยว โดยในปัจจุบันได้ทำการปรับปรุงแล้วเสร็จพร้อมออกให้บริการเป็น "SRT Royal Blossom" ชุดแรก จำนวน 5 คัน และกำลังแล้วเสร็จทั้งหมดในปี 2567

The Bloom of “a New Season of the Hamanusu”

The State Railway of Thailand has assigned the Mechanical Engineering Department to renovate these passenger coaches. This project was undertaken by Asia Engineering & Service (Thailand) Co., Ltd. (AES) and Kanit Industry Co., Ltd., the winning bidders, who were responsible for converting former Hamanasu coaches into newly refurbished passenger cars, to have a new look that is for using them again as an excursion train. At present, the first set of five refurbished coaches has been completed and launched under the name “SRT Royal Blossom.” The entire fleet is expected to be completed and ready for service withing 2024.



พัฒนาสู่ SRT Royal Blossom

ตู้โดยสารของ Hamanasu เดิมออกแบบไว้ว่ารับขนาดรางกว้าง 1,067 เมตร ระบบจ่ายไฟขนาด 20 kV AC และ ทำความเร็วได้ 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง

- ภายนอกตัวรถ SRT Royal Blossom มีการทำสีใหม่ทดแทนสีน้ำเงินให้เป็นเฉดสีแดงคาดลายสีทอง ซึ่งเป็นสีของ กลีบดอกไม้ที่มีความสวยงามเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของขบวนรถไฟท่องเที่ยวชุดนี้
- ด้านเทคนิค มีการปรับปรุงระบบห้ามล้อ ปรับปรุงแคร่ และความกว้างของเพลาล้อใหม่ จากเดิม 1.067 เมตร ให้เป็นขนาด 1 เมตร เพื่อให้วิ่งได้กับทางรถไฟไทย
- มีการปรับปรุงระบบปรับอากาศ ระบบไฟฟ้า โดยใช้เครื่องยนต์จากรถ Power Car ในการจ่ายกระแสไฟฟ้า เพื่อช่วยลดมลภาวะทางเสียงและอากาศ

Evolving into SRT Royal Blossom

The original Hanamanu coaches were designed for a track gauge of 1,067 mm, with a 20 kV AC power supply system and a maximum speed of 110 km/h.

- Exterior: SRT Royal Blossom coaches have been repainted, replacing the original blue with red color and gold line patterns, reflecting the beautiful and distinctive petals of the flower, which serve as the unique identity of this tourist train.
- Technique: They have been upgraded the brake system and bogies, and also the wheelset gauge has been modified from the original 1,067 mm to 1,000 mm to be compatible with Thai railway tracks.
- Others: The air conditioning and electrical systems have been modernized, with power supplied by the engine from the Power Car, helping to reduce noise and air pollution.

ปรับโฉมสู่ SRT Royal Blossom

1. ติดตั้งบันไดทางขึ้น-ลง โดยใช้วัสดุจากไม้สักและขลิบด้วยทองเหลืองแท้ ที่สามารถพับเก็บได้ และมีลิฟท์สำหรับผู้ใช้รถวีลแชร์
2. ภายในตัวรถ ทำเบาะหุ้มที่นั่งใหม่เป็นเบาะกำมะหยี่ บริเวณเหนือที่นั่งมีมือจับ มีปลั๊กไฟทั้งแบบเต้ารับสากล, USB และ Type C ใต้โต๊ะที่นั่ง
3. เปลี่ยนม่านสีครีมเป็นแบบปรับระดับได้
4. เปลี่ยนหลอดไฟเป็นหลอดแสงไฟสีนวล เพื่อให้ความรู้สึกสบายตา
5. ส่วนประกอบหลักของงานตกแต่งทำมาจากไม้สนซีดาร์ที่มีกลิ่นอายของประเทศญี่ปุ่นและมีความสวยงาม ทนทานต่อการใช้งาน โต๊ะไม้สามารถพับได้เพื่อเพิ่มพื้นที่ใช้สอย
6. การออกแบบหน้าต่างพร้อมกรอบโลหะสีทอง มีขนาดความกว้างพิเศษ สามารถชมทิวทัศน์ได้กว้างกว่ารถโดยสารทั่วไป
7. ติดตั้งเครื่องฟอกอากาศทุกตู้
8. ปรับเปลี่ยนห้องน้ำเป็นระบบสุญญากาศ ระบบเดียวกับเครื่องบิน พร้อมเปลี่ยน ถังเก็บน้ำให้มีขนาดใหญ่กว่าเดิม มีกระจกที่สามารถเปิด/ปิดไฟได้ มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ รวมถึงเปลี่ยนชุดหัวสูบถ่ายจากถังเก็บสิ่งปฏิกูลที่สามารถใช้ร่วมกับรถโดยสารอื่นได้

Hamanasu นั้นเคยเป็นรถแบบไม่มีตู้เสบียง (แต่ว่ามีตู้อัตโนมัติจำหน่ายเครื่องดื่ม) เมื่อนำมาปรับโฉมใหม่เป็น SRT Royal Blossom ก็ได้มีการปรับรถบางคันให้เป็นรถเสบียง หรือ Leisure Car ที่หรูหรา มีส่วนที่เอาไว้นั่งพักผ่อนท้ายขบวนนอกเหนือจากที่นั่งปกติ และรถที่มีบริเวณที่นั่งหันหน้าชมวิวพร้อมเบาะหมุนได้ในตู้ Passenger car

Refurbishment into SRT Royal Blossom

1. Entry and accessibility: Foldable stairs were installed, made from teak wood with genuine brass trimmings, along with lifts for wheelchair users.
2. Interior: New seat covered with velvet. Hand grips are provided above the seats, and each table is equipped with universal power outlets, USB, and Type-C ports.
3. Window treatments: Cream-colored curtains were replaced with adjustable ones.
4. Lighting: Original light bulbs were replaced with warm-toned lights to create a comfortable atmosphere.
5. Decorative elements: Main components are crafted from cedar wood, offering a Japanese-inspired aesthetic that is both beautiful and durable. Foldable tables provide additional usable space.
6. Windows: Designed with golden metal frames and extra-wide dimensions, allowing panoramic views beyond those of standard coaches.
7. Air quality: Air purifiers have been installed in every coach.
8. Restrooms: Toilets were upgraded to a vacuum system similar to those on airplanes. Water tanks were enlarged, mirrors can be illuminated on demand, and facilities were adapted for elderly passengers. The toilet flush heads were also replaced to be compatible with other passenger cars.

The original Hamanasu did not feature a dining car (only vending machines for drinks were available). In the refurbishment into SRT Royal Blossom, some coaches have been converted into luxury Leisure Cars, offering relaxation areas at the rear of the train in addition to standard seating. Passenger cars also include seating arranged for scenic viewing, with rotating seats for an enhanced experience.

SRT Royal Blossom

ความกว้างของตัวรถ Car Width 2,900 มม. (mm)	ความยาวตัวรถ Car Length 20,800 มม. (mm)	ความยาวตัวรถ (ขอพ่วงถึงขอพ่วง) Car Length (coupler to coupler) 21,300 มม. (mm)	ความสูงของตัวรถ Car Height 4,040 มม. (mm)
ความสูงขอพ่วง Coupler Height 880 มม. (mm)	ระยะของล้อภายในแคร่ Bogie Wheelbase 2,100 มม. (mm)	ความเร็วสูงสุด Max. Speed 90 กม./ชม. (km/hr)	น้ำหนักรถเปล่า Tare Weight 33.50 ตัน (Ton)

Group Car

ห้องพัก
Private Compartment
4 ห้อง/Rooms

Wild Seat
24 ที่นั่ง/Seats

Passenger Car

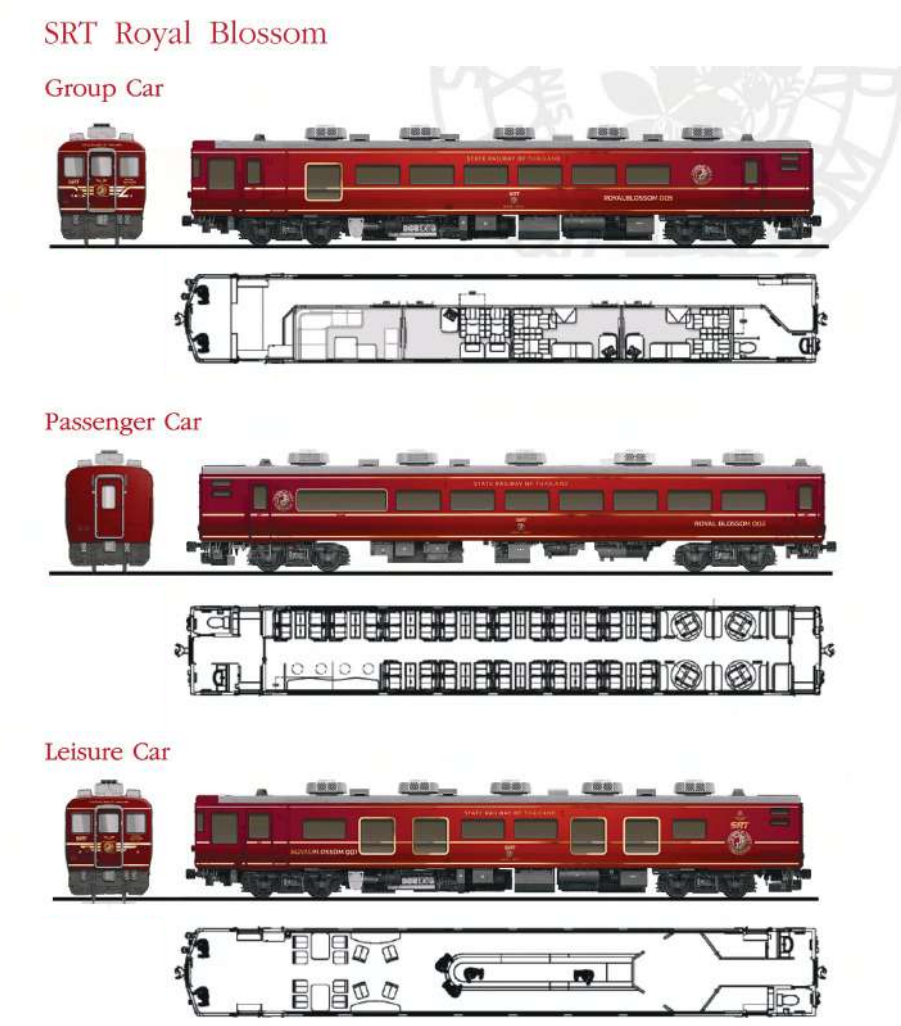
Regular
48 ที่นั่ง/Seats

VVIP
4 ที่นั่ง/Seats

Stool
4 ที่นั่ง/Seats

Passenger Car

รองรับผู้โดยสาร
Passenger Capacity
15-20 Persons



Group Car

ดัดแปลงให้เป็นห้องโดยสารแบบกลุ่มส่วนตัว จำนวน 4 ห้อง ซึ่งแต่ละห้องสามารถรองรับได้ 4-6 คน สามารถชมทิวทัศน์ได้กว่า 180 องศา ประตูเซนเซอร์ มีทางเดินที่กว้างขวาง สะดวกสบาย รองรับรถวีลแชร์ นอกจากนี้ ยังมีลิฟต์ขนาดใหญ่จำนวน 2 ตัว และ ห้องน้ำรองรับผู้พิการด้วย

The Group Car has been renovated into private group compartments, totaling 4 rooms. Each room can accommodate 4-6 passengers and offers 180-degree panoramic view. The compartments feature sensor-activated doors, wide and comfortable aisles, and full accessibility for wheelchair users. Additionally, there are two large elevators and restrooms equipped for passengers with disabilities.

Passenger Car

ดัดแปลงให้เป็นห้องโดยสารแบบกลุ่มส่วนตัว จำนวน 4 ห้อง ซึ่งแต่ละห้องดัดแปลงเป็นห้องโดยสารแบบรวม มีทั้งหมด 48 ที่นั่ง/คัน โดยที่นั่งมีทั้งแบบหันหน้าเข้าหาหน้าต่างเพื่อชมวิว หรือปรับเบาะหันหน้าเข้าหากันเพื่อทำกิจกรรมในกลุ่มเพื่อนได้ พร้อมทั้งช่องเสียบสาย USB ทุกที่นั่ง ทั้งนี้ มีจำนวน 4 ที่นั่งที่แยกออกมาพิเศษสำหรับผู้ที่ต้องการความเป็นส่วนตัว

The Passenger Coaches has been renovated into open-plan compartments, each with a total 48 seats. Seats are arranged either facing the windows for scenic viewing or facing each other to facilitate group activities. Each seat is equipped with a USB port. Additionally, four seats are set aside for passengers who prefer extra privacy.

Passenger Car

แต่ละตู้จะมีเบาะที่นั่งที่มีสีสันต่างกัน สื่อถึงการเดินทางในแต่ละครั้งที่ผู้โดยสารจะได้รับความประทับใจที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา เปรียบได้กับการเบ่งบานของดอกไม้ในแต่ละฤดูกาล

Each coach features seats in different colors, symbolizing the unique experience passengers enjoy on every journey. The variation in hues evokes the blooming of flowers across the seasons, offering a new sense of delight with each trip.

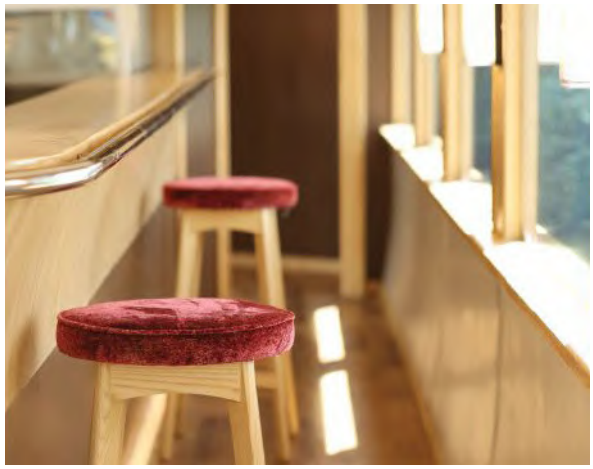
Leisure Car

ดัดแปลงให้เป็นรถเสบียง สำหรับให้บริการอาหารและเครื่องดื่มที่ผู้โดยสารสามารถมาใช้บริการหรือซื้อกลับไปรับประทานที่ตู้โดยสารได้ ภายในออกแบบเคาน์เตอร์บาร์ให้อยู่ตรงกลาง ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินด้านข้างได้ทั้ง 2 ด้าน มีพื้นที่กว้างขวางสามารถทำกิจกรรมร่วมกันได้ กระจกมีขนาดใหญ่เป็นพิเศษสามารถนั่งชมทิวทัศน์ได้อย่างสบาย นอกจากนี้ บริเวณด้านท้ายตู้มีพื้นที่โล่งให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินมายืดเส้นยืดสายพักผ่อนอิริยาบถได้อีกด้วย รถเสบียงนี้สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ครั้งละราว 15-20 คน

เรียกได้ว่า "SRT Royal Blossom" เป็นการเปลี่ยนโฉมหน้าอย่างสิ้นเชิงจากรถโดยสารปรับอากาศที่นั่งปกติ ให้เป็นตู้โดยสารสันทนาการสำหรับการท่องเที่ยวอย่างเต็มรูปแบบ

The coaches that have been converted into Leisure Cars for serving food and beverages, allowing passengers to either enjoy their orders on board or take them back to their seats. The interior features a counter bar located in the middle, with walkways on both sides for easy movement. The design allows for group activities, oversize windows provide the comfortable panoramic views. Also, at the rear of the coach, there is an open area where passengers can stretch, relax, and enjoy the journey. Each Leisure Car can accommodate approximately 15-20 passengers at a time.

Therefore, the "SRT Royal Blossom" represents a complete transformation, from conventional air-conditioned passenger coaches into fully equipped recreational cars, offering a comprehensive and luxurious tourism experience.



SRT ROYAL BLOSSOM

อัตลักษณ์ที่โดดเด่นของ SRT Royal Blossom

The Unique Identity of SRT Royal Blossom

ความหมายของคำว่า “Royal Blossom” มีคอนเซปต์หลักอยู่ที่ดอกไม้ หรือ “Blossom” สื่อนิยามถึงช่วงเวลาเบิกบานของการเดินทางแบบธรรมชาติ มีนัยยะถึงการเข้าสู่ยุคที่ “เบ่งบาน” ของการรถไฟฯ ผนวกด้วยคำ “Royal” เพิ่มความพิเศษ ความหรูหรา และสง่างาม

โลโก้ “State Railway of Thailand Royal Blossom Since-2022” คู่กับดอกชัยพฤกษ์ ถูกวางบนหน้าปัดนาฬิกา ตัวเลขโรมัน และเข็มของนาฬิกาชี้ไปที่ตัวเลข 13 ติดอยู่บนภายนอกตัวรถ เป็นการเปรียบเทียบถึงการเดินทาง “ครั้งใหม่” ของ Hamanasu ซึ่งจะช่วยสร้างความสุข และความพิเศษที่จะเกิดขึ้นกับการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟในประเทศไทย

รูปลักษณ์ของรถ SRT Royal Blossom ถูกออกแบบโดยธีมความเป็นธรรมชาติ สอดคล้องกับเส้นทางท่องเที่ยวที่ผู้โดยสารจะได้ยลทิวทัศน์ของธรรมชาติ ป่า เขา ผ่านหน้าต่างในขณะเดินทาง อีกทั้งสะท้อนความสดใสของดอกไม้ ภายนอกรถใช้สีแดงเข้มคาดสีทอง การตกแต่งภายในตัวรถก็เน้นด้วยคอนเซปต์ดอกไม้กับเน้นงานไม้ในโทนอบอุ่น สบายตา

วัสดุที่ใช้ตกแต่งภายในตัวรถ ใช้ไม้สนซีดาร์ที่มีความสว่าง สดใส ส่วนบันไดเทียบชานชาลาใช้ไม้สัก ขลิบด้วยทองเหลืองแท้ที่พับเก็บได้ ซึ่งทำให้มีความทนทาน และทนต่อปลวกและแมลง

ดัดแปลงเบาะหุ้มที่นั่งใหม่เป็นเบาะกำมะหยี่ ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละตู้ ในสีแดง เขียว และเขียวฟ้า

The meaning of “Royal Blossom” comes from the main concept of flower, with “Blossom” symbolizing the flourishing and joyful moments of a journey through nature. It also represents a new era of growth and vitality for the State Railways of Thailand. The additional of “Royal” is represent of a sense of luxury, elegance, and exclusivity.

The logo, “State Railway of Thailand Royal Blossom Since-2022”, together with the Chaiyaphruek flower, the famous flower of Thailand, which are placed on the clock face with Roman numerals, with the clock hands pointing to the number 13 on the exterior of the train. This symbolizes a “new journey” of the former Hanamanu, which promising happiness and a unique experience for rail tourism in Thailand.

The exterior design of the SRT Royal Blossom is inspired by nature, in harmony with the scenic route through the forests and mountains visible through the train windows. The design also reflects the vibrant colors of flowers. The exterior features a deep red body accented with gold, while the interior emphasizes a floral concept with warm, wooden tones for a comfortable and inviting atmosphere.

Interior material includes bright and fresh cedar wood, while platform-access stairs are made of teak foldable brass trimmings, providing durability and resistance against termites and insects.

Seats have been renovated in velvet, with colors varying between coaches in shades of red, green, and teal.

ประสบการณ์ใหม่ แห่งการท่องเที่ยวทางรถไฟ

จากความสำเร็จในการปรับปรุงขบวนรถไฟท่องเที่ยว Kiha 183 จนสามารถสร้างความประทับใจแก่ประชาชน นักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี “SRT Royal Blossom” เป็นขบวนรถโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวแบบเต็มรูปแบบเป็นครั้งแรก ซึ่งให้บริการในราคาบัตรโดยสารที่เข้าถึงได้ไม่ต่างกับ Kiha 183 และมีการให้บริการเช่าเหมาทั้งขบวน โดยสามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่เบอร์โทร. 0 2220 4241

A New Experiences in Train Tourism

Building on the success of refurbishing the Kiha 183 tourist train, which left a lasting impression on both the public and visitors, the “SRT Royal Blossom” marks the first fully equipped passenger train dedicated to tourism. Ticket prices are accessible, comparable to those of the Kiha 183, and the entire train is also available for private charter. For more information, please visit the website of the State Railway of Thailand or call 0 2220 4241 and call center 1690.

STATE RAILWAY OF THAILAND
SRT
บจพ.ป. 431
SRT

ความประทับใจ เกิดขึ้นได้ใน "ระหว่างทาง"

พบกับมื้ออาหารและบริการสุดพิเศษ สำหรับผู้ที่เดินทางกับ SRT Royal Blossom โดยเฉพาะ ไม่ว่าจะเป็น Signature Drink และเมนูอาหารคัดสรรจากวัตถุดิบท้องถิ่น เสิร์ฟในรูปแบบของ Bento ซึ่งสะท้อนอัตลักษณ์ของจังหวัดที่เดินทางไปท่องเที่ยวให้ผู้เดินทางได้สัมผัสประสบการณ์ของสถานที่ท่องเที่ยวในทุกมิติ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน และยังมีส่วนช่วยให้พี่น้องในชุมชนมีรายได้และความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น การรถไฟฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นฟันเฟืองสำคัญ ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการในการเดินทางที่มีความสะดวกสบาย ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวภายในประเทศซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการสร้างงาน กระจายรายได้สู่ชุมชนท้องถิ่นต่าง ๆ และสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืนต่อไป

Impressions Are Made “Along the Journey”

Traveling with SRT Royal Blossom offers passengers more than just a scenic ride, it is an experience enriched with fine dining and exceptional service. Guests are treated to signature drinks and specially curated meals crafted from local ingredients, presented in the form of a bento box. Each menu reflects the unique identity of the province visited, allowing travelers to immerse themselves in the culture and essence of every destination. Beyond offering unforgettable journeys, this initiative strengthens the grassroots economy in a sustainable way, creating opportunities for local communities to gain income and improve their livelihoods. The State Railway of Thailand remains dedicated to being a vital driving force, providing comfortable and reliable travel, promoting domestic tourism, creating jobs, and distributing wealth to communities across the country while fostering lasting economic resilience.

ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู
Organization Reform

โดย ฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ
By Information Technology Department

1. แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัล การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566-2570) และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ประจำปี 2568

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: EA) และจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามสัญญาเลขที่ ทส.07/2565 ลงวันที่ 28 เมษายน 2565 ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ระบบสารสนเทศทั้งในปัจจุบัน และในอนาคต เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านดิจิทัล การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566-2570) โดยมีการกำหนดวิสัยทัศน์ “เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อ และการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย” ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถดิจิทัล (Digital Human Capital)
กลยุทธ์ที่ 2 : มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลและการวิเคราะห์คลังข้อมูล (Digital State Enterprise and Big Data Analytic)
กลยุทธ์ที่ 3 : แพลตฟอร์มการให้บริการ (Digital Platform)
กลยุทธ์ที่ 4 : การกำกับดูแลมาตรฐานองค์กร (Digital Governance & Standard)
กลยุทธ์ที่ 5 : ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศและการสื่อสารและการรักษาความมั่นคงปลอดภัย (IT Infrastructure & Cyber Security)

วันที่ลงนามในสัญญา : วันที่ 28 เมษายน 2565

ระยะเวลาดำเนินการ : 720 วัน

คาดว่าจะแล้วเสร็จ : แล้วเสร็จ

ผลการดำเนินการปัจจุบัน : คณะอนุกรรมการด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล พิจารณาในการประชุม ครั้งที่ 4/2567 เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2567 ระเบียบวาระที่ 5 เรื่องเพื่อพิจารณา วาระที่ 5.1 แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัล การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566-2570) และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ประจำปี 2568 ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบ และให้นำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเรียบร้อยแล้ว

1. State Railway of Thailand's 5-Year Digital Action Plan (2023-2027) and Annual Digital Action Plan for 2025

The State Railway of Thailand (SRT) has hired Research and Consultancy Center, Thammasat University to develop an Enterprise Architecture (EA) and a 5-year Digital Action Plan for the SRT. This engagement is under contract number TS.07/2565, dated 28th April 2022. The consultant has conducted studies, collected, and analyzed both current and future information systems to formulate the SRT's 5-Year Digital Action Plan (2023-2027). The plan's vision is "To become logistics and connectivity platform to fulfill stakeholders' expectations." This vision is supported by five key strategies:

Strategy 1 : Digital Human Capital Development
Strategy 2 : Towards a Digital State Enterprise and Big Data Analytics
Strategy 3 : Digital Platform Services
Strategy 4 : Digital Governance & Standard
Strategy 5 : Enhancing IT Infrastructure & Cybersecurity

Contract Signing Date : 28th April 2022

Project Duration : 720 days

Expected Completion : Completed

Current Progress : The Subcommittee on Digital Technology Development considered and approved Agenda Item 5.1, "State Railway of Thailand's 5-Year Digital Action Plan (2023-2027) and 2025 Annual Digital Action Plan," during the 4th meeting of 2024 on 13th September 2024. The plan has since been presented to the Board of the State Railway of Thailand.

2. การดำเนินการด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศตามพระราชบัญญัติ การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติ การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 ซึ่งในปัจจุบันได้มีการดำเนินการแล้วในบางส่วนเช่น

- วิเคราะห์ ความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ที่อาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งจัดทำแผนจัดการความเสี่ยง
- ตรวจสอบด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ เพื่อระบุความสอดคล้องกับ พระราชบัญญัติ การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562
- ประเมินช่องโหว่และทดสอบเจาะระบบจำหน่ายตั๋วและสำรองที่นั่ง (D-ticket) ซึ่งเป็นระบบสารสนเทศที่สำคัญของการรถไฟ แห่งประเทศไทย
- มีแผนในการจัดฝึกอบรมและสร้างความตระหนัก ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ให้แก่บุคลากรในหน่วยงาน

วันที่ลงนามในสัญญา : -

ระยะเวลาดำเนินการ :-วัน

คาดว่าจะแล้วเสร็จ : อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 ทั้งหมด

ผลการดำเนินการปัจจุบัน : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศได้รายงานผลการตรวจสอบและประเมินความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ต่อคณะอนุกรรมการด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2568 ระเบียบวาระที่ 3.1 และ 3.2 ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบ และได้นำเสนอต่อผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นำส่งต่อสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 เรียบร้อยแล้ว

2. Cybersecurity Operations under the Cybersecurity Act B.E. 2562 (2019)

The State Railway of Thailand (SRT) has been implementing measures in accordance with the Cybersecurity Act B.E. 2562 (2019). Currently, some actions have already been taken, including:

- Analyzing cybersecurity risks that could affect the SRT's critical infrastructure and developing corresponding risk management plans.
- Conducting information security audits to identify compliance with the Cybersecurity Act B.E. 2562 (2019).
- Assessing vulnerabilities and performing penetration tests on the D-ticket (ticketing and reservation) system, which is a crucial information system for the SRT.
- Planning and organizing training and awareness programs on cybersecurity for personnel within the organization.

Contract Signing Date : -

Project Duration :-days

Expected Completion : Ongoing, to ensure full compliance with the Cybersecurity Act B.E. 2562 (2019).

Current Progress : The Information Technology Department reported the results of the cybersecurity audit and risk assessment to the Subcommittee on Digital Technology Development. This was considered at the 1st meeting of 2025 on 10th January 2025, under agenda items 3.1 and 3.2. The meeting approved the report, which has since been submitted by the Governor of the State Railway of Thailand to the National Cybersecurity Agency, in accordance with the Cybersecurity Act B.E. 2562 (2019).

สถาบันฝึกอบรมระบบราง ในฐานะหน่วยงานภายใต้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีภารกิจหลักในการผลิตและพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านระบบรางให้มีความรู้ความสามารถและทักษะที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อรองรับการให้บริการและดูแลผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยสูงสุด ตลอดปี 2567 สถาบันฯ ได้มุ่งมั่นพัฒนาศักยภาพในหลากหลายมิติ อาทิ การปรับปรุงหลักสูตรให้ทันสมัยสอดคล้องกับเทคโนโลยีและความต้องการขององค์กร การพัฒนารูปแบบการเรียนรู้ที่หลากหลาย ตลอดจนการสร้างสรรค์สื่อและอุปกรณ์การฝึกอบรมที่ทันสมัย เพื่อยกระดับทักษะของบุคลากรให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ นอกจากนี้ สถาบันฯ ยังได้ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกและผู้เชี่ยวชาญ เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ด้วยความมุ่งมั่นในการพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพ สถาบันฝึกอบรมระบบราง มุ่งสู่การเป็นสถาบันชั้นนำด้านการฝึกอบรมระบบราง ที่มีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน"

The Railway Training Institute, as an agency under the State Railway of Thailand, has a primary mission to produce and develop human resources in the railway system with knowledge, abilities, and skills that align with international standards. This supports efficient and safe service and passenger care. Throughout 2024, the Institute has been dedicated to developing its capabilities in various dimensions. This includes modernizing curricula to match technology and organizational needs, developing diverse learning formats, and creating modern training media and equipment. All these efforts aim to elevate staff skills for professional performance. Additionally, the Institute has promoted collaboration with external organizations and experts to exchange knowledge and apply it to continuous personnel development. With its commitment to developing quality personnel, the Railway Training Institute strives to be a leading institution in railway training, playing a crucial role in driving the sustainable growth of the State Railway of Thailand.

สรุปการดำเนินการฝึกอบรม ปี 2567

ในปี 2567 สถาบันฝึกอบรมระบบราง ได้ดำเนินการฝึกอบรมมีจำนวนดังนี้

Training Performances Summary 2024

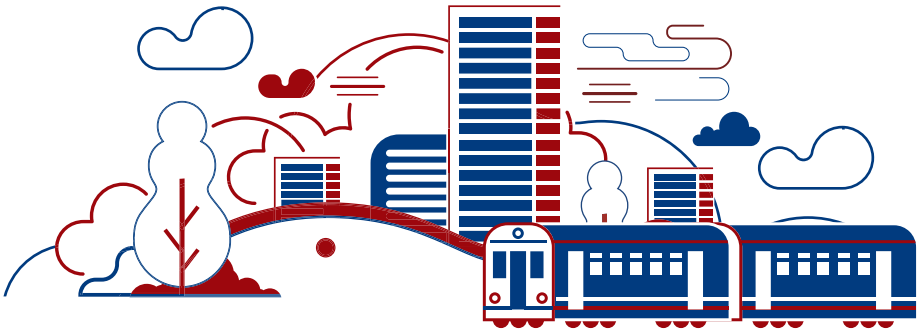
In 2024, the Railway Training Institute conducted the following number of training sessions:

กลุ่มหลักสูตร Course Group	จำนวนหลักสูตร Number of Courses
1. กลุ่มหลักสูตรพัฒนาทักษะเพื่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จสำหรับผู้นำยุคใหม่ Skill Development Courses for Driving Strategic Success for New-Gen Leaders	9
2. กลุ่มหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านการซ่อมบำรุง โครงสร้างพื้นฐานและรถจักรล้อเลื่อน Personnel Development Courses in Infrastructure and Rolling Stock Maintenance	33
3. กลุ่มหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านการเดินรถ บริการโดยสารและขนส่งสินค้า Personnel Development Courses in Traffic Operations, Passenger, and Freight Services	7
4. กลุ่มหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านการบริหารทรัพย์สิน Personnel Development Courses in Asset Management	3
5. กลุ่มหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านการบริหางานองค์กรและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี Personnel Development Courses in Organizational Management and Technology-Driven Organization	22
6. กลุ่มหลักสูตรพัฒนาบุคลากรตามเส้นทางอาชีพ (Career Path) Career Path Personnel Development Courses	12

กลุ่มหลักสูตร Course Group	จำนวนหลักสูตร Number of Courses
7. กลุ่มหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน Personnel Development Courses in Occupational Health and Safety	8
8. กลุ่มหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านธรรมมาภิบาล Personnel Development Courses in Good Governance	5
9. กลุ่มหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านภาษาต่างประเทศ Personnel Development Courses in Foreign Languages	1
10. กลุ่มหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรเพื่อสร้างความผูกพันในองค์กร Personnel Development Courses for Building Organizational Engagement	1
11. นอกแผนงาน Extra Courses	3
รวม Total	104

จำนวนผู้เข้ารับการอบรม (นับซ้ำ) จำนวน 7,141 คน
จำนวนผู้เข้ารับการอบรม (ไม่นับซ้ำ) จำนวน 4,023 คน

Number of trainees (including duplicates): 7,141 people
Number of trainees (unique count): 4,023 people



หลักสูตร/โครงการเด่นในรอบปี
โครงการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง

1. หลักสูตรการคิดเชิงกลยุทธ์และการสร้างความได้เปรียบในเชิงแข่งขัน (Strategic Thinking for Enhancement and Competitive Advantage) สถาบันฝึกอบรมระบบราง ได้เล็งเห็นว่าในยุคที่การแข่งขันทางธุรกิจเป็นไปอย่างรวดเร็วและรุนแรง การที่องค์กรจะสามารถอยู่รอดและเติบโตได้อย่างยั่งยืนนั้น จำเป็นต้องมีการวางแผนและดำเนินกลยุทธ์ที่รอบคอบและมีประสิทธิภาพ การคิดเชิงกลยุทธ์จึงกลายเป็นทักษะที่จำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้บริหารในทุกระดับชั้น

   หลักสูตร "การคิดเชิงกลยุทธ์และการสร้างความได้เปรียบในเชิงแข่งขัน" ที่จัดขึ้นโดยสถาบันฝึกอบรมระบบราง จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากรให้สามารถนำองค์กรก้าวไปข้างหน้าในยุคที่เต็มไปด้วยความไม่แน่นอน หลักสูตรนี้มุ่งเน้นการพัฒนาทักษะการวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร การวางแผนกลยุทธ์ การสร้างนวัตกรรม และการสร้างความได้เปรียบเหนือคู่แข่ง โดยได้จัดอบรมรุ่นที่ 1 อบรมระหว่างวันที่ 30-31 มกราคม 2567 ณ ห้องพัชราภา โรงแรมปรินซ์พาเลซ กรุงเทพฯ และรุ่นที่ 2 อบรมระหว่างวันที่ 6-7 กุมภาพันธ์ 2567 ณ ห้องพัชราภา โรงแรมปรินซ์พาเลซ กรุงเทพฯ"

Featured Courses/Projects of the Year
Senior Executive Development Project

1. Strategic Thinking for Enhancement and Competitive Advantage Course The Railway Training Institute recognizes that in an era of rapid and intense business competition, for an organization to survive and grow sustainably, it is essential to have careful and effective strategic planning and implementation. Therefore, strategic thinking has become an indispensable skill for executives at all levels.

   The course on "Strategic Thinking for Enhancement and Competitive Advantage," offered by the Railway Training Institute, is crucial for empowering personnel to lead the organization forward in an era of uncertainty. This course focuses on developing skills in analyzing both internal and external organizational environments, strategic planning, innovation, and gaining an edge over competitors. The 1st session was held from 30th-31st January 2024, at Pacharapa Room, Prince Palace Hotel, Bangkok. The 2nd session took place from 6th-7th February 2024, also at Pacharapa Room, Prince Palace Hotel, Bangkok.

หลักสูตร “Introduction to ETCS สำหรับ พนักงานรถจักร” จำนวน 12 รุ่น

ด้วยการรถไฟฯ นำระบบ European Train Control System (ETCS) มาใช้ในระบบรถไฟ ของประเทศไทยนับเป็นก้าวสำคัญสู่การพัฒนาการขนส่งทางรางที่ทันสมัยและปลอดภัยยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่เช่นนี้ย่อมต้องอาศัยความพร้อมของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะพนักงานรถจักร ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนขบวนรถ การฝึกอบรมพนักงานรถจักรให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบ ETCS จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะระบบนี้มีความซับซ้อนและแตกต่างจากระบบเดิมอย่างสิ้นเชิง พนักงานรถจักรต้องได้รับการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เพื่อให้สามารถใช้งานระบบ ETCS ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย การฝึกอบรมนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ลดความผิดพลาด และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ นอกจากนี้ ยังเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสาร และพัฒนาทักษะของบุคลากรให้ทันสมัยยิ่งขึ้น

การลงทุนในการฝึกอบรมพนักงานรถจักรถือเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า เพราะบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถจะเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ก้าวไปข้างหน้า และเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารในการใช้บริการรถไฟมากยิ่งขึ้น

"Introduction to ETCS for Locomotive Technicians" Course-12 Sessions

The State Railway of Thailand's adoption of the European Train Control System (ETCS) marks a significant step towards a more modern and safer rail transport system in Thailand. However, such a major transformation requires the readiness of all involved personnel, especially locomotive technicians, who are crucial to operating the trains. Therefore, it's essential to train locomotive technicians to understand the ETCS, as this system is complex and entirely different from previous ones. Locomotive Technicians need both theoretical and practical training to use the ETCS correctly and safely. This training will improve operational efficiency, reduce errors, and enhance railway safety. Furthermore, it will build passenger confidence and modernize the skills of the personnel.

Investing in the training of locomotive Technicians is a worthwhile endeavor. Knowledgeable and skilled personnel are crucial for driving the State Railway of Thailand forward and significantly enhance passenger confidence in rail services.

รูปภาพ : หลักสูตร Introduction to ETCS สำหรับ พนักงานรถจักร
Photos: “Introduction to ETCS for Locomotive Engineers” Course

หลักสูตร "การพัฒนาการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของนายสถานี (CSR)" จำนวน 2 รุ่น

สถาบันฝึกอบรมระบบราง การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดอบรมหลักสูตร "การพัฒนาการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของนายสถานี (CSR)" เพื่อเสริมสร้างความรู้และทักษะให้กับนายสถานีทั่วประเทศ ในการดำเนินงานที่สอดคล้องกับหลักการ CSR โดยมุ่งเน้นการพัฒนาชุมชนและสิ่งแวดล้อมรอบสถานี พร้อมส่งเสริมความร่วมมือกับชุมชนเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านการบรรยาย, ศึกษาดูงาน, และกิจกรรมกลุ่ม เพื่อให้นายสถานีทุกท่านได้มีโอกาสพัฒนาทักษะและความรู้ความเข้าใจในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ CSR ไม่ว่าจะเป็น การวางแผนโครงการ CSR การสื่อสารกับชุมชน การประเมินผล และการรายงานผล ซึ่งจะช่วยให้สามารถนำความรู้ไปปรับใช้ในการทำงานจริง และสร้างสรรค์โครงการ CSR ที่ตอบโจทย์ความต้องการของชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้จัดจำนวน 2 รุ่น รุ่นที่ 1 ในวันที่ 1-2 เมษายน และรุ่นที่ 2 ในวันที่ 3-4 เมษายน 2567

"Developing Station Masters' Corporate Social Responsibility (CSR) Operations" Course-2 Sessions

The Railway Training Institute of the State Railway of Thailand is offering the "Developing Station Masters' Corporate Social Responsibility (CSR) Operations" course. This program aims to enhance the knowledge and skills of station masters nationwide in conducting operations aligned with CSR principles. The course focuses on community and environmental development around railway stations, promoting collaboration with local communities for sustainable growth. Through lectures, site visits, and group activities, station masters will have the opportunity to develop skills and understanding in various CSR-related areas, including: CSR project planning, Community communication, Evaluation and reporting. This will enable them to apply their knowledge to real-world scenarios and create effective CSR projects that meet community needs. Two sessions of the course were held: 1st Session on 1st-2nd April 2024, and 2nd Session on 3rd-4th April 2024.

รูปภาพ : การพัฒนาการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของนายสถานี (CSR)
Photos: Developing Station Masters' Corporate Social Responsibility (CSR) Operations

หลักสูตร “ช่างทางรถไฟ ประจำปี 2567”

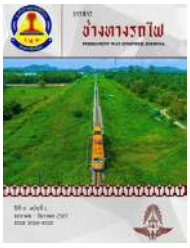
การจัดการความรู้และนวัตกรรมอันเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมระบบรางที่องค์ความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรมมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ การสร้างสรรค์และเผยแพร่ความรู้จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อส่งเสริมการเรียนรู้และพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถในการแข่งขันในยุคปัจจุบัน

สถาบันฝึกอบรมระบบรางได้ตระหนักถึงความสำคัญของการสร้างและแบ่งปันองค์ความรู้ จึงได้จัดโครงการสัมมนาวิชาการขึ้น โดยเปิดโอกาสให้พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย คณาจารย์จากภาควิชาการระบบราง ของมหาวิทยาลัย และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมระบบราง ได้มีส่วนร่วมในการนำเสนอบทความทางวิชาการ บทความเหล่านี้ครอบคลุมเนื้อหาที่หลากหลาย อาทิ เทคโนโลยีระบบรางใหม่ ๆ การบริหารจัดการระบบราง การบำรุงรักษาระบบราง และอื่น ๆ ซึ่งเป็นการรวบรวมองค์ความรู้ทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร เพื่อนำมาเผยแพร่ในหนังสือวารสาร “ช่างทางรถไฟ” โดยนำเสนอสื่อสารแลกเปลี่ยนแต่ละหัวข้อบทความวิชาการที่จะรวบรวมในวารสาร “ช่างทางรถไฟ” เมื่อวันที่ 25-27 มิถุนายน 2567 ณ สำนักงานสนาม โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร-นครพนม จังหวัดนครพนม

"Railway Technician" Course, 2024

Knowledge and innovation management are crucial for driving sustainable organizational growth, especially in the railway industry where knowledge, technology, and innovation play vital roles in developing infrastructure and services. Therefore, creating and disseminating knowledge is essential to foster learning and develop personnel capable of competing in the current era.

The Railway Training Institute recognizes the importance of creating and sharing knowledge. To this end, it organized a technical seminar, providing an opportunity for State Railway of Thailand employees, lecturers from rail departments of universities, and entrepreneurs in the rail industry to present academic articles. These articles cover a wide range of topics, including new railway technologies, railway system management, railway maintenance, and more. This initiative gathers knowledge from both within and outside the organization for publication in the journal "Railway Technician." The seminar featured presentations and discussions on each academic article to be compiled in the "Railway Technician" journal, held from 25th-27th June 2024, at the field office of the Ban Phai-Maha Sarakham-Mukdahan-Nakhon Phanom Railway Construction Project in Nakhon Phanom Province.



รูปภาพ : หลักสูตร ช่างทางรถไฟ ประจำปี 2567
Photos: Railway Technician Course 2024

หลักสูตร ที่ดำเนินการฝึกอบรมให้กับประเทศเพื่อนบ้าน 2 หลักสูตร สำหรับรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งชาติลาว

สถาบันฝึกอบรมระบบราง ได้ดำเนินการฝึกอบรมให้กับพนักงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งชาติลาว จำนวน 2 หลักสูตร โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณบางส่วนจากสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) : NEDA

1. หลักสูตรการใช้ระบบจำหน่ายบัตรโดยสาร (Selling Train Tickets System)

เพื่อรองรับในการเปิดเดินขบวนรถไฟจากสถานีหนองคาย-สถานีเวียงจันทน์ (คำสะหวาด) เป็นการเดินขบวนรถไฟระหว่างประเทศระหว่างประเทศไทยและประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยการจำหน่ายบัตรโดยสารจะต้องใช้ระบบร่วมกัน ดังนั้น เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการทำงานด้านการจำหน่ายตั๋วโดยสาร (Ticketing) จึงต้องใช้ข้อระเบียบปฏิบัติเช่นเดียวกันทั้งสองประเทศ

ทั้งนี้สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้ประสานงานผ่านกระทรวงการเงินสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้มีหนังสือขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการสำหรับการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะให้เจ้าหน้าที่ของรถไฟแห่งชาติลาว โดยมีผู้เข้าอบรม 2 คน อบรมระหว่างวันที่ 21-22 ธันวาคม 2566 โดยฝ่ายบริการโดยสารได้จัดวิทยากรเพื่ออบรมให้กับพนักงานจำหน่ายบัตรโดยสารของรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งชาติลาว เพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีทักษะความสามารถในการใช้งานระบบ ในกรณีต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้อง

Two Training Courses for the neighboring country, Lao National Railway State Enterprise

The Rail Training Institute conducted two training courses for employees of the Lao National Railway State Enterprise. These programs received partial funding support from the Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization) (NEDA).

1. Selling Train Tickets System Course

This course supports the launch of train services from Nong Khai Station to Vientiane (Kamsavat) Station. This is an international train service between Thailand and Lao People's Democratic Republic. Since a shared system will be used for selling tickets, both countries must follow the same regulations and procedures to ensure consistency in ticketing operations.

The Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization) (NEDA) coordinated with the Ministry of Finance of Lao People's Democratic Republic and received a formal request for technical assistance to provide training that would enhance the skills of Lao National Railway staff. Two participants attended the training, which took place from 21st-22nd December 2023. The Passenger Services Department provided an instructor to train the ticket selling staff of the Lao National Railway State Enterprise. The goal was to ensure the trainees would have the skills and ability to use the system correctly in various situations.

รูปภาพ : หลักสูตร การใช้ระบบจำหน่ายบัตรโดยสาร (Selling Train Tickets System)
Photos: Selling Train Tickets System Course

2. หลักสูตร การขับรถจักร (Locomotive Driving)

สถาบันฝึกอบรมระบบรางจัดการฝึกอบรม หลักสูตร “การขับรถจักร (Locomotive Driving)” สำหรับเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งชาติลาว เพื่อให้มีความพร้อมในการขับเคลื่อนรถจักรและขบวนรถ รองรับการเปิดเดินขบวนรถระหว่างสถานีหนองคาย-สถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด) ของประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้เป็นผู้ที่มีความสามารถในการขับเคลื่อนรถจักรและขบวนรถได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย

ตามแผนเดิมที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีนโยบายเปิดเดินขบวนรถไฟทางไกล (Long Distance Train) โดยให้สถานีกลางบางซื่อเป็นสถานีต้นทางของขบวนรถ ในวันที่ 1 กันยายน 2565 นี้ โดยฝ่ายการช่างกลจะใช้รถจักรดีเซลไฟฟ้า OSY 5201-5250 ในการลากจูงขบวนรถ ดังนั้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อม และให้พนักงานรถจักรสามารถใช้งานและขับเคลื่อนรถจักรดีเซลไฟฟ้า QSY 5201-5250 นี้ ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย จึงจำเป็นต้องจัดอบรมหลักสูตร “การใช้งานรถจักรดีเซลไฟฟ้า QSY สำหรับพนักงานรถจักร” เป็นการเร่งด่วน

2. Locomotive Driving Course

The Railway Training Institute organized Locomotive Driving course for staff of the Lao National Railway. This training aims to prepare them for operating locomotives and trains, supporting the upcoming launch of train services between Nong Khai Station and Vientiane (Kamsavat) Station in the Lao People's Democratic Republic. The goal is for participants to be proficient in operating locomotives and trains both correctly and safely.

ccording to the original plan, the State Railway of Thailand (SRT) has a policy to launch long-distance train services, with Krung Thep Aphiwat Central Terminal as the originating station for these trains, starting on 1st September 2022. The Mechanical Engineering Department will use QSY 5201-5250 diesel-electric locomotives to haul these trains. Therefore, to ensure readiness and enable locomotive technicians to operate and drive the QSY 5201-5250 diesel-electric locomotives correctly and safely, it is urgently necessary to organize a training course titled "QSY Diesel-Electric Locomotive Operation for Locomotive Technicians."

รูปภาพ : การขับรถจักร (Locomotive Driving)
Photos: Locomotive Driving

หลักสูตรปฐมนิเทศพนักงานใหม่

การปฐมนิเทศพนักงานใหม่นับเป็นขั้นตอนแรกที่สำคัญยิ่งในการต้อนรับสมาชิกใหม่เข้าสู่องค์กร สถาบันฝึกอบรมระบบรางตระหนักดีถึงความสำคัญของขั้นตอนนี้ จึงได้จัดทำหลักสูตรปฐมนิเทศที่ครอบคลุม เพื่อให้พนักงานใหม่ได้รับทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับองค์กร วัฒนธรรมองค์กร และหน้าที่ความรับผิดชอบของตนเองอย่างชัดเจน การปฐมนิเทศที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพจะช่วยให้พนักงานใหม่สามารถปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมการทำงานได้อย่างรวดเร็ว และมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุเป้าหมาย

ดังนั้น สถาบันฝึกอบรมระบบราง จึงได้กำหนดจัดอบรม “ปฐมนิเทศพนักงานใหม่” เพื่อให้พนักงานเข้าใหม่ได้มีความรู้ ความเข้าใจในวิสัยทัศน์ พันธกิจ นโยบาย ตลอดจนสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ขององค์กร แนวทางการบริหารงาน รู้ระเบียบวินัย สิทธิประโยชน์ สวัสดิการ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความมั่นใจในการเป็นพนักงานและเป็นส่วนหนึ่งขององค์กรและพร้อมที่จะเป็นพลังขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างศักยภาพ นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดความรักความผูกพัน โดยได้จัดอบรมให้กับพนักงานใหม่ จำนวน 224 คน ในชื่อโครงการ “New Arrivals Orientation Camp 2024” ในวันที่ 9-12 ม.ค. 2567 ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์, โรงแรมศุภาลัย ป่าสัก รีสอร์ท แก่งคอย จ.สระบุรี

New Employee Orientation Program

New employee orientation is a crucial first step in welcoming new members to an organization. The Railway Training Institute fully recognizes the importance of this stage. Therefore, we've developed a comprehensive orientation program to ensure new employees receive essential information about the organization, its culture, and their clear roles and responsibilities. Systematic and effective orientation helps new employees adapt quickly to the work environment and contribute to driving the organization towards its goals.

Therefore, the Railway Training Institute has organized a "New Employee Orientation" program. This is to ensure that new employees gain knowledge and understanding of the organization's vision, mission, policies, and various aspects of its environment, management guidelines, regulations, discipline, rights, benefits, and welfare. This will build confidence in being an employee and a part of the organization, ready to be a driving force in achieving its goals effectively. Furthermore, it aims to foster a sense of belonging and attachment. The training was provided to 224 new employees under the project name "New Arrivals Orientation Camp 2024" from 9th-12th January 2024, at Krung Thep Aphiwat Central Terminal and Supalai Pasak Resort Hotel, Kaeng Khoi, Saraburi Province.

รูปภาพ : หลักสูตรปฐมนิเทศพนักงานใหม่
Photos: New Employee Orientation Program

โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ

สถิติจำนวนนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ ประจำปีการศึกษา 2567

Featured Courses/Projects of the Year

Statistics on the Number of Railway Technical Students Academic Year 2024

สาขาวิชา Field of Study	ชั้น ปวส.1 (วรฟ. รุ่น 65) Higher Vocational Certificate 1 (Class 65)	ชั้น ปวส.2 (วรฟ. รุ่น 64) Higher Vocational Certificate 2 (Class 64)
สาขาวิชาช่างเครื่องกล	49	32
สาขาวิชาช่างเทคนิคไฟฟ้ารถจักรและล้อเลื่อน	39	24
สาขาวิชาช่างอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	22	-
สาขาวิชาช่างโยธา	10	28
สาขาวิชาการจัดการเดินรถ	30	34
รวม	150	118

สถิติผู้สำเร็จการศึกษา ประจำปีการศึกษา 2566

Graduation Statistics for Academic Year 2023

สาขาวิชา Field of Study	จำนวนคน No. of Graduates
สาขาวิชาช่างเครื่องกล	39
สาขาวิชาช่างเทคนิคไฟฟ้ารถจักรและล้อเลื่อน	38
สาขาวิชาช่างโยธา	21
สาขาวิชาการจัดการเดินรถ	29
รวม	127

รูปภาพ : กิจกรรมไหว้ครูโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ประจำปีการศึกษา 2567
Photos: Wai Kru Ceremony at the Railway Engineering School, Academic Year 2024

รูปภาพ : พิธีมอบประกาศนียบัตรผู้สำเร็จการศึกษา วันที่ 9 กันยายน 2567
Photo: Graduation Certificate Awarding Ceremony 9th September 2024

ส่งเสริมวัฒนธรรม เสริมสร้างความสามัคคี ของสำนักงานจัดหาพัสดุและซ่อมบำรุง

การพัฒนาบุคลากร

จัดการอบรมจัดซื้อจัดจ้างให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อจัดจ้างภายในฝ่ายการช่างกล เพื่อเสริมสร้างความรู้ให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยได้ออกบรรยายให้ความรู้ที่ส่วนกลาง (วกล. เขตบางซื่อ) ภาคเหนือ (วกข.อด.) ภาคอีสาน (วกข.รส.) และภาคใต้ (วกข.ทส.)

Promoting Culture and Strengthening Unity within the Procurement and Maintenance Office

Staff Development

Training on procurement and tendering was organized for personnel involved in these activities within the Mechanical Engineering Department. This was done to enhance knowledge and ensure operations comply with relevant laws, regulations, and rules. Lectures and knowledge-sharing sessions were conducted at the central office (Bang Sue Area), in the Northern region (Uttaradit), the Northeastern region (Nakhon Ratchasima), and the Southern region (Thung Song).

วกล.
the central office (Bang Sue Area)

วกข.อด.
the Northern region (Uttaradit)

วกข.รส.
the Northeastern region (Nakhon Ratchasima)

วกข.ทส.
the Southern region (Thung Song)

การพัฒนาสถานที่

จัดกิจกรรมบิ๊กคลีนนิ่งเดย์เป็นประจำทุกเดือนเพื่อปรับปรุงดูแลสถานที่ทำงาน

Workplace Development

A "Big Cleaning Day" activity is organized monthly to improve and maintain the workplace.

กิจกรรมสืบสานวัฒนธรรม

จัดพิธีวางพวงมาลาถวาย ราชสักการะพระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) เพื่อน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณ “เนื่องในวันปิยมหาราช” ณ โรงงานมักกะสัน

Cultural Preservation Activities

A wreath-laying ceremony was held to pay homage to the Royal Monument of King Chulalongkorn (Rama V) at Makkasan Workshop. This was done to commemorate His Majesty's immense Royal Grace on "Chulalongkorn Day."

กิจกรรมส่งเสริมความสามัคคี (กีฬาสีภายในสำนักงานฯ)

จัดการแข่งกีฬาสีประจำปีภายในสำนักงานฯ เพื่อสร้างเสริมความสามัคคี

Activities Promoting Unity (Internal Office Sports Day)

An annual inter-departmental sports competition was organized within the office to foster unity.

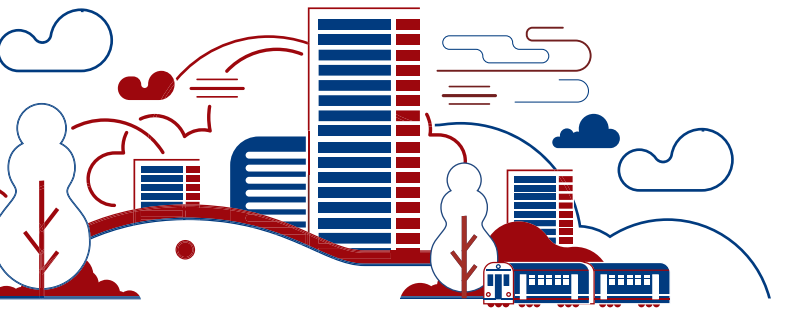
2537
2537
DAEWOO

“

สานต่อ อย่าง ต่อเนื่อง

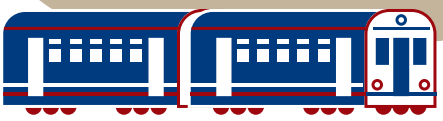
Continuing Progress

”



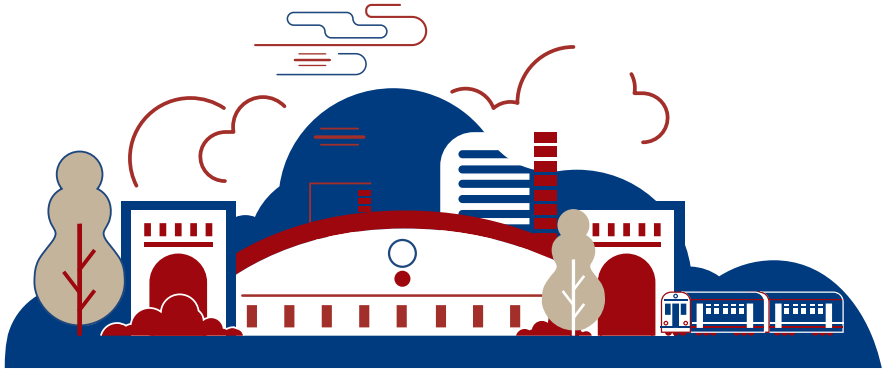
สานต่อโครงการรถไฟทางคู่ และ ความเร็วสูง เพื่ออนาคต ของ ระบบรางไทย

Continuing the Double-Track and High-Speed Rail Projects for the Future of Thai Railway System



“รถไฟไทยเส้นเลือดใหญ่แห่งการพัฒนาประเทศ”
การรถไฟแห่งประเทศไทย มุ่งพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ เดินหน้าสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมเมืองหลัก เสริมศักยภาพเศรษฐกิจไทย ขยายทางรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ ให้ประชาชนเดินทางสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

“Thai Railway-the Vital Component of National Development”
The State Railway of Thailand (SRT) is committed to develop the railway system as the country’s primary transport network, and also moving forward with the high-speed railway construction to connect major cities, enhance Thailand’s economic potential and expand the nationwide double-track railway system to provide the public with the convenient, fast and safe transportation.



เหตุการณ์สำคัญ ในรอบปีงบประมาณ 2567

2024 SRT News

01 ต.ค. 2566
Oct 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และผู้บริหารการรถไฟฯ เดินทางลงพื้นที่สถานีแก่งหลวง-บ้านปิน อำเภอลอง จังหวัดแพร่ เพื่อติดตามและให้กำลังใจแก่เจ้าหน้าที่ในการกู้ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 13 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-เชียงใหม่ที่ตกราง และดำเนินการซ่อมแซมทางรถไฟที่ชำรุดเสียหายจากเหตุน้ำท่วม เพื่อให้สามารถกลับมาเปิดให้บริการอย่างปกติโดยเร็ว โดยสามารถเปิดเส้นทางได้เมื่อเวลา 18.00 น. ของวันที่ 1 ตุลาคม 2566 ที่ผ่านมา

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, together with Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand (SRT), and the SRT executives traveled to the area between Kaeng Luang Station and Ban Pin Station, Long District, Phrae Province, to follow up and give moral support to the officers in recovering the derailed Special Express Train No. 13 Krung Thep Aphiwat Central Terminal-Chiang Mai, and in repairing the railway track that was damaged by flooding, so that it could be restored and reopened for normal service as soon as possible. The route was able to reopen at 6:00 p.m. on 1st October 2023.

04 ต.ค. 2566 Oct 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดเดินขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ เส้นทาง กรุงเทพ-อยุธยา เนื่องในวันปิยมหาราช 23 ตุลาคม 2566 เพื่อแสดงออกถึงความจงรักภักดี และน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทานกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์สุขแก่ปวงชนชาวไทย โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ เส้นทางกรุงเทพ-อยุธยา-กรุงเทพ พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงานการรถไฟฯ นักท่องเที่ยว เข้าร่วมกิจกรรมในครั้งนี้

The State Railway of Thailand organized a special steam locomotive excursion train on the Bangkok-Ayutthaya route on the occasion of His Majesty King Chulalongkorn (Rama V) Memorial Day, 23rd October 2023, to express loyalty and pay homage to the royal grace of His Majesty King Chulalongkorn (Rama V) (Rama V), who granted the establishment of the railway service for the happiness and benefit of the Thai people. Mr. Avirut Thongnet, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, presided over the departure ceremony of the steam locomotive excursion train, Bangkok-Ayutthaya-Bangkok route, with SRT executives, staff, and tourists participating in the event.

05 ต.ค. 2566 Oct 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล และกระทรวงคมนาคมในการช่วยลดค่าครองชีพของประชาชนและภาคธุรกิจ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ จึงได้มอบนโยบายให้การรถไฟฯ ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยลดค่าครองชีพ โดยปรับลดค่าบริการขนส่งพิเศษสำหรับพัสดุประเภทหีบห่อวัตถุมีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม เหลือเพียงชิ้นละ 30 บาท เป็นระยะเวลา 6 เดือน เพื่อช่วยลดต้นทุนและรายจ่ายแก่ประชาชน ผู้ประกอบการร้านค้าขนาดเล็ก ร้านออนไลน์ รวมถึงเอสเอ็มอี ให้มีต้นทุนการขนส่งที่ถูกลงกว่าปกติถึง 50-70% โดยเปิดให้บริการประชาชนจนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2567 ที่ผ่านมา

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor's Office, State Railway of Thailand, revealed that to support the government and Ministry of Transport's policy in helping reduce the cost of living for the people and businesses, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, has assigned the policy for State Railway of Thailand (SRT) to participate in reducing the cost of living by reducing the special parcel transport service fee for packages not exceeding 2 kilograms in weight to only 30 baht per piece for a period of 6 months, in order to help reduce the cost and expenses for the

people, entrepreneurs, small shops, online stores, as well as SMEs to have lower transportation costs than usual by 50-70%. This service has been available to the public until 31st March 2024.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า มหาวิทยาลัยมหิดล ศาลายา มีกำหนดจัดพิธีพระราชทานปริญญาบัตรแก่ผู้สำเร็จการศึกษาจากมหาวิทยาลัยมหิดล ประจำปีการศึกษา 2565 ณ มหาวิทยาลัยมหิดล ศาลายา ซึ่งมีกำหนดวันซ้อมใหญ่ ในวันที่ 7 ตุลาคม 2566 และวันพระราชทานปริญญาบัตร ในวันที่ 9-10 ตุลาคม 2566 การรถไฟฯ จึงได้จัดให้ขบวนรถไฟ บริการหยุดรับ-ส่ง อำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่จะเดินทางเข้าร่วม แสดงความยินดีแก่บัณฑิตที่เข้ารับพระราชทานปริญญาบัตร ในวันที่ 7 ตุลาคม 2566 และวันที่ 9-10 ตุลาคม 2566 จำนวน 32 เที่ยวต่อวันไป-กลับ ในอัตราค่าโดยสารพิเศษ เริ่มต้นที่ 4 บาท เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางแก่ประชาชนผู้เดินทาง เข้าร่วมพิธีได้อย่างสะดวก ประหยัด เพื่อช่วยประหยัดพลังงาน และแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโดยรอบ

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor's Office, State Railway of Thailand, revealed that Mahidol University, Salaya Campus, is scheduled to hold the Royal Graduation Ceremony for graduates of the academic year 2022 at Mahidol University, Salaya Campus, with the rehearsal day on 7th October 2023 and the Royal Degree Conferral Ceremony on 9th-10th October 2023. The State Railway of Thailand has therefore arranged for train services to stop for boarding and alighting to facilitate those traveling to congratulate the graduates receiving their degrees on 7th October 2023 and 9th-10th October 2023, totaling 32 round-trip services per day, with a special fare starting at 4 baht, in order to provide additional travel options for the public to conveniently and economically participate in the ceremony, while saving energy and alleviating traffic problems in the surrounding areas.

07 ต.ค. 2566 Oct 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมกับ กรุงเทพมหานคร สมาคมผู้กำกับภาพยนตร์ไทย หอภาพยนตร์ (องค์การมหาชน) และสมาคมหนังกลางแปลงแห่งประเทศไทย จัดงานเทศกาลภาพยนตร์ "กรุงเทพกลางแปลง" ระหว่างวันที่ 7-8 ตุลาคม 2566 ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายศานนท์ หวังสร้างบุญ รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ร่วมเป็นประธานในพิธีเปิดงาน

The State Railway of Thailand (SRT), in collaboration with the Bangkok Metropolitan Administration, Thai Film Directors Association, Film Archive (Public Organization), and the Open Air Cinema Association of Thailand, organized the 'Bangkok Klang Plaeng (Open-air Film Festival)' Film Festival during 7th-8th October 2023 at Bangkok Station (Hua Lamphong), with Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, and Mr. Sanon Wangsrangboon, Deputy Governor of Bangkok, presiding over the opening ceremony.

10 ต.ค. 2566
Oct 2023

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ Doctor Train Project ครั้งที่ 4 โดยมีศาสตราจารย์นายแพทย์อนันต์ ศรีเกียรติขจร คณบดีคณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) พร้อมด้วยคณะผู้บริหารคณะแพทยศาสตร์ สจล. และคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ร่วมกิจกรรม ออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ Doctor Train Project ณ โรงรถจักรแก่งคอย จังหวัดสระบุรี เพื่อยกระดับการดูแลสุขภาพและ ส่งเสริมให้ทุกคนได้รับโอกาสเข้าถึงการรักษาและเสริมสร้างสุขอนามัยที่ดีได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, presided over the opening ceremony of the 4th Doctor Train Project mobile medical specialist unit event, with Professor Dr. Anan Srikiatkajorn, Dean of the School of Medicine, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL), together with executives from the School of Medicine, KMITL, and State Railway of Thailand (SRT) executives participating in the mobile medical specialist unit activity Doctor Train Project at Kaeng Khoi Locomotive Depot, Saraburi Province, to enhance healthcare services and promote equal and comprehensive access to treatment and good hygiene for everyone.

ตามที่สื่อสังคมออนไลน์มีการเผยแพร่ข่าว กรณีผู้โดยสารที่เป็นเยาวชนเดินทางมาขึ้นรถไฟที่สถานีศาลายาไม่ทัน เนื่องจากขบวนรถมีการออกก่อนเวลา 1 นาทีนั้น นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า เมื่อเกิดเหตุดังกล่าว นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ให้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงโดยทันที ซึ่งจากตรวจสอบข้อมูลจากกล้องวงจรปิดภายในสถานี รวมถึงสอบถามข้อมูลกับนายสถานีศาลายาที่ปฏิบัติหน้าที่ในช่วงเวลาดังกล่าว ได้รับการยืนยันว่าขบวนรถไฟได้เคลื่อนขบวนออกจากสถานีตามเวลาที่กำหนดในตั๋วโดยสาร 15.24 น. ไม่ได้มีการออกก่อนเวลาแต่อย่างใด

According to news circulating on social media regarding the case of a youth passenger who missed the train at Salaya Station because the train departed 1 minute earlier than scheduled, Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor's Office, State Railway of Thailand, clarified that upon the incident, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, immediately ordered a factual investigation. From the CCTV footage at the station and inquiries with the station master on duty during that time, it was confirmed that the train departed the station at the scheduled time on the ticket, 15:24 hrs., and did not depart earlier than scheduled.

11 ต.ค. 2566 Oct 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม เดินทางลงพื้นที่ตรวจเยี่ยม รับฟังข้อคิดเห็น และมอบนโยบายให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ณ ห้องประชุมบุรฉัตร สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ พร้อมทั้งได้เยี่ยมชมการทำงานของรถจักรพลังงานไฟฟ้า (EV On Train) รถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่นใหม่ (QSY) และการให้บริการแก่ผู้โดยสารในด้านต่าง ๆ ภายในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยมี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร และพนักงานการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, together with executives of the Ministry of Transport, visited the area to meet and listen to opinions and provide policies to the State Railway of Thailand at the BuraChat Meeting Room, Krung Thep Aphiwat Central Terminal. He also observed the operations of the Electric Locomotive (EV On Train), the new diesel-electric locomotive model (QSY), and the various services provided to passengers at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, with Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, executives, and railway staff welcoming him.

12 ต.ค. 2566 Oct 2023

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีสงฆ์และงานรำลึก 72 ปี กองบังคับการตำรวจรถไฟ เกียรติยศและความภาคภูมิใจของตำรวจรถไฟในการให้บริการประชาชน พร้อมด้วย รองผู้ว่าการรถไฟฯ นายอวิรุทธิ์ ทองเนตร และ นายเอก สิทธิเวคิน โดยมี พล.ต.ต. ชัยรพ จุณณวัตต์ ผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจรถไฟ และเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ ร่วมกิจกรรมและให้การต้อนรับ ณ ห้องประชุมชั้น 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, presided over the Buddhist ceremony and the commemoration of the 72nd anniversary of the Railway Police Division Division, honoring the prestige and pride of the railway police in serving the public. He was accompanied by State Railway of Thailand (SRT) Deputy Governors Mr. Avirut Thongnet and Mr. Ek Sitthiwekin. Pol. Maj. Gen. Chairap Junnawat, Commander of the Railway Police Division Division, and railway police officers also participated in the activity and welcomed the attendees at the 1st floor meeting room, Railway Police Division Division Headquarters, Pathumwan District, Bangkok.

18 ต.ค. 2566
Oct 2023

นายเอกรัช ศรีอารยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่กองบังคับการตำรวจรถไฟ ได้ยุติการปฏิบัติหน้าที่ไปเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2566 ที่ผ่านมา ตามพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565 การรถไฟฯ ได้เตรียมความพร้อมดำเนินแผนดูแลความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร ทดแทนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจรถไฟ เพื่อสร้างความอุ่นใจแก่ผู้โดยสารในการเดินทาง ทั้งภายในขบวนรถทุกขบวน และสถานีรถไฟทุกแห่งทั่วประเทศ โดยร่วมกับกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมในเขตรถไฟ เพื่อดูแลยกระดับความปลอดภัย ป้องกันและปราบปรามปัญหาอาชญากรรมในเขตรถไฟ โดยทางตำรวจสอบสวนกลาง มีขอบเขตความรับผิดชอบและการดูแลรักษาความปลอดภัยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นพื้นที่ความรับผิดชอบของตำรวจรถไฟเดิม และได้กำหนดแผนโดยจัดส่งเจ้าหน้าที่ช่วยดูแลความปลอดภัยและตรวจตราความเรียบร้อยบนขบวนรถและสถานีรถไฟอย่างสม่ำเสมอ ในส่วนการดูแลรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ความรับผิดชอบของตำรวจรถไฟในเขตภูมิภาค จะอยู่ในความรับผิดชอบของกองบัญชาการ ตำรวจภูธรภาค 1-9 ในพื้นที่ของสถานีตำรวจภูธรต่าง ๆ

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor's Office, State Railway of Thailand, revealed that according to the termination of duty of the Railway Police Division Division on 17th October 2023 in accordance with the National Police Act B.E. 2565, the State Railway of Thailand has prepared a safety plan to replace the duties of the Railway Police Division in order to ensure peace of mind for passengers when traveling, both on all trains and at every railway station throughout the country. State Railway of Thailand (SRT) has cooperated with the Central Investigation Bureau to sign a memorandum of understanding regarding crime prevention in railway areas, to enhance safety and suppress crime in these areas. The Central Investigation Bureau will be responsible for maintaining safety in the Bangkok area, which was previously under the jurisdiction of the Railway Police Division, and has established a plan to regularly dispatch officers to maintain safety and inspect trains and railway stations. As for the safety of areas outside Bangkok that were previously the responsibility of the Railway Police Division, it will now be under the responsibility of Provincial Police Regions 1 to 9, through the local police stations in each area.

19 ต.ค. 2566
Oct 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ร่วมสนับสนุนภารกิจรัฐบาล จัดรถไฟรับส่งแรงงานไทยจากอิสราเอลเดินทางกลับบ้าน พร้อมเปิดพื้นที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เป็นศูนย์ประสานงานอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้แรงงานและครอบครัวใช้เป็นศูนย์กลางติดต่อประสานงานระหว่างกัน ถือเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนภารกิจของรัฐบาลตามนโยบายนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, supported the government's mission by arranging train services to transport Thai laborers returning from Israel back home, and opened the Krung Thep Aphiwat Central Terminal as a coordination center to facilitate laborers and their families, serving as a hub for contact and coordination between them. This is considered part of the support for the government's mission in line with the policy of Mr. Srettha Thavisin, Prime Minister.

21 ต.ค. 2566
Oct 2023

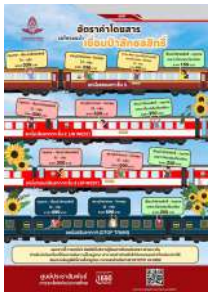
การรถไฟแห่งประเทศไทย พาทุกท่านเติมเต็มความสุข ต้อนรับลมหนาวกับขบวนรถไฟ KIHA 183 กับ 14 ทริป เหมันต์หรรษา เที่ยวทุ่งดอกไม้งาม ตลอดเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา ทั้งแบบไปเช้าเย็นกลับ และแบบพักค้างคืน ซึ่งมีให้เลือกหลากหลายรูปแบบรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยว ทุกกลุ่ม ทุกสไตล์ โดยได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานพันธมิตร ภาครัฐและภาคเอกชนในจังหวัดต่าง ๆ ก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น และสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน

The State Railway of Thailand brought happiness to everyone, welcoming the winter breeze with the KIHA 183 Diesel Railcar excursion train through 14 delightful winter trips to visit beautiful flower fields throughout November-December 2023. These included both day trips and overnight trips, offering a variety of options to meet the needs of tourists from all groups and styles. The trips were organized in cooperation with partner agencies from the public and private sectors in various provinces, which helped distribute income to local areas and sustainably strengthen the grassroots economy.

23 ต.ค. 2566 Oct 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดเดินขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ เส้นทาง กรุงเทพ-อยุธยา เนื่องในวันปิยมหาราช 23 ตุลาคม 2566 เพื่อแสดงออกถึงความจงรักภักดี และน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทานกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์สุขแก่ปวงชนชาวไทย โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ เส้นทางกรุงเทพ-อยุธยา-กรุงเทพ พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงานการรถไฟฯ นักท่องเที่ยวเข้าร่วมกิจกรรมในครั้งนี้

The State Railway of Thailand organized a special steam locomotive excursion train on the Bangkok-Ayutthaya route on the occasion of King Chulalongkorn Memorial Day, 23rd October 2023, to express loyalty and pay homage to the royal grace of King Chulalongkorn (Rama V), who granted the establishment of the railway service for the happiness and benefit of the Thai people. Mr. Avirut Thongnet, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, presided over the departure ceremony of the steam locomotive excursion train, Bangkok-Ayutthaya-Bangkok route, with State Railway of Thailand (SRT) executives, staff, and tourists participating in the event.



24 ต.ค. 2566 Oct 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอเชิญชวนนักท่องเที่ยว “นั่งรถไฟลอยน้ำ” ไปสัมผัสบรรยากาศปลายฝนต้นหนาวกับขบวนรถพิเศษนำเที่ยว เส้นทางกรุงเทพ-เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์-กรุงเทพ โดยเปิดให้บริการทุกวันเสาร์-อาทิตย์ ตลอดเดือนพฤศจิกายน 2566-มกราคม 2567 พร้อมเปิดให้บริการเที่ยวแรก 4 พฤศจิกายน 2566 การรถไฟฯ คาดหวังว่าการจัดกิจกรรมในครั้งนี้ จะช่วยสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยว และกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศให้กลับมาฟื้นตัวได้ตามนโยบายของรัฐบาลซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่ก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพ กระจายรายได้ สร้างความเข้มแข็งสู่เศรษฐกิจฐานรากและชุมชนให้กลับมามีความเข้มแข็งยั่งยืนต่อไป

The State Railway of Thailand invites tourists to ride the ‘Special Excursion Train on the Reservoir’ to experience the atmosphere of the end of the rainy season and the beginning of winter, with the special excursion train on the Bangkok-Pasak Jolasid Dam-Bangkok route. Services are available every Saturday and Sunday throughout November 2023-January 2024, with the first trip starting on 4th November 2023. SRT expects that this activity will boost tourism and contribute to the domestic economy to recover, in line with the government’s policy, which serves as a key mechanism to create jobs, generate income, distribute wealth, and strengthen the grassroots economy and communities sustainably.

25 ต.ค. 2566
Oct 2023

ตามที่สื่อสังคมออนไลน์ได้เผยแพร่ข้อความเกี่ยวกับผู้โดยสารไปซื้อตั๋วโดยสารที่สถานีรถไฟโนนสูง เพื่อเดินทางกับขบวนท้องถิ่น 430 โนนสูง-นครราชสีมา ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวได้มีผู้โดยสารรอซื้อตั๋วเป็นจำนวนมากและในขณะขบวนรถกำลังเข้าถึงสถานี พนักงานขายตั๋วโดยสารได้แจ้งให้ผู้โดยสารที่กำลังรอซื้อตั๋วที่สถานีให้ไปซื้อตั๋วบนขบวนรถไฟแทน แต่กลับถูกพนักงานบนขบวนรถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมไม่มีตั๋วโดยสารเพิ่มเติมคนละ 100 บาท โดยปรากฏข้อเท็จจริงว่าในวันดังกล่าวได้มีผู้โดยสารมารอซื้อตั๋วโดยสารเป็นจำนวนมาก ทำให้มีคิวยืนรอซื้อตั๋วโดยสารจำนวนมาก ประกอบกับในระหว่างนั้นขบวนรถโดยสารกำลังมาถึงสถานีพอดี ทำให้เจ้าหน้าที่จำหน่ายตั๋วที่สถานีได้แจ้งให้ผู้โดยสารไปซื้อตั๋วบนขบวนรถแทน เพราะเกรงว่าจะขึ้นขบวนรถไม่ทัน แต่กลับไม่ได้ประสานให้กับเจ้าหน้าที่บนขบวนรถทราบซึ่งถือเป็นความบกพร่องของเจ้าหน้าที่สถานีโนนสูง ดังนั้นเจ้าหน้าที่บนขบวนรถ จึงปฏิบัติตามระเบียบของการรถไฟฯ โดยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมกรณีที่ผู้โดยสารขึ้นมาบนขบวนรถโดยที่ไม่มีตั๋วโดยสาร อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถของการรถไฟฯ ได้ติดต่อไปยังผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบทั้ง 3 คน เพื่อประสานคืนเงินค่าปรับ พร้อมทั้งขออภัยในเหตุการณ์ที่ไม่ได้รับความสะดวกในการให้บริการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

According to a message shared on social media regarding a passenger who went to purchase a ticket at Non Sung Station to travel on Ordinary Train No. 430 Non Sung-Nakhon Ratchasima, at that time, there were many passengers waiting in line to buy tickets. While the train was arriving at the station, the ticket seller informed passengers who were still waiting to purchase tickets at the station to instead buy tickets on the train. However, the onboard staff collected a surcharge of 100 baht per person for boarding without a ticket, in accordance with the regulations of the State Railway of Thailand (SRT). The facts revealed that on that day, a large number of passengers were waiting to buy tickets, causing a long queue. At the same time, the train was arriving at the station, so the station ticket officer advised passengers to buy tickets onboard to ensure they would not miss the train. However, the station staff failed to coordinate with the onboard staff, which was a negligence on the part of Non Sung Station. Therefore, the onboard staff acted in accordance with State Railway of Thailand (SRT) regulations by collecting the surcharge for passengers boarding the train without tickets. Nevertheless, the State Railway of Thailand (SRT)'s Train Operations Department has now contacted the three affected passengers to arrange for a refund of the penalty fees and has apologized for the inconvenience caused.

02

พ.ย.
2566
Nov 2023

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ป.ป.ช.) ได้ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมรับฟังข้อมูลและสังเกตการณ์ การใช้งานหุ่นยนต์ฆ่าเชื้อโดยใช้รังสียูวีซี (UV-C) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ โรงซ่อมประจำวัน สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยมีเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ให้ข้อมูลและรายละเอียดต่าง ๆ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2566 ที่ผ่านมา นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การลงพื้นที่ดังกล่าวของ ป.ป.ช. เป็นการเข้ามาตรวจเยี่ยมเพื่อขอรับทราบข้อมูลและสังเกตการณ์ถึงการใช้งานของหุ่นยนต์ฆ่าเชื้อโดยใช้รังสียูวีซี (UV-C) โดยผลจากการจัดหาและนำหุ่นยนต์มาใช้ฆ่าเชื้อโรคภายในสถานีและบนขบวนรถโดยสาร สามารถได้ผลลัพธ์ที่น่าพึงพอใจ สร้างความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงานและผู้โดยสารอย่างชัดเจน นับตั้งแต่มีการนำหุ่นยนต์ฆ่าเชื้อมาใช้งาน ไม่พบผู้โดยสารติดเชื้อโควิด-19 หรือโรคระบาดต่าง ๆ จากการเดินทางโดยรถไฟหรือที่สถานีเลย ซึ่งถือเป็นความคุ้มค่าในการช่วยป้องกันยับยั้งการแพร่ระบาด และลดความสูญเสียของพี่น้องประชาชนได้เป็นอย่างดี

According to the Office of the National Anti-Corruption Commission (NACC), a site visit was conducted to receive information and observe the use of the UV-C disinfection robot of the State Railway of Thailand (SRT) at the Daily Maintenance Depot, Krung Thep Aphiwat Central Terminal, with SRT officials providing information and details. On 27th October 2023, Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand (SRT), revealed that the NACC's site visit was to request information and observe the operation of the UV-C disinfection robot. As a result of the procurement and use of the disinfection robots inside stations and passenger trains, the implementation has yielded highly satisfactory results. It significantly enhanced safety for staff and passengers. Since implementing the use of these disinfection robots, there have been no reported COVID-19 or other infectious disease cases from train travel or within stations. This demonstrates value in preventing outbreaks and reducing losses among the public effectively and efficiently.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ น้ำแร่ธรรมชาติตราช้าง จัดกิจกรรมทางดนตรีครั้งสำคัญในสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ภายใต้ชื่องาน “น้ำแร่ธรรมชาติตราช้าง เติมเต็มคำว่าเพื่อน” “Chang Road to Friendship” โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และนายทรงวิทย์ ศรีธรรม ผู้บริหารสูงสุดผลิตภัณฑ์น้ำแร่ธรรมชาติตราช้าง เข้าร่วมในการจัดงานเพื่อมอบประสบการณ์สุดพิเศษให้แก่ประชาชนผู้โดยสารทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่ใช้บริการภายในสถานี ตลอดจนส่งเสริมให้สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นแลนด์มาร์กการจัดกิจกรรมที่สำคัญระดับประเทศ

The State Railway of Thailand (SRT), in collaboration with Chang Natural Mineral Water, organized a major music event at Bangkok Station (Hua Lamphong) under the event name “Chang Natural Mineral Water-Fulfilling the Meaning of Friendship”-“Chang Road to Friendship”. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand (SRT), and Mr. Songwit Sritham, Chief Executive of Chang Natural Mineral Water, participated in organizing the event to provide a memorable experience for passengers and visitors, both Thai and foreign passengers using the station services. This event also aims to promote Bangok Station (Hua Lamphong) as a prominent venue for national-level events.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่การรถไฟฯ ได้เปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารขบวนรถพิเศษนำเที่ยว KIHA 183 เดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2566 ภายใต้คอนเซ็ปต์ : เหมันต์หรรษา เที่ยวทุ่งดอกไม้งาม ปรากฏว่าได้รับการตอบรับจากประชาชนนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี โดยเฉพาะเส้นทางกรุงเทพ-เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ มีการสำรองเต็มทุกที่นั่งอย่างรวดเร็วภายในเวลาไม่กี่ชั่วโมง จนทำให้เกิดกระแสจากนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ต้องการให้การรถไฟฯ เปิดทริปท่องเที่ยวขบวน KIHA 183 ในเส้นทางดังกล่าวเพิ่มเติมอีก การรถไฟฯ จึงได้จัดเพิ่มทริปขบวนรถพิเศษนำเที่ยว KIHA 183 เส้นทางกรุงเทพ-เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ “พาชมทุ่งดอกเบญจมาศและทุ่งทานตะวัน นั่งรถไฟลอยน้ำเที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ชมพระอาทิตย์ตกดิน” เป็นกรณีพิเศษ ในวันที่ 25 และ 26 พฤศจิกายน วันที่ 9 และ 10 ธันวาคม 2566 รวม 4 ทริป 4 วัน เพื่อเป็นของขวัญพิเศษให้กับนักท่องเที่ยวในโอกาสส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ โดยเริ่มจำหน่ายตั๋วโดยสารเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2566 ที่ผ่านมา

11 พ.ย. 2566
Nov 2023

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand (SRT), stated that the SRT had opened ticket sales for the KIHA 183 special excursion train during November-December 2023 under the concept: “Delightful Winter-Visiting Beautiful Flower Fields”. It received very good response from the public and tourists, especially the Bangkok-Pa Sak Jolasid Dam route, which sold out within just a few hours. This generated demand from many tourists requesting the SRT to add more KIHA 183 trips on this route. Therefore, the SRT has added special excursion trips on the Bangkok-Pa Sak Jolasid Dam route, featuring visits to chrysanthemum fields and sunflower fields, floating train experience, sightseeing at the dam, and sunset viewing, as a special program for the year-end season. The trips are scheduled on 25th and 26th November and 9th and 10th December 2023, totaling four trips on four days. Ticket sales began on 14th November 2023.

14 พ.ย. 2566
Nov 2023

ตามที่ได้มีการเผยแพร่ข่าวผ่านสื่อออนไลน์เกี่ยวกับกรณีลิฟท์และบันไดเลื่อนสถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดงใช้งานไม่ได้หลายจุดนั้น หลังจากทราบเรื่องดังกล่าว นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้สั่งการให้การรถไฟฯ และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ร่วมกันตรวจสอบสาเหตุและหาแนวทางดำเนินการแก้ไขเป็นการเร่งด่วนโดยทันที การรถไฟฯ ขอขอบคุณทุกความคิดเห็นของประชาชน โดยพร้อมน้อมรับทุกคำติชม เพื่อนำมาใช้ปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สร้างความพึงพอใจต่อประชาชนผู้ใช้บริการสูงสุดต่อไป

According to news published on online media regarding the case of elevators and escalators at several stations of the Red Line suburban train service being out of service, after learning of this matter, Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, ordered the State Railway of Thailand (SRT) and SRT Electrified Train Company Limited to jointly investigate the cause and urgently implement measures for resolution. The

State Railway of Thailand (SRT) appreciates all feedback from the public and is open to all comments and suggestions to enhance and develop services, for the maximum benefit and satisfaction of service users.

17 พ.ย. 2566
Nov 2023

เมื่อวันที่ 13-17 พฤศจิกายน 2566 ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายบริการโดยสารและศูนย์ประชาสัมพันธ์ ได้ร่วมกันจัดกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) นำคณะนักเรียนและครูในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ จากจังหวัดนราธิวาส 5 โรงเรียน รวม 170 คน ประกอบด้วย 1. โรงเรียนบ้านตอแล 2. โรงเรียนบ้านทุ่งคา 3. โรงเรียนบ้านสะโล 4. โรงเรียนบ้านมะรือโบตก 5. โรงเรียนบ้านตาดีกามูฮำมาดียะบ้านสะโลว์บูกิตยือแร เดินทางทัศนศึกษาเส้นทางรถไฟสุไหงโกลก-ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อเปิดโอกาสการเรียนรู้นอกห้องเรียน และเสริมสร้างประสบการณ์ชีวิตในการเดินทางรถไฟตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มอบหมายให้การรถไฟฯ เข้าไปมีส่วนร่วมสนับสนุนกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม และส่งเสริมให้คนไทยได้มีโอกาสเข้าถึงการใช้บริการรถไฟได้อย่างเท่าเทียมกัน

During 13th-17th November 2023, the State Railway of Thailand (SRT), through the Train Operations Department, Passenger Services Department, and Public Relations Center, jointly organized a Corporate Social Responsibility (CSR) activity by organizing a study trip for a group of students and teachers from the southern border provinces, specifically from Narathiwat Province, totaling 170 people from 5 schools: 1. Ban Tolae School, 2. Ban Thung Kha School, 3. Ban Salo School, 4. Ban Maruebo Tok School, 5. Ban Tadika Muhammadiah School (Salobukit Yurae Village), on an educational excursion by train along the Sungai Kolok-Prachuap Khiri Khan route. The objective was to provide opportunities for out-of-classroom learning and enrich life experiences through train travel, in accordance with the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand (SRT), who has assigned the SRT to take part in supporting socially beneficial activities and promoting equal access to train services for all Thais.

เมื่อวันที่ 13-17 พฤศจิกายน 2566 ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายบริการโดยสาร และศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งเรื่องการขยายการให้บริการรถไฟท่องเที่ยว ขบวน 997/998 กรุงเทพ (หัวลำโพง)-จุกเสม็ด ซึ่งให้บริการเฉพาะวันเสาร์/อาทิตย์ ตั้งแต่วันที่ 18 พฤศจิกายน 2566 เป็นต้นไป ซึ่งขยายการให้บริการจากเดิมสถานีบ้านพลูตาหลวงไปสู่สถานีจุกเสม็ด เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของกองทัพเรือ โดยขาไป ถึงสถานีจุกเสม็ด เวลา 10:10 น. และขากลับออกจากสถานีจุกเสม็ด เวลา 15:30 น. มีเวลาให้นักท่องเที่ยวได้เดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวกว่า 5 ชั่วโมง เพียงพอต่อการท่องเที่ยวและส่งเสริมเศรษฐกิจท้องถิ่นให้ยั่งยืนอีกด้วย

The State Railway of Thailand (SRT) announces the extension of the special weekend excursion train services Nos. 997/998 from Bangkok (Hua Lamphong) to Chuk Samet, effective from 18th November 2023 onwards. The service, originally terminating at Ban Phlu Ta Luang Station, has been extended to Chuk Samet Station to promote tourism in line with the Royal Thai Navy's development of the local tourist area. The outbound trip arrives at Chuk Samet Station at 10:10 a.m., and the return trip departs from Chuk Samet Station at 3:30 p.m., providing tourists with more than five hours to explore the surrounding attractions. This service extension supports tourism and promotes sustainable local economic development.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามนโนบายของกระทรวงคมนาคม และนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ที่มุ่งขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ให้เป็นระบบขนส่งหลักของประเทศ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ จึงได้ขานรับนโยบายขยายเส้นทางเดินรถสายตะวันออก ให้บริการสถานีปลายทางเพิ่มอีก 2 แห่ง ได้แก่ สถานีอู่ตะเภาและสถานีจุกเสม็ด เชื่อมโยงการเดินทางให้กับพี่น้องประชาชน รับการขยายตัวทางการท่องเที่ยว และการเติบโตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ในอนาคต

18 พ.ย. 2566
Nov 2023

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand (SRT), revealed that in line with the policy of the Ministry of Transport and Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, which aims to promote railway transport as the country's primary transportation system, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand (SRT), has implemented this policy by extending the eastern railway line to include two additional terminal stations: U-Tapao Station and Chuk Samet Station. This aims to enhance connectivity for the public and support the expansion of tourism and future growth within the Eastern Economic Corridor (EEC).

19 พ.ย. 2566
Nov 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยขยายเวลาจองตั๋วล่วงหน้าจาก 30 วันเป็น 90 วัน เริ่ม 20 พฤศจิกายน 2566 สำหรับขบวนรถนำร่อง 8 ขบวน ใน 3 เส้นทางหลัก ได้แก่

สายเหนือ (2 ขบวน)
- เที่ยวไป : ด่วนพิเศษที่ 9 (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่)
- เที่ยวกลับ : ด่วนพิเศษที่ 10 (เชียงใหม่-กรุงเทพฯ)

สายตะวันออกเฉียงเหนือ (4 ขบวน)
- เที่ยวไป : ด่วนพิเศษที่ 23 (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี)
- เที่ยวกลับ : ด่วนพิเศษที่ 24 (อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ)
- เที่ยวไป : ด่วนพิเศษที่ 25 (กรุงเทพฯ-หนองคาย)
- เที่ยวกลับ : ด่วนพิเศษที่ 26 (หนองคาย-กรุงเทพฯ)

สายใต้ (2 ขบวน)
- เที่ยวไป : ด่วนพิเศษที่ 31 (กรุงเทพฯ-หาดใหญ่)
- เที่ยวกลับ : ด่วนพิเศษที่ 32 (หาดใหญ่-กรุงเทพฯ)

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand (SRT), revealed that the State Railway of Thailand (SRT) has extended the advance booking period from 30 days to 90 days, starting from 20th November 2023, for 8 pilot train services across 3 main routes, namely:

Northern Line (2 trains):
- Outbound: Special Express No. 9 (Bangkok-Chiang Mai)
- Return: Special Express No. 10 (Chiang Mai-Bangkok)

Northeastern Line (4 trains):
- Outbound: Special Express No. 23 (Bangkok-Ubon Ratchathani)
- Return: Special Express No. 24 (Ubon Ratchathani-Bangkok)
- Outbound: Special Express No. 25 (Bangkok-Nong Khai)
- Return: Special Express No. 26 (Nong Khai-Bangkok)

Southern Line (2 trains):
- Outbound: Special Express No. 31 (Bangkok-Hat Yai)
- Return: Special Express No. 32 (Hat Yai-Bangkok)

21 พ.ย. 2566
Nov 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ประจำปี 2566 ณ วัดไตรมิตรวิทยารามวรวิหาร ในวันที่ 21 พฤศจิกายน 2566 โดยมี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นประธาน พร้อมคณะผู้บริหาร พนักงาน และประชาชน ร่วมทำบุญ ในโอกาสนี้ การรถไฟฯ ร่วมทำบุญโดยพระราชกุศลสมทบทุนบำรุงพระพุทธศาสนา เป็นจำนวนเงิน 2,199,999.99 บาท และบริจาคเพื่อสนับสนุนการศึกษาให้แก่โรงเรียนต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมโอกาสทางการศึกษาและยกระดับคุณภาพชีวิตของเยาวชน

The State Railway of Thailand (SRT) organized the Royal Kathin Robe for the year 2023 at Wat Traimitr Withayaram Worawihan on 21st November 2023. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand (SRT), presided over the ceremony, accompanied by executives, staff, and members of the public who joined the merit-making. On this occasion, the SRT made a royal merit-making donation for the maintenance of Buddhism in the amount of 2,199,999.99 baht, and also donated to support various schools in order to promote educational opportunities and improve the quality of life for youth.

24 พ.ย. 2566
Nov 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยกระทรวงคมนาคม เป็นประธานลงนาม MOU ระหว่าง กรมการขนส่งทางบก และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อบูรณาการระบบขนส่งสินค้าให้เชื่อมต่อระหว่างทางบกและทางรางอย่างไร้รอยต่อ เพิ่มขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ ลดต้นทุนการขนส่ง และผลักดันระบบรางให้เป็นระบบขนส่งหลักของประเทศ โดยมีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงดังกล่าว

โครงการนำร่องได้แก่ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย และศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ซึ่งจะเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟทางคู่

เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และ บ้านไผ่-นครพนม ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าเปิดบริการได้ในปี 2568 ความร่วมมือครั้งนี้ช่วยเพิ่มศักยภาพของไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค สร้างโอกาสด้านการค้าและการลงทุนในอนาคต

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, presided over the signing ceremony of a Memorandum of Understanding (MOU) between the Department of Land Transport and the State Railway of Thailand (SRT) to integrate freight transport systems, connecting land and rail seamlessly. This aims to enhance logistics capability, reduce transportation costs, and promote the rail system as the main mode of transport for the country. Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport, and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand (SRT), also co-signed the agreement.

The pilot projects include the Chiang Khong Freight Interchange Center in Chiang Rai Province and the Border Transport Center in Nakhon Phanom Province, which will be linked to the dual-track railway projects Den Chai-Chiang Rai-Chiang Khong and Ban Phai-Nakhon Phanom, both currently under construction and expected to open in 2025. This cooperation enhances Thailand's potential to become a regional logistics hub and creates future opportunities in trade and investment.

25 พ.ย. 2566
Nov 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม มอบนโยบายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เตรียมมาตรการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลลอยกระทง เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2566 โดยจะมีการเพิ่มตู้โดยสารระหว่างวันที่ 26-28 พฤศจิกายน 2566 สามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มถึง 10,000 คนต่อวัน พร้อมเข้มงวดมาตรการรักษาความปลอดภัย ตรวจตราขบวนรถ พื้นที่สถานีและกล้องวงจรปิดทั่วประเทศ เพื่อดูแลนักท่องเที่ยวและประชาชนได้รับความปลอดภัยตลอดการเดินทาง

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, assigned the State Railway of Thailand (SRT) to prepare measures for convenience and safety to accommodate the travel of the public during the Loy Krathong Festival on 27th November 2023. Additional passenger cars will be added during 26th-28th November 2023, which can accommodate an increase of up to 10,000 passengers per day. At the same time, strict safety measures will be enforced, including inspections of trains, station areas, and nationwide CCTV surveillance to ensure the safety of tourists and the public throughout their journeys.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายให้การรถไฟฯ เตรียมพร้อมในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชนที่จะเดินทางกลับภูมิลำเนา และท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2567 ได้อย่างเพียงพอและปลอดภัย โดยเพิ่มขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร ประเภทรถตู้นอนปรับอากาศและรถนั่งชั้น 3 ไป-กลับ อีก 12 ขบวน ในเส้นทางสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ พร้อมกับได้ทำการพ่วงตู้โดยสารของขบวนรถธรรมดาขบวนรถชานเมือง ให้เต็มหน่วยลากจูงในทุกเส้นทาง ตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา โดยสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มอีก 15,000 คนต่อวัน สามารถดูแลรองรับการเดินทางของผู้โดยสารได้ไม่ต่ำกว่า 100,000 คนต่อวัน เพื่อให้เพียงพอและไม่มีผู้โดยสารตกค้าง พร้อมกับเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ สารเสพติดของพนักงานขับรถ เจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถ และประจำสถานีก่อนปฏิบัติหน้าที่ รวมถึงห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถ และบริเวณสถานีรถไฟ

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, has assigned the State Railway of Thailand to prepare measures for convenience and safety to accommodate the travel of

27 พ.ย. 2566
Nov 2023

citizens returning to their hometowns and traveling during the New Year 2024 festival sufficiently and safely. Special additional trains have been added-including air-conditioned sleeping cars and third-class seating cars-totaling 12 trains for round trips on the Northern and Northeastern lines. In addition, extra carriages have been attached to regular and suburban trains to utilize full hauling capacity on all routes since 28 December 2023. These measures can support an additional 15,000 passengers per day, ensuring a total capacity of no less than 100,000 passengers per day, preventing passengers from being stranded. At the same time, strict enforcement of alcohol and drug screening for train drivers, train staff, and station personnel before duty is being implemented, along with a prohibition on the sale of alcoholic beverages on trains and within station areas.

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เดินหน้ามาตรการลดค่าครองชีพประชาชน เปิดให้บริการคิดค่าโดยสารเดินทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงและรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง ผ่านสถานีบางซ่อน ในอัตราสูงสุดไม่เกิน 20 บาทต่อเที่ยว โดยสามารถชำระเงินผ่าน บัตร EMV Europay, Mastercard, VISA หรือบัตรเครดิตและบัตรเดบิตที่เข้าร่วมโครงการ มาตรการดังกล่าวมีผลตั้งแต่วันที่ 30 พฤศจิกายน 2566 ที่ผ่านมา โดยผู้โดยสารต้องเดินทางข้ามสายภายใน 30 นาที หากเกินกำหนดจะถูกคิดค่าโดยสารสูงสุด 42 บาท ทั้งนี้ ธนาคารจะคืนเงินส่วนต่าง (Cash Back) ให้ภายใน 3 วัน เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุด พร้อมส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ

29 พ.ย. 2566
Nov 2023

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, is pushing forward measures to reduce the cost of living for the people by allowing fare payment for connecting trips between the Red Line suburban railway and the MRT Purple Line via Bang Son Station at a maximum fare of no more than 20 baht per trip. Payments can be made via EMV cards (Europay, MasterCard, VISA), credit cards, and debit cards that participate in the project. This measure has been in effect since 30th November 2023. Passengers must transfer lines within 30 minutes; otherwise, they will be charged a maximum fare of 42 baht. However, banks will refund the difference (cashback) within 3 days to ensure that the public receives the maximum benefit and to encourage efficient use of public transportation.

30 พ.ย. 2566
Nov 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ทดสอบระบบบัตร EMV Contactless สำหรับชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีม่วง สูงสุด 20 บาท โดยเริ่มใช้ตั้งแต่ 30 พฤศจิกายน 2566 ที่ผ่านมา เพื่ออำนวยความสะดวกและลดภาระค่าใช้จ่ายประชาชน

นอกจากนี้ ได้ลงพื้นที่ติดตามโครงการรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ซึ่งมีความคืบหน้าร้อยละ 97 โดยเปิดให้บริการช่วงแรกวันที่ 15 ธันวาคม 2566 และช่วงที่สองในเดือนเมษายน 2567 พร้อมเร่งรัดมาตรการความปลอดภัย เช่น ติดตั้งไฟส่องสว่าง เครื่องสูบน้ำ และสะพานข้ามทางรถไฟ เพื่อลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดเสมอระดับ

โครงการดังกล่าวถือเป็นก้าวสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายระบบรางของไทย มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางคมนาคมของอาเซียนในอนาคต

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, tested the EMV Contactless card system for fare payment on the Red Line and Purple Line electric trains, with a maximum fare of 20 baht. This system has been in use since 30th November 2023 to facilitate convenience and reduce the financial burden on the people.

In addition, he visited the site to monitor the Southern double-track railway project, Nakhon Pathom-Hua Hin section, which is 97% complete. The first phase is scheduled to open on 15th December 2023 and the second phase in April 2024. He is also expediting safety measures such as the installation of lighting, water pumps, and railway overpasses to reduce accidents at level crossings.

This project is considered an important step in the development of Thailand's rail network, aiming to become the transportation hub of ASEAN in the future.

03 ธ.ค. 2566 Dec 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำคณะลงพื้นที่ อุดรธานี-หนองคาย-หนองบัวลำภู ติดตามความคืบหน้าโครงการโลจิสติกส์และรถไฟทางคู่ เพื่อติดตามความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างเชื่อมทางรถไฟจากสถานีหนองตะไก้ เข้าสู่พื้นที่โครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี รวมทั้งแผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) สถานีนาทา และแผนพัฒนาย่านสถานีหนองคายที่จะเชื่อมไปยังสถานีท่านาแล้งและเวียงจันทน์ (คำสะหวาด) รองรับการขนส่งสินค้าโลจิสติกส์ผ่านแดนระหว่างไทย-ลาว-จีน โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, led a delegation to visit Udon Thani, Nong Khai, and Nong Bua Lamphu to follow up on the progress of logistics and double-track railway projects. The visit aimed to monitor the progress of the railway connection project from Nong Takai Station to the Udon Thani Industrial Estate area, as well as the development plan for the Transshipment Yard at Na Tha Station and the development plan for the Nong Khai station area, which will connect to Thanaleng Station and Vientiane (Khamsavath), supporting cross-border logistics transportation between Thailand, Laos, and China. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, along with SRT executives, welcomed the delegation.

05 ธ.ค. 2566 Dec 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดเดินขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำเฉลิมพระเกียรติ เส้นทาง กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพ เนื่องในโอกาสวันที่ 5 ธันวาคม วันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร โดยมีนายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงานการรถไฟฯ ประชาชน และนักท่องเที่ยวเข้าร่วมกิจกรรม ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

The State Railway of Thailand organized a special steam locomotive excursion train to commemorate the auspicious occasion of 5th December, the birthday anniversary of His Majesty King Bhumibol Adulyadej the Great, on the Bangkok-Chachoengsao-Bangkok route. Mr. Anan Phonimdaeng, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, presided over the departure ceremony of the special steam locomotive excursion train, joined by SRT executives, staff, the public, and tourists at Bangkok Station (Hua Lamphong).

การรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าร่วมในพิธีวางพานพุ่มดอกไม้ถวายราชสักการะ เนื่องในวันคล้ายวันพระราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ 5 ธันวาคม 2566 โดยมีนายสากล ชอบตรง วิศวกรอำนวยการศูนย์วิชาการและโทรคมนาคม เป็นผู้แทนการรถไฟฯ พร้อมด้วยคณะผู้บริหารการรถไฟฯ เข้าร่วมพิธี ณ อุทยานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ถนนพิษณุโลก แขวงสวนจิตรลดา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร

The State Railway of Thailand participated in the wreath-laying and floral tribute ceremony on the occasion of the birthday anniversary of His Majesty King Bhumibol Adulyadej the Great, National Day, and Father's Day on 5th December 2023. Mr. Sakon Chobtrong, Executive Engineer of the Academic and Telecommunications Center, was the representative of the State Railway of Thailand, accompanied by SRT executives. The ceremony was held at the Chalerm Phrakiat Park in honor of His Majesty King Bhumibol Adulyadej the Great, Phitsanulok Road, Suan Chitlada Subdistrict, Dusit District, Bangkok.

06 ธ.ค. 2566
Dec 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย เข้ารับรางวัลรัฐบาลดิจิทัล ประจำปี 2566 "DG Awards 2023" ประเภท "หน่วยงานคุณภาพด้านการใช้ธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance)" ด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูล และด้านการวิเคราะห์และใช้ประโยชน์ข้อมูล โดยมีนายเอกสิทธิเวคิน รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้แทนเข้ารับรางวัล โดยมีนางพวงเพ็ชร ชุนละเอียด รัฐมนตรี ประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นผู้มอบรางวัล ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล

The State Railway of Thailand received the Digital Government Awards 2023 (DG Awards 2023) in the category of "Quality Agency in the Use of Public Sector Data Governance" for data exchange and data analysis and utilization. Mr. Ek Sittivaekin, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, was the representative who received the award. The award was presented by Ms. Puangpetch Chunla-iad, Prime Minister's Office minister, at Santi Maitri Building, Government House.

นายแพทย์ชลน่าน ศรีแก้ว รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธานเปิดการประชุมสัญจรผู้บริหารระดับสูงกระทรวงสาธารณสุข ขับเคลื่อนการส่งเสริมเพิ่มเด็กไทยเกิดดี มีคุณภาพ Give Birth Great World ผ่านสัญลักษณ์ปลาตะเพียน และใช้ขบวนรถไฟเป็นยานพาหนะในการเดินทางประชุมสัญจรฯ จากสถานีกรุงเทพไปยังสถานีบางปะอิน โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะผู้บริหารกระทรวงสาธารณสุข การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และกรมอนามัย เข้าร่วมงาน ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Dr. Cholnan Srikaew, Minister of Public Health, presided over the mobile meeting of senior executives of the Ministry of Public Health to drive the initiative “Give Birth Great World” promoting quality births for Thai children through the symbol of the pla tapian (woven fish). The meeting journey was conducted by using the train as a means of transportation from Bangkok Station to Bang Pa-In Station. Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, along with executives from the Ministry of Public Health, the State Railway of Thailand, the Tourism Authority of Thailand, and the Department of Health, joined the event at Bangkok Station (Hua Lamphong).

The State Railway of Thailand (SRT) responds to the Quick Win policy “Transportation for the People” by launching the double-track railway service in the southern line, from Ban Khubua (Ratchaburi) to Saphli (Chumphon), a total distance of 348 kilometers, starting from 15th December 2023. The train schedule for 60 southern trains has been adjusted, reducing travel time by up to 1.30 hours. This helps trains run faster without having to wait for passing, doubling the capacity for train operations, reducing logistics transportation costs, and increasing safety by decreasing accidents at railway crossings. This project will help distribute economic opportunities, improve the quality of life of the people, and drive Thailand to become the transportation hub of ASEAN.

09 ธ.ค. 2566 Dec 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ขานรับนโยบาย Quick Win “คมนาคมของประชาชน” เปิดให้บริการรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วง บ้านคูบัว (ราชบุรี)-สะพลี (ชุมพร) ระยะทาง 348 กม. เริ่ม 15 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา โดยปรับเวลาเดินรถสายใต้ 60 ขบวน ลดเวลาการเดินทางลงได้ถึง 1.30 ชั่วโมง ช่วยให้ขบวนรถเดินทางได้รวดเร็วขึ้น ไม่ต้องรอหลีกขบวนรถ เพิ่มขีดความสามารถรองรับการเดินรถ 2 เท่า ลดต้นทุนขนส่งโลจิสติกส์ และเพิ่มความปลอดภัย ลดอุบัติเหตุ ณ จุดตัดทางรถไฟ ทั้งนี้ โครงการนี้จะช่วยกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน และผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมของอาเซียนต่อไป

11 ธ.ค. 2566 Dec 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมกับมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง เปิดตัวโปรแกรมท่องเที่ยวทางรถไฟ “แอ่วเหนือม่วนใจ๋ เที่ยวแบบไทยในวิถีล้านนา” รองรับนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูหนาว ตั้งแต่ธันวาคม 2566-มีนาคม 2567 ที่ผ่านมา ครอบคลุม 10 ทริป 5 เส้นทาง ในพื้นที่ แพร่ น่าน ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ และเชียงราย ทั้งนี้ แพ็กเกจรวมค่าที่พัก ตั๋วรถไฟ ตู้นอนปรับอากาศชั้น 2 ค่าเดินทาง ค่าเข้าชมสถานที่ และอาหารครบทุกมื้อ ราคาตั้งแต่ 7,790-9,590 บาท/ท่าน

The State Railway of Thailand (SRT), in collaboration with Lampang Rajabhat University, launched a railway tourism program titled “Auea Nuea Muan Jai: Travel Thai Style in Lanna Way” to accommodate tourists during the winter season from December 2023 to March 2024. The program covers 10 trips on 5 routes in the areas of Phrae, Nan, Lampang, Lamphun, Chiang Mai, and Chiang Rai. The package includes accommodation, second-class air-conditioned sleeper train tickets, transportation, entrance fees, and all meals, with prices ranging from 7,790 to 9,590 baht per person.

14 ธ.ค. 2566 Dec 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ต่อยอดนโยบาย Quick Win ลดค่าครองชีพประชาชน ปรับลดค่าบริการจอดรถชั้นใต้ดิน สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ตั้งแต่ 15 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา พร้อมใช้ตั๋วโดยสาร หรือบัตรรถไฟฟ้าเป็นส่วนลดพิเศษได้เพิ่มเติม ทั้งนี้ การรถไฟฯ ได้มีการจัดระบบดูแลการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รองรับการจอดรถยนต์ของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการอย่างเพียงพอ โดยมีระบบรักษาความปลอดภัย มีการติดตั้งกล้องวงจรปิด บันทึกรถยนต์เข้า-ออก และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ดูแลในพื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อสร้างความอุ่นใจให้กับผู้มาใช้บริการ

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, continues to implement the Quick Win policy to reduce the cost of living for the people by reducing the underground parking fees at Krung Thep Aphiwat Central Terminal starting from 15th December 2023. Passengers can also use train tickets or electric train cards as additional special discounts. In this regard, the State Railway of Thailand has arranged a system to ensure convenience and safety, providing sufficient parking for passengers and service users.

The security system includes CCTV cameras to record vehicle entries and exits, along with security personnel stationed in the area 24 hours a day to ensure peace of mind for users.

16 ธ.ค. 2566 Dec 2023

นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง รองผู้ว่าการไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้แทนการรถไฟฯ รับเช็คค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ศูนย์การค้าบริเวณสามเหลี่ยมย่านพหลโยธินประจำปี 2567 จากนายปัณฑิต มงคลกุล ประธานกรรมการบริหารสายบัญชีการเงิน นายสุภารัฐ จิราธิวัฒน์ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ และนายชนิตร ชาญชัยณรงค์ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส เป็นผู้แทนจากบริษัท เซ็นทรัลอินเตอร์พัฒนา จำกัด ซึ่งเป็นค่าใช้ประโยชน์จากการใช้พื้นที่ของการรถไฟฯ ในรอบระยะเวลา 1 ปี (วันที่ 19 ธันวาคม 2566-18 ธันวาคม 2567) เป็นเงิน 1,387,603,000 บาท ณ ห้องประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ชั้น 2 ตึกบัญชาการรถไฟ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

Mr. Anan Phonimdaeng, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, represented the SRT to receive a compensation check for the utilization of the commercial center area at the Phahonyothin triangle for the year 2024 from Mr. Pandit Mongkolkul, Executive Chairman of the Accounting and Finance Division, Mr. Suparat Chirathivat, Deputy Managing Director, and Mr. Chanitr Chanchainarong, Senior Deputy Managing Director, as representatives from Central International Development Co., Ltd. This payment is for the use of SRT land over a one-year period (from 19th December 2023 to 18th December 2024) in the amount of 1,387,603,000 baht, at the Meeting Room of the Railway Board, 2nd Floor, Command Building, Pathumwan District, Bangkok.

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ติดตามความก้าวหน้าโครงการรถไฟทางคู่สายใต้ และตรวจเยี่ยมสถานีรถไฟอีกหลายแห่ง เพื่อเตรียมความพร้อมในการเปิดให้บริการเดินรถไฟทางคู่สายใต้ช่วงแรก ระหว่างสถานีบ้านคูบัว จังหวัดราชบุรี ถึงสถานีสะพลี จังหวัดชุมพร ที่เริ่มเปิดให้บริการในวันที่ 15 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา รองรับการเดินทางของผู้โดยสารในช่วงเทศกาลปีใหม่ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย โดยมี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ และผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, together with executives from the Ministry of Transport, visited the area to monitor the progress of the southern double-track railway project and inspect several train stations in preparation for the initial operation of the southern double-track railway between Ban Khubua Station in Ratchaburi Province and Saphli Station in Chumphon Province, which began service on 15th December 2023, to support passenger travel during the New Year festival with convenience, speed, and safety. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, and SRT executives welcomed the delegation.

18 ธ.ค. 2566
Dec 2023

นายสุรพงษ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในการแถลงข่าวเปิดกิจกรรมรณรงค์การอำนวยความสะดวกและปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2567 โดยสั่งการทุกหน่วยงานบูรณาการเชื่อมโยงการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเข้าด้วยกัน เพื่อรองรับการเดินทางในช่วงเทศกาลให้เพียงพอ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ตลอดจนการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้บูรณาการระบบขนส่งสาธารณะเข้าด้วยกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยมีนางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ณ ห้องประชุมบุรฉัตร สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

Mr. Surapong, Deputy Minister of Transport, presided over the press conference to launch the campaign for convenience and safety services to support public travel during the 2024 New Year festival. He instructed all agencies to integrate and connect the public transport systems together to accommodate the travel demand during the festival period with sufficiency, convenience, speed, and safety. He also emphasized the use of modern technology and innovation to integrate public transportation systems to enhance service efficiency. Attendees included Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Sorapong Paithoonphong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport (Head of the Transport Mission Group), Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, and Mr. Suthep Punpeng, Chief Executive Officer of SRT Electric Train Company Limited, at the Burachat Conference Room, Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

23 ธ.ค. 2566
Dec 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดปฏิทินการท่องเที่ยวทางรถไฟ KIHA 183 ต้อนรับปีใหม่ 2567 ประจำเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2567 โดยพาทุกท่านเติมเต็มความสุขต้อนรับเทศกาลปีใหม่และเดือนแห่งความรัก ภายใต้คอนเซ็ปต์ : ส่งความสุขกับ KIHA 183 และ Season of Love เอาใจสายเที่ยว แชะ ฟิน อิ่มเอมไปกับ 14 ทริป 6 เส้นทางสุดพิเศษ มีให้เลือกหลากสไตล์ ทุกวันเสาร์และอาทิตย์ ทั้งแบบไปเช้ากลับเย็นและแบบพักค้างคืน ตลอด 2 เดือนเต็ม โดยทุกทริปได้รับการตอบรับที่ดี ทั้งนี้ การรถไฟฯ ต้องการเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาระบบการขนส่งระบบรางในมิติด้านการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความเข้มแข็งต่อเศรษฐกิจชุมชนและการท่องเที่ยวภายในประเทศให้เข็มแข็งและยั่งยืนต่อไป

The State Railway of Thailand launches the travel calendar for KIHA 183 to welcome the New Year 2024 for the months of January-February 2024, inviting everyone to experience happiness for the New Year festival and the month of love under the concept: "Spreading Happiness with KIHA 183 and Season of Love". This caters to travel lovers who enjoy taking photos, relaxing, and indulging in joyful trips with 14 trips across 6 special routes, offering various styles every Saturday and Sunday, including both day trips and overnight stays throughout the two full months. Every trip has received a positive response. The State Railway of Thailand aims to be a part of developing the rail transport system in the tourism dimension, to strengthen the local economy and domestic tourism sustainably.

25 ธ.ค. 2566
Dec 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่เกิดสถานการณ์ฝนตกหนักในพื้นที่ภาคใต้ ทำให้เกิดน้ำท่วมเฉียบพลันในจังหวัดนราธิวาส เป็นเหตุให้มีมวลน้ำไหลเข้าท่วมทางรถไฟระหว่างสถานีมะรือโบ-ตันหยงมัส อำเภอระแงะ จังหวัดนราธิวาส จนทำให้ทางบางส่วนได้รับความเสียหาย และขบวนรถไม่สามารถผ่านได้ การรถไฟฯ จึงได้ประกาศปิดเส้นทางช่วงระหว่าง สถานีมะรือโบ-ตันหยงมัส เพื่อความปลอดภัยในด้านการเดินรถ โดยหากระดับน้ำลดลงแล้วจะเร่งดำเนินการซ่อมปรับปรุงสภาพทาง เพื่อเปิดการเดินรถได้ตามปกติ ซึ่งนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการจัดรถยนต์อำนวยความสะดวกขนถ่ายผู้โดยสารให้เดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand (SRT), announced that due to recent heavy rainfall in the southern region, flash flooding occurred in Narathiwat Province. The floodwater inundated the railway section between Maruebo and Tanyong Mat Stations in Ra-ngae District, resulting in partial track damage and halting train operations. For safety reasons, the SRT has temporarily suspended service on this section. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, has instructed relevant officials to urgently provide shuttle vehicles to assist passengers in continuing their journeys safely. Once the water level subsides, repair work will be carried out immediately to restore normal operations.

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มอบนโยบายให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องติดตามสถานการณ์น้ำและปริมาณฝนตกอย่างใกล้ชิดโดยให้ฝ่ายการช่างโยธา และนายสถานีในพื้นที่ได้เฝ้าระวังประเมินและแก้ไขสถานการณ์อย่างเหมาะสม ตลอดจนให้จัดเตรียมกำลังเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัย แก่ผู้โดยสาร รวมถึงให้ความช่วยเหลือพี่น้องประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนด้วย

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, has directed all relevant units to closely monitor the water levels and rainfall conditions during the monsoon season. The Civil Engineering Department and stationmasters in the affected areas are assigned to assess the situation and take timely action as needed. Furthermore, SRT staff have been instructed to provide full support and ensure passenger safety, while also extending assistance to members of the public who may be impacted by the adverse weather.

27 ธ.ค. 2566
Dec 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามนโยบาย Quick Win “คมนาคมเพื่อความอุดมสุขของประชาชน” ของกระทรวงคมนาคม ได้จัดทำแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชน เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง โดยได้ทำการพ่วงตู้โดยสารจนเต็มหน่วยลากจูงในขบวนรถประจำ 214 ขบวน/วัน และเพิ่มขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร จำนวน 12 ขบวน ซึ่งสามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า 100,000 คนต่อวัน รวมถึงเน้นย้ำเรื่องการดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยจัดเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังความปลอดภัยจากกล้องวงจรปิด CCTV ตามสถานี และ บนขบวนรถทุกขบวน รวมทั้งจัดตั้งศูนย์รักษาความปลอดภัยของการรถไฟฯ ทั่วประเทศ เพื่อดูแลความปลอดภัยในการเดินทาง และรับแจ้งเหตุต่าง ๆ ตลอด 24 ชั่วโมง

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that according to the Quick Win policy “Transportation for the Prosperity and Happiness of the People” of the Ministry of Transport, a plan has been implemented to facilitate and ensure safety for public travel, to prevent any passengers from being left behind. Additional passenger cars have been coupled to form full traction units in 214 regular trains per day, and 12 special service trains have been added, which can accommodate no fewer than 100,000 passengers per day. Emphasis has also been placed on passenger safety by assigning staff to monitor CCTV cameras at stations and on all trains, as well as establishing the State Railway’s Security Center nationwide to ensure safe travel and receive incident reports 24 hours a day.

28 ธ.ค. 2566
Dec 2023

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดกิจกรรมรณรงค์โครงการ “ปีใหม่ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน” และปล่อยแถวตำรวจ ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2567 โดยมี นางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ และภาคีเครือข่าย เข้าร่วมพิธีเปิดกิจกรรม ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, presided over the opening ceremony of the campaign activity for the project “Safe New Year: Unite to Reduce Road Accidents” and the dispatching of police forces during the 2024 New Year festival. The event was attended by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport, Mr. Suthep Punpeng, Chief Executive Officer of SRT Electric Train Company Limited, Dr. Tairjing Siriphanich, M.D., Secretary-General of the Don’t Drive Drunk Foundation and network partners. The opening ceremony took place at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่เพื่อรับฟังรายงานภาพรวมการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ พร้อมทั้งมอบนโยบายและตรวจเยี่ยมให้กำลังใจผู้ปฏิบัติงานในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย ให้กับพี่น้องประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2567 ณ สถานีหัวหิน โดยมี นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ

Mr. Suriya Juangroongruangkit, Minister of Transport, together with executives from the Ministry of Transport, visited the area to receive reports on the overall situation of passenger train travel. He also delivered policy guidance and offered encouragement to the personnel working to facilitate and ensure the safety of the public during the 2024 New Year festival at Hua Hin Station. He was welcomed by Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, along with SRT executives.

29 ธ.ค. 2566 Dec 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟฯ ได้เตรียมความพร้อม รวมถึงมาตรการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รองรับการเดินทางของพี่น้อง โดยภาพรวมในการเดินทางของพี่น้องประชาชนเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2566 และช่วงเช้าวันที่ 29 ธันวาคม 2566 มีประชาชนและนักท่องเที่ยวใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟเป็นจำนวนมาก บรรยากาศภายในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นไปด้วยความคึกคัก นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังได้มอบกระเป๋าส่งความสุขที่ทำจากวัสดุรีไซเคิล 12,000 ใบ กระบอกน้ำ 1,000 ใบ และร่วมกับบริษัท เรกคิทท์ เบนคีเซอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มอบผ้าเช็ดทำความสะอาดผิว 64,500 ชิ้น ให้แก่ผู้โดยสารที่เดินทาง และมีมูลนิธิเมาไม่ขับร่วมจัดกิจกรรมรณรงค์ด้านความปลอดภัยอีกด้วย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that the State Railway has prepared readiness measures including facilitation and safety measures to support the travel of the people. Overall, on 28th December 2023 and the morning of 29th December 2023, a large number of people and tourists traveled by train. The atmosphere inside Krung Thep Aphiwat Central Terminal and Bangkok Station (Hua Lamphong) was bustling. In addition, the State Railway distributed 12,000 gift bags made from recycled materials, 1,000 water bottles, and in collaboration with Reckitt Benckiser (Thailand) Co., Ltd., distributed 64,500 skin cleaning wipes to passengers. The Don't Drive Drunk Foundation also joined in organizing safety awareness activities.

30 ธ.ค. 2566 Dec 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เตรียมความพร้อม รวมถึงมาตรการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน ตามนโยบายของนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ โดยภาพรวมการเดินทางเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา มีประชาชนและนักท่องเที่ยวเดินทางโดยรถไฟ จำนวนทั้งสิ้น 90,322 คน สำหรับเส้นทางที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่นที่สุด คือ สายใต้ มีผู้โดยสารเดินทางจำนวน 26,410 คน รองลงมาคือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ 25,609 คน สายเหนือ 18,795 คน สายตะวันออก 12,074 คน สายมหาชัย 5,891 คน และสายแม่กลอง 1,543 คน

The State Railway of Thailand has prepared readiness measures, including facilitation and safety measures, to accommodate the travel of the public according to the policy of Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand. The overall number of travelers on 29th December 2023 totaled 90,322

passengers, consisting of both the general public and tourists. The most crowded route was the Southern Line with 26,410 passengers, followed by the Northeastern Line with 25,609 passengers, the Northern Line with 18,795 passengers, the Eastern Line with 12,074 passengers, the Mahachai Line with 5,891 passengers, and the Maeklong Line with 1,543 passengers.

31 ธ.ค. 2566
Dec 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยสถิติจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางช่วงเทศกาลปีใหม่ 2567 เมื่อวานนี้ (30 ธันวาคม 2566) มีจำนวนทั้งสิ้น 84,683 คน แบ่งเป็น ผู้โดยสารขาออก 45,946 คน และผู้โดยสารขาเข้า 38,737 คน ทั้งนี้เส้นทางที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่นที่สุด คือ สายใต้ 25,188 คน รองลงมาคือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ 22,409 คน สายเหนือ 17,688 คน สายตะวันออก 11,159 คน สายมหาชัย 6,413 คน และสายแม่กลอง 1,826 คน โดยภาพรวมการเดินทางของพี่น้องประชาชน ตั้งแต่วันที่ 28-30 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา การรถไฟฯ สามารถรองรับการเดินทางของประชาชนให้เดินทางได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้างและการจำหน่ายตั๋วเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตามนโยบายของนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed the statistics of passengers traveling during the New Year Festival 2024. Yesterday (30th December 2023), the total number was 84,683 passengers, divided into 45,946 outbound passengers and 38,737 inbound passengers. The route with the highest passenger volume was the Southern Line with 25,188 passengers, followed by the Northeastern Line with 22,409 passengers, the Northern Line with 17,688 passengers, the Eastern Line with 11,159 passengers, the Mahachai Line with 6,413 passengers, and the Maeklong Line with 1,826 passengers. Overall, from 28th to 30th December 2023, the State Railway was able to accommodate public travel conveniently and safely, with no stranded passengers, and ticket sales proceeded smoothly according to the policy of Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand.

02 ม.ค. 2567 Jan 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า วันที่ 2 มกราคม 2567 ในช่วงเช้าที่ผ่านมายังคงมีผู้โดยสารทยอยเดินทางกลับเข้ากรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก ทั้งในส่วนของขบวนรถทางไกลและขบวนรถชานเมือง ซึ่งการรถไฟฯ ได้เตรียมความพร้อมรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน ตามนโยบายของนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ปฏิบัติตามแผนอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางของพี่น้องประชาชนอย่างเคร่งครัด

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that on the morning of 2nd January 2024, a large number of passengers continued to return to Bangkok on both long-distance and suburban trains. The State Railway of Thailand has prepared to accommodate the travel of the people in accordance with the policy of Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand. The organization strictly follows the plan to facilitate and ensure the safety of the public's travel.

03 ม.ค. 2567 Jan 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ เปิดเผยว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย มอบถุงยังชีพเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยภาคใต้จำนวนกว่า 400 ถุง และดำเนินการจัดส่งเพื่อนำไปมอบให้กับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อส่งมอบต่อให้กับผู้ประสบภัยในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ที่ได้รับความเดือดร้อน

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that the State Railway of Thailand has donated more than 400 survival bags to assist flood victims in the southern region. These bags are being distributed to local agencies for further delivery to affected people in the border provinces who are suffering from the disaster.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่การรถไฟฯ ได้จัดมาตรการอำนวยความสะดวกและปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ประจำปี 2567 ซึ่งได้มีการได้จัดตั้งศูนย์ปลอดภัยในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค สำหรับอำนวยความสะดวก และดูแลความปลอดภัยการเดินทางแก่ประชาชน พร้อมทั้งได้พ่วงเพิ่มตู้โดยสารจนเต็มหน่วยลากจูงในขบวนรถประจำ จำนวน 214 ขบวนต่อวันและเพิ่มขบวนรถพิเศษรองรับการเดินทางอีก 12 ขบวน ในเส้นทาง กรุงเทพ-เชียงใหม่ กรุงเทพ-อุบลราชธานี และกรุงเทพ-หนองคาย สามารถให้บริการรับส่งประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนา และท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลปีใหม่ได้อย่างเพียงพอ ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง โดยการรถไฟฯ มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาการให้บริการด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความสุข สร้างรอยยิ้ม ให้กับผู้ใช้บริการต่อไป

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that the State Railway has implemented measures to facilitate and ensure safety for travelers during the New Year 2024 holiday season. Safety centers have been established both at the central and regional levels to provide assistance and convenience to the public. The railway operates 214 daily regular train services with full traction units and an additional 12 special trains to accommodate increased passenger demand. Special routes include Bangkok-Chiang Mai, Bangkok-Ubon Ratchathani, and Bangkok-Nong Khai. These efforts aim to support passengers returning to their hometowns and tourists, preventing overcrowding or delays. The State Railway is committed to continuously improving services to bring happiness and smiles to all passengers.

08 ม.ค. 2567
Jan 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามนโยบายของนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ที่มอบหมายให้การรถไฟฯ เตรียมพร้อมการอำนวยความสะดวก รองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชนให้เดินทางกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ได้อย่างปลอดภัย มีรถโดยสารเพียงพอไม่มีผู้โดยสารตกค้างนั้น โดยการรถไฟฯ เปิดจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าสูงสุดได้ถึง 90 วันก่อนเดินทาง สำหรับขบวนรถด่วนพิเศษ CNR (รถชุด 115 คัน) จำนวน 8 ขบวน ในเส้นทางที่ได้รับความนิยมสูงสุดทั้งสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ เพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสวางแผนการเดินทางล่วงหน้าได้นานขึ้น และเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง เริ่มตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2567 ที่ผ่านมา

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that according to the policy of Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, the State Railway of Thailand has prepared to facilitate and accommodate the travel of people returning to their hometowns and tourists during various festivals safely. The State Railway allows ticket reservations up to 90 days in advance for 8 popular special express train sets, CNR (115 cars), on the Northern, Northeastern, and Southern lines. This allows the public to plan their trips earlier and provides more travel options. The booking service started on 12th January 2024.

10 ม.ค. 2567
Jan 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า เนื่องในโอกาสวันเด็กแห่งชาติ 2567 ซึ่งตรงกับวันเสาร์ที่ 13 มกราคม 2567 นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้มอบนโยบายให้การรถไฟฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค จัดกิจกรรมวันเด็กขึ้นเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เด็กและเยาวชนได้เรียนรู้ สร้างประสบการณ์เกี่ยวกับกิจการรถไฟ ควบคู่กับความสนุกสนานและเพลิดเพลินกับกิจกรรมต่าง ๆ ภายใต้แนวคิด “ขบวนรถไฟแห่งความสุข” มุ่งเน้นให้น้อง ๆ ได้เรียนรู้เกี่ยวกับระบบขนส่งทางรถไฟที่สำคัญ รวมทั้ง จัดกิจกรรมสันทนาการสร้างแรงบันดาลใจและความคิดสร้างสรรค์ ถือเป็นการสนับสนุนให้เด็กและเยาวชนเติบโตอย่างมีคุณภาพ กล้าที่จะแสดงศักยภาพออกมาอย่างเหมาะสม

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that on the occasion of National Children’s Day 2024, which falls on Saturday, 13th January 2024, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, has issued a policy for the State Railway to organize Children’s Day activities both centrally and regionally. The activities aim to provide opportunities for children and youth to learn and gain experiences about railway operations, combined with fun and enjoyment under the concept of “The Train of Happiness.” The focus is on enabling children to understand the importance of the railway transportation system and includes recreational activities designed to inspire creativity and support children and youth to grow up with quality and confidently express their potential appropriately.

13 ม.ค. 2567
Jan 2024

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานเปิดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2567 “ขบวนรถไฟแห่งความสุข” ซึ่งการรถไฟฯ ได้จัดขึ้นเพื่อส่งมอบความสุขและเพิ่มพูนความรู้แก่เยาวชนทั่วประเทศ พร้อมกับมีกิจกรรมสันทนาการ สร้างแรงบันดาลใจ ความคิดสร้างสรรค์ โดยมีน้อง ๆ เด็กและเยาวชนให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมอย่างคึกคัก ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, presided over the opening ceremony of the National Children’s Day 2024 event, “The Train of Happiness,” organized by the State Railway of Thailand. The event aims to deliver happiness and enhance knowledge for children and youth nationwide, featuring recreational activities to inspire creativity and imagination. Many children and young participants enthusiastically joined the event held at Bangkok Station (Hua Lamphong).

14 ม.ค. 2567
Jan 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่เกิดสถานการณ์ฝนตกหนักในพื้นที่ภาคใต้ จนทำให้เกิดน้ำท่วมฉับพลันในจังหวัดนราธิวาส เป็นเหตุให้มีมวลน้ำไหลเข้าท่วมทางรถไฟระหว่างสถานีมะรือโบ-ตันหยงมัส อำเภอระแงะ จังหวัดนราธิวาส จนทำให้ทางบางส่วนได้รับความเสียหาย และขบวนรถไม่สามารถวิ่งผ่านได้ โดยการรถไฟฯ ให้เจ้าหน้าที่เร่งลงพื้นที่ซ่อมแซมเส้นทางทันทีหลังระดับน้ำลด ส่งผลให้การซ่อมแซมทางรถไฟที่ชำรุดเสียหายดำเนินการเสร็จสิ้นอย่างรวดเร็ว และพร้อมกลับมาให้บริการเดินรถ

ในเส้นทางสายใต้ ช่วงสถานีมะรือโบ-สถานีตันหยงมัส จังหวัดนราธิวาส ได้ตามปกติอีกครั้งตั้งแต่เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2567 ที่ผ่านมา

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed revealed that due to the recent heavy rainfall in the southern region, flash flooding occurred in Narathiwat Province, resulting in water overflowing onto the railway track between Maruebo Station and Tanyong Mat Station in Rangae District, Narathiwat Province. The flooding caused partial damage to the railway infrastructure, making it temporarily impassable for train operations. The SRT immediately deployed engineering teams to the site to carry out urgent repairs as soon as the water levels receded which is the prompt response and efficient work of the staff, restoration of the damaged section was completed in a timely manner. Train services on the Southern Line between Maruebo and Tanyong Mat Stations have resumed normal operations as of 15th January 2024.

การรถไฟแห่งประเทศไทย และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้กำหนดจัดกิจกรรม ออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ หรือ Doctor Train ระหว่างวันที่ 14-15 กุมภาพันธ์ 2567 ตั้งแต่เวลา 08.30-15.00 น. ณ แขวงโรงงานอุตรดิตถ์ (สรง.อด.) ฝ่ายการช่างกล การรถไฟฯ จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยเปิดโอกาสให้พนักงานการรถไฟฯ และครอบครัว รวมทั้งพี่น้องประชาชนในจังหวัดอุตรดิตถ์ และพื้นที่ใกล้เคียง เข้ารับบริการตรวจสุขภาพและตรวจคัดกรองโรคได้ฟรี โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

The State Railway of Thailand (SRT) and King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) have scheduled a Mobile Specialist Medical Unit activity, called the "Doctor Train," from 14th-15th February 2024, between 8:30 a.m.-3:00 p.m., at the Uttaradit Depot, Mechanical Engineering Division, SRT, Uttaradit Province. This service is open to SRT employees and their families, as well as the residents of Uttaradit Province and nearby areas, offering free health check-ups and disease screenings at no cost.

16 ม.ค. 2567 Jan 2024

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that SRT has launched the KIHA 183 train travel program for February 2024, the Month of Love, under the concept “Season of Love.” The program takes travelers aboard the “Love Train” amidst a warm and romantic atmosphere along the route during weekends, featuring 4 routes with 4 distinct styles tailored for tourists, photo enthusiasts, and leisure seekers. Options include same-day return trips or overnight stays, receiving positive responses from travelers.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟฯ เปิดโปรแกรมท่องเที่ยวรถไฟ KIHA 183 ประจำเดือนแห่งความรัก กุมภาพันธ์ 2567 ภายใต้คอนเซ็ปต์ Season of Love โดยนำนักท่องเที่ยวเดินทางไปด้วยขบวนรถแห่งความรัก ท่ามกลางบรรยากาศสองข้างทางที่อบอวลไปด้วยกลิ่นไอความอบอุ่น ในวันหยุดสุดสัปดาห์ 4 เส้นทาง 4 สไตล์ เอาใจสายเที่ยว สายแชะ สายฟิน ให้เลือกอย่างลงตัว ไม่ว่าจะเป็นแบบไปเช้าเย็นกลับ หรือแบบพักค้างคืน โดยได้รับการตอบรับที่ดีจากนักท่องเที่ยว

21 ม.ค. 2567 Jan 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีสวดพระอภิธรรม นายประดิษฐ์ พรมมา พนักงานรถจักร 7 ฝ่ายการช่างกล การรถไฟแห่งประเทศไทย ณ ศาลา 1 วัดดอนเมือง พระอารามหลวง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ ซึ่งเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขบวนรถเร็วที่ 109 กรุงเทพอภิวัฒน์-เชียงใหม่ ชนกับรถพ่วง 18 ล้อบรรทุกรถแบคโฮ บริเวณเครื่องกั้นถนน หลักกิโลเมตรที่ 272/7-8 สถานีคลองปลากด-ชุมแสง อ.ชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ โดยมี นางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงศ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก และประธานกรรมการรถไฟฯ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างการรถไฟฯ เข้าร่วมแสดงความไว้อาลัย

Mr. Surapong Piyachoti, Deputy Minister of Transport, presided over the funeral ceremony of Mr. Pradit Promma, a locomotive employee in Division 7 of the Mechanical Engineering Department at the State Railway of Thailand (SRT), held at Sala 1, Don Mueang Temple, a royal monastery in Don Mueang District, Bangkok. Mr. Pradit passed away due to an accident involving Express Train No. 109 Krung Thep Aphiwat-Chiang Mai, which collided

with an 18-wheel trailer carrying an excavator at the road barrier near Kilometer Marker 272/7-8 between Khlong Plakot and Chum Saeng Stations, Chum Saeng District, Nakhon Sawan Province. The ceremony was attended by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Sorapong Paithoonphong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport along with executives, employees, and staff of the SRT to pay their respects.

23 ม.ค. 2567
Jan 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย เพิ่มจุดให้บริการรับ-ส่ง พัสดุขนาดเล็ก น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ สามารถรับพัสดุที่จัดส่งมาถึงกรุงเทพฯ ได้ภายใน 1 ชั่วโมง โดยหมดเขตเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2567 ที่ผ่านมา

The State Railway of Thailand (SRT) has added a new service point for receiving and delivering small parcels weighing up to 2 kilograms at the Krung Thep Aphiwat Central Station. Parcels sent to Bangkok can be received within 1 hour. This service ended on 31st March 2024.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ สำนักบริหารงานการศึกษาพิเศษ สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จัดกิจกรรม “เรียนดี มีความสุข พาน้องท่องประวัติศาสตร์” นำคณะครูนักเรียนผู้พิการและด้อยโอกาสนั่งรถไฟไปศึกษาประวัติศาสตร์ผ่านแหล่งเรียนรู้ที่สำคัญในเส้นทางกรุงเทพ-กาญจนบุรี เพื่อส่งเสริมการศึกษานอกห้องเรียน ให้ได้เรียนรู้ประวัติศาสตร์ชาติไทยจากประสบการณ์จริง และถือเป็นการมอบโอกาสในการเดินทางด้วยรถไฟ สร้างประสบการณ์ใหม่ ๆ ที่พบเจอระหว่างสองข้างทางรถไฟ โดยมีนางภัทริยาวรรณ พันธุ์น้อย ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานการศึกษาพิเศษ และนายประสิทธิ์ ถาวร ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสารการรถไฟฯ พร้อมด้วยคณะผู้บริหารของสองหน่วยงาน เข้าร่วมกิจกรรม

The State Railway of Thailand (SRT), in collaboration with the Special Education Administration Office under the Office of the Basic Education Commission, Ministry of Education, organized the activity “Good Learning, Happy Life: Taking Children on a Historical Journey.” This event took teachers and students with disabilities and underprivileged backgrounds on a train journey to study history through significant learning sites along the Bangkok-Kanchanaburi route. The program aims to promote out-of-classroom learning to help participants gain firsthand experience of Thai national history and provide opportunities to travel by train, creating new experiences encountered along both sides of the railway. The activity was attended by Mrs. Phatriyawarn Punnoi, Director of the Special Education Administration Office, and Mr. Prasit Thaworn, Director of Passenger Services Department at SRT, along with executives from both organizations

25 ม.ค. 2567
Jan 2024

พลเอก กัมปนาท รุดดิษฐ์ องคมนตรี ประธานกรรมการบริหารมูลนิธิโครงการหลวง เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถไฟ ตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็นแบบเคลื่อนที่ประสิทธิภาพสูงเพื่อใช้ขนส่งผลิตผลโครงการหลวงจากภาคเหนือสู่ภาคใต้ โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิทย์ แซ่เตีย อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี นายสันติธร ยิ้มละมัย ผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน และคณะผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เข้าร่วมพิธีที่สถานีรถไฟลำพูน จังหวัดลำพูน

General Kampanat Ruddit, Privy Councilor and Chairman of the Royal Project Foundation Executive Board, presided over the ceremony to launch a high-efficiency mobile refrigerated container train for transporting Royal Project products from the North to the South. The ceremony was attended by Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, Associate Professor Mr. Suvit Saetia, Ph.D., President of King Mongkut's University of Technology Thonburi, Mr. Santithorn Yimlamai, Governor of Lamphun Province; along with executives from various government and private agencies at Lamphun Railway Station, Lamphun Province.

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีฌาปนกิจศพนายประดิษฐ์ พรมมา พนักงานรถจักร 7 ฝ่ายการช่างกล การรถไฟฯ ณ วัดดอนเมือง พระอารามหลวง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ ซึ่งเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขบวนรถเร็วที่ 109 กรุงเทพอภิวัฒน์-เชียงใหม่ ชนกับรถพ่วง 18 ล้อ บรรทุกรถแบคโฮ ระหว่างสถานีคลองปลากด-ชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ โดยมีคณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟฯ เข้าร่วมแสดงความไว้อาลัย

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, presided over the funeral ceremony of Mr. Pradit Promma, a locomotive employee in Division 7 of the Mechanical Engineering Department at SRT, held at Don Mueang Temple, a royal monastery in Don Mueang District, Bangkok. Mr. Pradit passed away due to an accident involving Express Train No. 109 Khung Thep Aphiwat-Chiang Mai, which collided with an 18-wheel trailer carrying an excavator between Khlong Plakot and Chum Saeng Stations in Nakhon Sawan Province. The ceremony was attended by executives, employees, and staff of SRT to pay their respects.

31 ม.ค. 2567
Jan 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่มีข้อร้องเรียนกรณีถนนกำแพงเพชร 6 หรือถนนเลียบทางรถไฟช่วงจตุจักร-รังสิตใต้ ซึ่งอยู่แนวรถไฟฟ้าสายสีแดงมีการชำรุด และพบปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างบางช่วงไม่ทำงานนั้น นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ตรวจสอบและดำเนินการแก้ไขโดยทันที ซึ่งจากการตรวจสอบในส่วนถนนพบถนนชำรุดเป็นหลุมบ่อจำนวน 7 แห่ง โดยผู้รับผิดชอบก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-รังสิต) โดยซ่อมแซมเสร็จครบทุกจุดเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2567 ที่ผ่านมา ส่วนกรณีปัญหาระบบไฟส่องสว่างถนนกำแพงเพชร 6 จากการตรวจสอบพบปัญหาเกิดจากการลักลอบตัดสายไฟหลายจุดจนทำให้ระบบไฟไม่ทำงาน โดยได้ทำหนังสือแจ้งการไฟฟ้านครหลวงในการเร่งรัดแก้ไขเป็นกรณีเร่งด่วน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้งานเป็นสำคัญ

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that following complaints regarding Kamphaeng Phet 6 Road, or the railway-adjacent road from Chatuchak to Rangsit Tai, located along the Red Line commuter train route, which had deteriorated and experienced issues with non-functioning street lighting in some areas, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, ordered officials to immediately inspect and address the problems. The inspection found seven potholes on the road, which were repaired by the responsible contractor for the Red Line commuter rail project (Bang Sue-Rangsit section), with all repairs completed by February 2024. Regarding the street lighting issue on Kamphaeng Phet 6 Road, the inspection found that illegal cable cutting at multiple points caused the lighting system to fail. A formal notification was sent to the Metropolitan Electricity Authority to expedite urgent repairs, prioritizing the safety of the public using the road.

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรม Open house เปิดบ้านแห่งการเรียนรู้ โดยให้การต้อนรับคณะอาจารย์ และน้อง ๆ นักเรียนชั้นอนุบาลปีที่ 1 จากโรงเรียนพร้อมเขตลาดกระบังทัศนศึกษาที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นระบบคมนาคมที่มีความสำคัญของประเทศ รวมถึงสาธิตวิธีการซื้อตั๋วโดยสารด้วยเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ D-ticket และเปิดโอกาสให้น้อง ๆ ได้ลองซื้อตั๋วโดยสารรถไฟด้วยตนเอง และเยี่ยมชมรถจักรที่ทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ จำนวน 7 คัน ที่จัดแสดงไว้บริเวณชานชาลาที่ 4 และ 5 ของสถานีกรุงเทพ จากนั้นคณะอาจารย์และน้อง ๆ นั่งรถไฟจากสถานีกรุงเทพไปยังสถานีชุมทางบางซื่อ ด้วยขบวนรถธรรมดาที่ 209 กรุงเทพ-บ้านตาคลี เพื่อสร้างประสบการณ์จริงเป็นการเรียนรู้นอกห้องเรียนโดยบรรยากาศเต็มไปด้วยความสนุกสนาน และยังได้รับความรู้เกี่ยวกับการรถไฟฯ อีกด้วย

The State Railway of Thailand (SRT) organized an Open House learning event, welcoming teachers and Kindergarten Year 1 students from Proms School, Lat Krabang District, for an educational visit at Bangkok Railway Station (Hua Lamphong). The visit aimed to teach about the history of the State Railway of Thailand, a vital transportation system in the country. It included demonstrations on how to purchase tickets using the automated D-ticket vending machines and gave the children opportunities to try buying train tickets themselves. They also toured seven historically significant locomotives displayed on platforms 4 and 5 of Bangkok Station. Following this, the teachers and students traveled by ordinary train No. 209 from Bangkok Station to Bang Sue Junction Station to gain real-world learning experiences outside the classroom. The atmosphere was filled with fun and provided further knowledge about the railway system.

06 ก.พ. 2567
Feb 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม มอบนโยบายให้การรถไฟฯ เดินหน้าพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการในด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสูงสุดแก่พี่น้องประชาชน ล่าสุด การรถไฟฯ ได้ขยายเวลาเปิดให้บริการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าสูงสุด 90 วัน ในขบวนรถด่วนพิเศษและขบวนรถด่วน จำนวน 32 ขบวน เพื่อเพิ่มความสะดวกให้พี่น้องประชาชน สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้า เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยรถไฟอย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจแก่ประชาชน

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that following the policy directives from Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, SRT has been continuously working to improve service efficiency in various aspects to maximize travel convenience for the public. Recently, SRT extended the advance ticket booking period to a maximum of 90 days for 32 special express and express trains to provide greater convenience for passengers to plan their trips in advance, promoting efficient rail travel and enhancing passenger satisfaction.

08 ก.พ. 2567
Feb 2024

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีมอบตราสัญลักษณ์งานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 28 กรกฎาคม 2567 ให้แก่หัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ณ ห้องประชุมราชรถสโมสร อาคารราชรถสโมสร กระทรวงคมนาคม โดยมีนายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการรับมอบตราสัญลักษณ์ดังกล่าว เพื่อใช้ในการเผยแพร่ในห้วงเวลาของการจัดงานเฉลิมพระเกียรติฯ ตลอดปี พ.ศ. 2567

Mr. Suriya Juangroongruangkit, Minister of Transport, presided over the ceremony to present the emblem for the Royal Celebrations of His Majesty the King's 6th Cycle Birthday Anniversary on 28th July 2024. The emblem was presented to heads of agencies under the Ministry of Transport at the Rajrot Club Meeting Room, Rajrot Club Building, Ministry of Transport. Mr. Sucheep Suksawang, Deputy Governor of the State Railway of Thailand (SRT), represented SRT in receiving the emblem, which will be used for dissemination during the celebration period throughout 2024.

13 ก.พ. 2567 Feb 2024

โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ สถาบันฝึกอบรมระบบรางการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความประสงค์เปิดรับสมัครนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ ประจำปีการศึกษา 2567 ใน 5 สาขาวิชา รวม 180 อัตรา ผู้สำเร็จการศึกษาจะได้รับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง เทียบเท่าหลักสูตรระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ของสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา เพื่อสนับสนุนการผลิตบุคลากรคนรุ่นใหม่ที่มีความรู้ความสามารถ รองรับการเติบโตของกิจการการรถไฟฯ ในอนาคต

The Railway Engineering School, Rail System Training Institute of the State Railway of Thailand (SRT), announces the admission of railway engineering students for the academic year 2024 in five majors, with a total of 180 seats available. Graduates will receive a Higher Vocational Certificate equivalent to the Higher Vocational Certificate (Por Wor Sor) of the Office of the Vocational Education Commission. This program aims to support the production of a new generation of skilled personnel to meet the future growth of the railway business.

14 ก.พ. 2567 Feb 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ร่วมมือกันจัดกิจกรรม ออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ Doctor Train ขึ้นเป็นครั้งที่ 5 ที่แขวงโรงงานอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ เมื่อวันที่ 14-15 กุมภาพันธ์ 2567 ที่ผ่านมา เพื่อให้บริการตรวจสุขภาพ ตรวจวินิจฉัยคัดกรองโรคต่าง ๆ ให้กับพี่น้องประชาชน พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ และครอบครัว และประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง

โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิด ผ่านระบบออนไลน์ Video Conference

The State Railway of Thailand (SRT) and King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) collaborated to organize the 5th Mobile Specialist Medical Unit activity, known as "Doctor Train", at Uttaradit Depot, Uttaradit Province, on 14th-15th February 2024. The event provided free health check-ups and disease screenings to local residents, SRT employees, staff, their families, and nearby communities. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, presided over the opening ceremony via online video conference.

15 ก.พ. 2567
Feb 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย นำเจ้าหน้าที่ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดชายแดนภาคใต้ และโรงรถจักรหาดใหญ่ การรถไฟฯ ร่วมกับประชาชนในพื้นที่จังหวัดนราธิวาส ประกอบด้วย คณะครู อาจารย์ นักเรียนจากโรงเรียนบ้านสะโล ผู้นำทางศาสนา ผู้นำชุมชน ฝ่ายความมั่นคง และพี่น้องประชาชนในละแวกใกล้เคียง ทำกิจกรรมเพื่อสังคมปรับปรุงภูมิทัศน์ป้ายหยุดรถกะแดะ ให้เกิดความสะอาด เรียบร้อยและสวยงาม

The State Railway of Thailand (SRT) led personnel from the Southern Border Provinces Operations Center and Hat Yai Locomotive Depot to collaborate with the local community in Narathiwat Province, including teachers, students from Ban Salo School, religious leaders, community leaders, security forces, and nearby residents, in a social activity to improve the landscape of the Kadah train stop sign, making it clean, orderly, and beautiful.

22 ก.พ. 2567
Feb 2024

งาน “Doraemon Run Thailand 2024 by MCOT” จัดขึ้นครั้งแรกในประเทศไทยที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ วันที่ 24 มีนาคม 2567 โดยแบ่งการวิ่งออกเป็น 2 ระยะทาง ได้แก่ Family Fun Run 5 กม. และ Mini Marathon 10 กม. ไฮไลต์ของงานคือ การพบปะกับโดราเอมอนและเพื่อน ๆ รวมถึงบอลลูนโดราเอมอนยักษ์สูง 10 เมตร และโมเดลโดราเอมอน 20 คาแรกเตอร์ นอกจากนี้ ในวันที่ 22-24 มีนาคม ที่ผ่านมา มีงาน “โอทอปและของดีวิถีริมราง” โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย นำสินค้าจากทั่วประเทศมาจำหน่าย พร้อมกิจกรรมบันเทิงและแจกของรางวัลต่าง ๆ มากมาย

The “Doraemon Run Thailand 2024 by MCOT” was held for the first time in Thailand at Krung Thep Aphiwat Central Terminal on 24th March 2024, featuring two race distances: a 5 km Family Fun Run and a 10 km Mini Marathon. Highlights of the event included meeting Doraemon and friends, a 10-meter-tall giant Doraemon balloon, and 20 Doraemon character models. Additionally, from 22nd-24th March, the “OTOP and Local Products Along the Railway” event was organized by the State Railway of Thailand (SRT), showcasing products from across the country along with entertainment activities and numerous prize giveaways.

24 ก.พ. 2567
Feb 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายเวลาลดค่าจอดรถชั้นใต้ดิน สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ต่อไปอีก 3 เดือน จนถึง 15 พฤษภาคม 2567 ที่ผ่านมา เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวกสบาย เชื่อมต่อการเดินทางแบบไร้รอยต่อ และได้รับเสียงตอบรับจากผู้ใช้บริการเป็นอย่างดี

The State Railway of Thailand (SRT) has extended the discounted parking fees for the underground parking at Krung Thep Aphiwat Central Terminal for an additional three months until 15th May 2024. This measure aims to encourage the public to use public transportation systems conveniently, promoting seamless travel connections, and has received positive feedback from users.

เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 127 ปี ซึ่งตรงกับวันที่ 26 มีนาคม 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ เส้นทางประวัติศาสตร์จากกรุงเทพ ถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อเฉลิมฉลองในโอกาสครบรอบวันสถาปนาฯ พร้อมกับเปิดโอกาสให้ประชาชนและนักท่องเที่ยว ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการเดินทางย้อนอดีต โดยเปิดให้สำรองที่นั่งตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2567 ที่ผ่านมา

On the occasion of the 127th anniversary of the establishment of the railway service, which falls on 26th March 2024, the State Railway of Thailand (SRT) organized a special steam locomotive tour on the historic route from Bangkok to Phra Nakhon Si Ayutthaya Province to celebrate this milestone. The event also offered the public and tourists the opportunity to participate in this nostalgic journey, with seat reservations open since 25th February 2024.

01 มี.ค. 2567
Mar 2024

เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2567 ที่ผ่านมา นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนางสาวณภัทรา กมลรักษา เลขานุการรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบกและประธานกรรมการรถไฟฯ นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง และคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมโครงการลงทุนก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสถานีอยุธยา พร้อมติดตามความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ณ สถานีรถไฟมวกเหล็กใหม่ สูงเนินและโคกกรวด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางราง และอำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ และผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ

On 29th February 2024, Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, together with Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport and Chairman of the State Railway of Thailand (SRT) Board, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport, and executives from the Ministry of Transport visited the Ayutthaya High-Speed Rail Construction Project site. They also monitored the progress of the urgent double-track railway project between Map Kabao-Chira Road Junction at Muak Lek Mai, Sung Noen, and Khok Kruat railway stations to enhance the efficiency of the rail transport system and continuously improve travel convenience for passengers. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, and SRT executives welcomed the delegation.

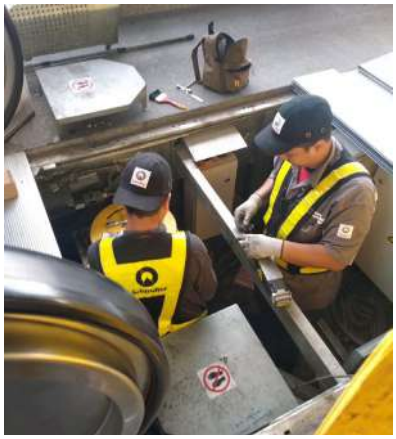
05 มี.ค. 2567
Mar 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดทริปรถไฟท่องเที่ยวสุดพิเศษต้อนรับเดือนมีนาคม-เมษายน 2567 พานั่งขบวนรถ KIHA 183 ภายใต้คอนเซ็ปต์ เดือนมีนาคม เส้นทางสายดวงดาว และเดือนเมษายน นครแห่งสายน้ำ เอาใจผู้รักการผจญภัยธรรมชาติ และสายมู ไปกับ 8 ทริป 4 เส้นทาง ทั้งแบบไปเช้ากลับเย็น หรือแบบพักค้างคืน ทุกวันเสาร์และอาทิตย์ โดยได้รับการตอบรับที่ดีจากนักท่องเที่ยวที่ต้องการสัมผัสการเดินทางบนรถไฟ และเป็นการส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศด้วย

The State Railway of Thailand (SRT) has launched special train travel trips welcoming March to April 2024 aboard the KIHA 183 train under the concepts of “March-The Star Route” and “April-The City of Water”. Catering to adventure seekers, nature lovers, and spiritual travelers, the program features eight trips across four routes, with options for same-day return or overnight stays every Saturday and Sunday. The trips have received positive feedback from tourists seeking to experience train travel and promote domestic tourism.

08 มี.ค. 2567
Mar 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงว่า การรถไฟฯ ได้ให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ตรวจสอบบันไดเลื่อนที่สถานีดอนเมืองที่ชำรุดมาเป็นเวลานาน โดยได้ประสานให้บริษัท จาร์ดีน ชินด์เลอร์ (ไทย) จำกัดซึ่งเป็นเจ้าของผลิตภัณฑ์ลิฟต์ และบันไดเลื่อนเข้ามาดำเนินการซ่อมปรับปรุง ซึ่งขณะนี้บันไดเลื่อนสามารถใช้งานได้ตามปกติเป็นที่เรียบร้อยแล้ว



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, clarified that SRT has instructed the SRT Electric Train Company Limited (SRTET), the operator of the Red Line commuter train project, to inspect the escalators at Don Mueang Station that have been out of order for a long time. They coordinated with Jardine Schindler (Thailand) Limited, the manufacturer of the elevators and escalators, to carry out repairs and improvements. The escalators are now fully operational.

การถไฟแห่งประเทศไทย และสถาบันเทคโนโลยีการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำนวัตกรรมเทคโนโลยีสมัยใหม่จากประเทศสวิสเซอร์แลนด์ มาใช้ก่อสร้างทางลอดใต้ทางรถไฟแบบโค้ง (Railway Arch Culvert) ซึ่งเป็นรูปแบบใหม่แห่งแรกในไทยที่มีลักษณะเป็นคอนกรีตหล่อเสริมเหล็กแบบสำเร็จรูปจากโรงงาน สามารถยกไปประกอบติดตั้งได้ง่าย ช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้าง ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่าร้อยละ 20-25 อีกทั้งยังลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการใช้ซีเมนต์ นอกจากนี้ นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายให้การรถไฟฯ เร่งรัดดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟทางสายใหม่ให้เสร็จตามแผนที่กำหนด

12 มี.ค. 2567
Mar 2024

The State Railway of Thailand (SRT) has adopted modern technology innovations from Switzerland to construct curved railway arch culverts, a first-of-its-kind design in Thailand. These are precast reinforced concrete structures manufactured off-site, allowing easy transportation and installation, which significantly reduces construction time and costs by 20-25%. Moreover, this method lowers carbon dioxide emissions associated with cement usage. Additionally, Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, has directed SRT to accelerate the construction of double-track and new railway lines to meet the scheduled plans.

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีบวงสรวงพระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พร้อมเปิดเทศกาลสวนรถไฟสะพานดำ นครลำปาง Festival ครั้งที่ 1 ซึ่งจัดขึ้นเพื่อส่งเสริมให้สวนรถไฟสะพานดำ นครลำปาง เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของจังหวัดลำปาง ในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่ส่งเสริมสุขภาพ กระตุ้นเศรษฐกิจและสร้างรายได้ให้กับประชาชน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง และผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์ พร้อมด้วยคณะผู้บริหารการรถไฟฯ คณะผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน จังหวัดลำปาง พนักงานการรถไฟฯ ประชาชนชาวลำปางและจังหวัดใกล้เคียง เข้าร่วมกิจกรรมกว่า 2,000 คน ณ สวนรถไฟสะพานดำ นครลำปาง จังหวัดลำปาง

17 มี.ค. 2567 Mar 2024

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, presided over the ritual ceremony honoring the His Majesty King Chulalongkorn Memorial Statue, King Rama V, and officiated the opening of the 1st Black Bridge Railway Park Festival in Lampang City. The festival was organized to promote Black Bridge Railway Park as a new tourist destination in Lampang Province by hosting activities that encourage health, stimulate the economy, and generate income for the local community. The event was attended by the Governors of Lampang and Uttaradit Provinces, executives from SRT, government and private sectors in Lampang, SRT employees, and over 2,000 residents from Lampang and nearby provinces at Black Bridge Railway Park, Lampang Province.

18 มี.ค. 2567 Mar 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ตรวจเยี่ยม พร้อมตรวจความคืบหน้าการก่อสร้างอุโมงค์ทางรถไฟดอยหลวง ภายใต้โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ โดยมีนางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายพิเชษฐ คุณาธรรมารักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง พร้อมด้วยผู้บริหารหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) พร้อมด้วยผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การต้อนรับ ณ พื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ทางรถไฟดอยหลวง จังหวัดเชียงราย

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, inspected and reviewed the progress of the construction of the Doi Luang Railway Tunnel under the Den Chai-Chiang Rai-Chiang Khong double-track railway project. The inspection was attended by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Sorapong Paitoonpong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport, and executives from agencies under the Ministry of Transport. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, along with SRT executives, welcomed the delegation at the construction site of the Doi Luang Railway Tunnel in Chiang Rai Province.

19 มี.ค. 2567 Mar 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีนโยบายให้เร่งผลักดัน Soft Power ของไทย ให้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติออกไปทั่วโลก นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ขานรับนโยบายดังกล่าว โดยเปิดพื้นที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ จัดงานเทศกาล "OTOP ของดีวิถีริมราง" ครั้งยิ่งใหญ่ขึ้น เพื่อเปิดให้ผู้ประกอบการสินค้าและบริการจากโครงการหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) และผู้จำหน่ายสินค้าที่มีชื่อเสียงที่อยู่ริมทางรถไฟทั่วประเทศ มาจัดจำหน่ายสินค้าราคาพิเศษ ระหว่างวันที่ 22-24 มีนาคม 2567 ที่ผ่านมา ตั้งแต่เวลา 09.00-21.30 น. ณ ชั้น M ประตู 4 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, has initiated a policy to promote Thailand's Soft Power, aiming to increase recognition among both domestic and international tourists worldwide. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, responded to this policy by hosting the grand "OTOP and Local Products Along the Railway" festival at Krung Thep Aphiwat Central Terminal. The event provided a platform for product and service entrepreneurs from the One Tambon One Product (OTOP) project, as well as renowned sellers along the railway lines nationwide, to sell their goods at special prices from 22nd to 24th March 2024, from 9:00 a.m.-9:30 p.m., at Level M, Gate 4, Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

21 มี.ค. 2567 Mar 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่รัฐบาลได้ส่งเสริมการจัดงานมหาสงกรานต์ ประจำปี 2567 ให้เป็นเทศกาล "World Songkran Festival" ทั่วทุกภูมิภาค ระหว่างวันที่ 1-21 เมษายน 2567 เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว และกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เพิ่มขบวนรถเสริมพิเศษช่วงเทศกาลสงกรานต์อีก 16 ขบวน ในเส้นทางสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ เที่ยวไปตั้งแต่วันที่ 10-14 เมษายน 2567 และเที่ยวกลับตั้งแต่วันที่ 11-17 เมษายน 2567 พร้อมกับจัดพ่วงตู้โดยสารในขบวนรถธรรมดา และขบวนรถชานเมืองให้เต็มหน่วยลากจูงในทุกเส้นทาง รองรับการเดินทางของผู้โดยสารได้ไม่ต่ำกว่า 100,000 คนต่อวัน นอกจากนี้ ยังได้เพิ่มความสะดวกในการจองตั๋วขบวนรถด่วนพิเศษและขบวนรถด่วน ให้สามารถจองล่วงหน้าได้สูงสุด 90 วัน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกในการวางแผนเดินทางล่วงหน้า และทำให้การรถไฟฯ สามารถคาดการณ์ปริมาณความต้องการการเดินทางของประชาชน เพื่อใช้วางแผนจัดขบวนรถเพิ่มได้อย่างเพียงพอ

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that the government has promoted the organization of the 2024 Grand Songkran Festival as a "World Songkran Festival" across all regions from 1st -21st April 2024, to support tourism and stimulate the domestic economy. SRT has added 16 special supplementary trains during the Songkran Festival period on the Northern and Northeastern routes, departing from 10th-14th April 2024 and returning from 11th-17th April 2024. Additionally, SRT has attached extra passenger cars to ordinary and commuter trains to maximize train capacity on all routes, accommodating no less than 100,000 passengers per day. Furthermore, SRT has enhanced convenience by allowing advance booking of special express and express train tickets up to 90 days in advance to facilitate passenger travel planning and enable SRT to forecast travel demand to adequately plan additional train services.

22 มี.ค. 2567
Mar 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดงาน “OTOP ของดีวิถีริมทางรถไฟ” พร้อมด้วยนางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมการขนส่งทางราง รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่นและวิสาหกิจชุมชน กรมการพัฒนาชุมชน เข้าร่วมกิจกรรม โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, presided over the opening ceremony of the “OTOP and Local Products Along the Railway” event, joined by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, the Director-General of the Department of Rail Transport, the Deputy Director-General of the Department of Land Transport, and the Director of the Office of Local Wisdom Promotion and Community Enterprise, Department of Community Development. The event was hosted by Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, and SRT executives at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

26 มี.ค. 2567
Mar 2024

นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีตักบาตรพระสงฆ์เนื่องในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ครบรอบ 127 ปี โดยมีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบกและประธานกรรมการรถไฟฯ โดยมีนายวิม รุ่งวัฒนจินดา นายศันสนะ สุริยะโยธิน นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์ กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟฯ เข้าร่วมงาน เพื่อน้อมรำลึกพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทานกิจการรถไฟให้แก่ปวงชนชาวไทย โดยมีพิธีทำบุญตักบาตรพระสงฆ์ 19 รูป เปิดกรวยดอกไม้สด ถวายพระราชสักการะพระบรมรูปหล่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระอนุสาวรีย์ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชร อัครโยธิน อดีตผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง เพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณ ณ ตึกบัญชาการรถไฟ

Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport and representative of the Deputy Minister of Transport, presided over the almsgiving ceremony to monks on the occasion of the 127th anniversary of the railway service establishment. The event was attended by Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport and Chairman of the State Railway of Thailand (SRT) Board, Mr. Wim Rungwattanajinda, Mr. Sansana Suriyayothin, Mr. Apirat Chaiwongnoi, and Mr. Areesak Streanraparparyut, members of the SRT Board, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, along with SRT executives, employees, and staff. The ceremony honored the benevolence of His Majesty King Chulalongkorn (King Rama V), who granted the railway service to the Thai people. Activities included offering alms to 19 monks, presenting fresh flower arrangements, paying respects to the statue of King Chulalongkorn, and the monument of General Phra Chao Boromwongse Ther Phra Ong Chao Purachatra Jayakara Kromma Phara Kamphaengphet Akarayothin, former Commander of the Royal State Railways, held at the Railway Headquarters.

การรถไฟแห่งประเทศไทย เดินหน้าพัฒนาแพลตฟอร์มจองตั๋วและชำระค่าโดยสาร เพิ่มความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ รองรับสังคมไร้เงินสดแบบครบวงจร โดยมอบหมายให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องนำนวัตกรรมมาพัฒนาระบบการจองตั๋วโดยสารและชำระค่าตั๋วโดยสารใหม่ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการจองและชำระเงินแก่ผู้โดยสาร ได้ทั้งบัตรเครดิต บัตรเดบิต และการสแกน QR Code ผ่าน Mobile Application ของธนาคาร เพื่อก้าวสู่สังคมไร้เงินสดแบบครบวงจร โดยเริ่มให้บริการแล้วตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

The State Railway of Thailand (SRT) is advancing the development of a ticket booking and payment platform to enhance convenience for users and support a comprehensive cashless society. Relevant departments have been assigned to integrate innovative technologies into the ticket reservation and payment systems, enabling passengers to pay conveniently via credit cards, debit cards, and QR code scanning through bank mobile applications. This service has been available since now onwards, marking a step towards a fully cashless society.

27 มี.ค. 2567
Mar 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งว่า เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2567 เวลา 17.10 น. การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับแจ้งเหตุขบวนรถธรรมดาที่ 233 (กรุงเทพ-สุรินทร์) ตกรางบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 254/7-9 ระหว่างสถานีโคกกรวด-สถานีภูเขาลาด จังหวัดนครราชสีมา เนื่องจากมีต้นไม้ล้มกีดขวาง ส่งผลให้ขบวนรถในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเกิดความล่าช้า เบื้องต้นไม่มีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเกิดอันตราย และได้สั่งให้ฝ่ายเกี่ยวข้อง เร่งดำเนินการยกรถที่ตกรางดังกล่าว เพื่อให้สามารถเปิดการเดินรถในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือได้ตามปกติโดยเร็ว โดยได้ยกรถและซ่อมแซมเส้นทางให้กลับมาใช้งานได้เป็นปกติแล้ว

28 มี.ค. 2567
Mar 2024

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, reported that on 28th March 2024 at 5:10 p.m., SRT received notification of a derailment involving ordinary train No. 233 (Bangkok-Surin) near Kilometer Marker 254/7-9 between Khok Kruat Station and Phu Khao Lat Station in Nakhon Ratchasima Province. The derailment was caused by a fallen tree blocking the tracks, resulting in delays along the Northeastern Line. Initially, no passengers were injured or harmed. Relevant departments were instructed to expedite the removal of the derailed train to resume normal train operations on the Northeastern Line as soon as possible. The train has been re-railed, and the tracks have been repaired and restored to normal service.

04 เม.ย. 2567
Apr 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายให้การรถไฟฯ เตรียมพร้อมในการอำนวยความสะดวก ความปลอดภัยรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชนที่จะเดินทางกลับภูมิลำเนา และท่องเที่ยว ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2567 ได้อย่างเพียงพอ ปลอดภัย โดยภาพรวมการจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้า 90 วัน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2567 นั้น มีผู้โดยสารให้ความสนใจจองตั๋วโดยสาร เพื่อเดินทางกลับภูมิลำเนาในวันที่ 10-11 เมษายน 2567 และขากลับเข้ากรุงเทพฯ ในวันที่ 16-17 เมษายน 2567 ซึ่งมีการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าเต็มทุกชั้นทุกขบวน ทั้งนี้ จากนโยบายดังกล่าว ทำให้การรถไฟฯ สามารถทราบถึงสถิติความต้องการในการเดินทางของประชาชน และสามารถวางแผนการเพิ่มขบวนรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้จัดเพิ่มขบวนรถ เสริมพิเศษในเส้นทางสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ สำหรับรองรับการเดินทางของประชาชนเพิ่มเติมเป็น 2 ช่วง คือ เที่ยวไป ระหว่างวันที่ 10, 11, 12 และ 14 เมษายน 2567 รวม 8 ขบวน และเที่ยวกลับ ระหว่างวันที่ 11, 13, 16 และ 17 เมษายน 2567 อีก 8 ขบวน ทำให้สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร เพิ่มเติมได้ไม่ต่ำกว่า 100,000 คนต่อวัน รวมถึงจัดเตรียมรถโดยสารสำหรับหมุนเวียนเพิ่มเติม จำนวน 40 คัน สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการซื้อตั๋วในวันเดินทาง ให้เพียงพอและไม่มีผู้โดยสารตกค้าง และเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการเกิดความพอใจสูงสุด

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, has directed the State Railway of Thailand (SRT) to prepare adequate and safe travel arrangements to accommodate people returning to their hometowns and tourists during the 2024 Songkran Festival. Overall, ticket sales for the 90-day advance booking period for Songkran 2024 have seen high demand, especially for travel on 10th-11th April 2024 and return trips to Bangkok on 16th-17th April 2024, with all classes and trains fully booked. This policy has enabled SRT to analyze travel demand statistics and effectively plan additional train services. Consequently, SRT has arranged 16 special supplementary trains on the Northern and Northeastern lines to accommodate increased passenger travel, split into two

periods: outbound trips on 10th, 11th, 12th, and 14th April 2024 totaling eight trains, and return trips on 11th, 13th, 16th, and 17th April 2024 totaling another eight trains. This expansion can support over 100,000 additional passengers per day. Additionally, 40 extra passenger cars have been prepared to accommodate passengers purchasing tickets on the day of travel, ensuring sufficient availability and preventing passenger backlog, thus maximizing customer satisfaction.

05 เม.ย. 2567 Apr 2024

เมื่อวันที่ 4-5 เมษายน 2567 ที่ผ่านมา นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นำคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมการปฏิบัติงาน พร้อมกับให้กำลังใจแก่พนักงานการรถไฟฯ ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ พร้อมนำถุงยังชีพ “ชุดห่วงใย” มอบให้แก่พนักงานการรถไฟฯ เจ้าหน้าที่หน่วยงานความมั่นคง เจ้าหน้าที่อาสาสมัครรถไฟ ผู้นำศาสนา และผู้นำชุมชนในพื้นที่ เพื่อแสดงถึงความห่วงใยและสร้างขวัญกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ ณ สถานีชุมพร สถานีชุมทางทุ่งสง และสถานีชุมทางหาดใหญ่

On 4th-5th April 2024, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, led SRT executives to visit and encourage railway staff in the southern border provinces. They distributed “Care Packages” to SRT employees, security personnel, railway volunteer officers, religious leaders, and community leaders in the area to show concern and boost morale during their duties. The visits took place at Chumphon Station, Thung Song Junction Station, and Hat Yai Junction Station.

นายวัน อยู่บำรุง ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธานเปิดกิจกรรมรณรงค์ “สงกรานต์สุขใจ ส้วมสาธารณะไทย สะอาด ปลอดภัย ได้มาตรฐาน” เพื่อให้ประชาชนและนักท่องเที่ยว ได้ใช้บริการส้วมสาธารณะอย่างมีความสุขในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ โดยมี นายสุขใจ เจริญผล รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านแผนพัฒนาฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย แพทย์หญิงอัจฉรา นิธิอภิญญาสกุล อธิบดีกรมอนามัย พร้อมด้วยคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงสาธารณสุข และกรมอนามัย เข้าร่วมงาน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

Mr. Wan Ubumrung, Assistant Minister of the Ministry of Public Health, presided over the campaign launch event “Happy Songkran, Clean and Safe Public Toilets in Thailand,” aimed at ensuring that the public and tourists can enjoy using public toilets during the Songkran Festival. The event was attended by Mr. Sukjai Charoenpol, Deputy Director of Development Planning, Operations Division, State Railway of Thailand (SRT), Dr. Achara Nitiapinyasakul, M.D., Director-General, Department of Health, and executives from SRT, the Ministry of Public Health, and the Department of Health at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

07 เม.ย. 2567
Apr 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เปิดให้บริการ “SRT PET-FRIENDLY PARK” สวนเพลินจิต สวนสาธารณะแห่งใหม่ที่อยู่ใจกลางเมืองกรุงเทพฯ จนครบ 1 ปี เมื่อช่วงเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ต้องการส่งเสริมให้มีโครงการหรือกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ช่วยเพิ่มพื้นที่สีเขียวใจกลางเมือง ช่วยลดปัญหาฝุ่น PM 2.5 พร้อมทั้งเสริมสร้างสุขภาพที่ดี และสร้างประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับประชาชน ตลอดจนเป็นปอดแห่งใหม่ของคนกรุงเทพฯ ทั้งนี้ จะเปิดให้บริการตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป เวลา 05.00-22.00 น. โดยมีข้อควรปฏิบัติในการใช้บริการ ดังนี้

- สัตว์เลี้ยงต้องใส่สายจูง หรืออยู่ในรถเข็นตลอดเวลา
- ต้องเตรียมถุงเก็บมูล และจัดเก็บทันทีหลังมีการขับถ่าย
- เจ้าของต้องดูแลและรับผิดชอบสัตว์เลี้ยงที่อยู่ในพื้นที่ตลอดเวลา

The State Railway of Thailand (SRT) has opened the “SRT PET-FRIENDLY PARK” at Ploenchit park, a new public park in the heart of Bangkok, which celebrated its 1st anniversary in March. This initiative is part of a policy by Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, aiming to promote social and environmental projects and activities that increase green spaces in the city center, help reduce PM 2.5 pollution, improve public health, and provide benefits to the community. The park is open daily from 5:00 a.m. to 10:00 p.m. with the following regulations:

- Pets must be kept on a leash or in a stroller at all times.
- Owners must prepare bags to collect pet waste and clean up immediately after their pets relieve themselves.
- Owners are responsible for supervising and managing their pets within the park at all times.

10 เม.ย. 2567
Apr 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมสืบสานวัฒนธรรมประเพณีวันสงกรานต์ ร่วมอนุรักษ์วัฒนธรรมไทย เชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหารการรถไฟฯ พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ ณ ตึกบัญชาการรถไฟ โดยนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี โดยมีผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าร่วมกิจกรรมฯ ภายในงานได้จัดให้มีการสรงน้ำพระ รดน้ำดำหัวขอพรผู้ใหญ่เพื่อความเป็นสิริมงคล ณ ตึกบัญชาการรถไฟฯ

The State Railway of Thailand (SRT) organized an activity to preserve the Songkran Festival cultural traditions, aiming to conserve Thai culture and strengthen relationships among SRT executives, employees, and staff at Command building. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, honored the event by presiding over the ceremony. The activity included traditional rituals such as pouring water over Buddha statues and performing the water blessing ceremony to pay respects and seek blessings from elders for good fortune, held at Command building, the State Railway of Thailand headquarters.

11 เม.ย. 2567
Apr 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์ จัดพิธีเปิดใช้ทางเชื่อมต่อ Skywalk ระหว่างโรงพยาบาลจุฬาภรณ์กับสถานีหลักสี่ ในโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามพระดำริ ใน ศาสตราจารย์ ดร.สมเด็จพระเจ้าน้องนางเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี กรมพระศรีสวางควัฒน วรขัตติยราชนารี ที่ทรงมีพระปณิธานแน่วแน่ที่จะช่วยเหลือประชาชน ที่เดินทางไปใช้บริการโรงพยาบาลจุฬาภรณ์ ด้วยระบบขนส่ง สาธารณะ ให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก โดยมี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และศาสตราจารย์เกียรติคุณ นายแพทย์รัชตะ รัชตะนาวิน รักษาการรองเลขาธิการราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์ เป็นประธานเปิดงาน พร้อมด้วยคณะผู้บริหารของทั้งสองหน่วยงาน เข้าร่วมพิธี ณ ด้านหน้าอาคารศูนย์การแพทย์มะเร็งวิทยาจุฬาภรณ์ โรงพยาบาลจุฬาภรณ์ เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ

The State Railway of Thailand (SRT), in collaboration with the Chulabhorn Royal Academy, held a ceremony to inaugurate the Skywalk connecting Chulabhorn Hospital with Lak Si Station as part of the Red Line commuter rail project between Bang Sue and Rangsit. This initiative follows the royal directive of Professor Dr. Her Royal Highness Princess Chulabhorn Walailak, Princess Srisavangvadhana, who is dedicated to assisting people traveling to Chulabhorn Hospital via public transportation for convenient access. The opening ceremony was presided over Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, and Professor Emeritus Dr. Ratchata Ratchatanawin, M.D., Acting Deputy Secretary-General of the Chulabhorn Royal Academy, along with executives from both organizations. The event took place in front of the Chulabhorn Cancer Center building at Chulabhorn Hospital in Lak Si District, Bangkok.

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรม “สงกรานต์ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน” รองรับการเดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2567 พร้อมสั่งการทุกหน่วยงานร่วมบูรณาการเชื่อมโยงการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเข้าด้วยกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

รองรับการเดินทางในช่วงเทศกาล ให้เพียงพอ รวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย พร้อมด้วย นางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงศ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายอรรถวิท รักจำรูญ กรรมการบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) รักษาการแทนกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ และนายแพทย์พงศ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์ ผู้จัดการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เข้าร่วมกิจกรรม โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ ณ บริเวณประตู 3 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, presided over the opening ceremony of the “Safe Songkran Festival: United to Reduce Road Accidents” campaign supporting travel during the 2024 Songkran Festival. He instructed all agencies to collaborate and integrate public

transportation systems to enhance service efficiency and meet travel demands during the festival, ensuring sufficient, fast, convenient, and safe transportation. The event was attended by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Sorapong Paitoonpong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, Mr. Atthawit Rakjamroon, Board Member and Acting Managing Director of the Transport Company Limited (BMTA), Mr. Suthep Punpeng, CEO of SRT Electric Train Company Limited, Dr. Taejing Siripanich, M.D., Secretary-General of the No-Drink-Drive Foundation; and Dr. Pongthep Wongwatcharapiboon, M.D., Manager of the Thai Health Promotion Foundation (ThaiHealth). Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, executives hosted the event at Gate 3, Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

12 เม.ย. 2567
Apr 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า วันที่ 12 เมษายน 2567 ที่ผ่านมา ประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนาในช่วงเทศกาลสงกรานต์ บรรยากาศการเดินทางโดยรถไฟของพี่น้องประชาชน และนักท่องเที่ยวเดินทางที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เป็นไปอย่างอย่างคึกคัก พร้อมกันนี้ในโอกาสเฉลิมฉลองเทศกาลมหาสงกรานต์ การรถไฟฯ ยังได้จัดกิจกรรม “รถไฟส่งความสุขแก่ผู้ใช้บริการในช่วงเทศกาล สงกรานต์ ปี 2567” โดยการรถไฟฯ มอบแสตมป์พิเศษ “ชุดสถานีหัวลำโพง” ให้กับผู้ใช้บริการทุกท่าน นอกจากนี้ยังได้ร่วมกับบริษัท เรคคิทท์ เบนคีเซอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มอบผ้าเช็ดทำความสะอาดผิวแก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ระหว่างเดินทางตามสถานีสำคัญ ๆ กระจายทั่วประเทศอีกด้วย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that on 12th April 2024, during the Songkran Festival period, many people returned to their hometowns. The atmosphere at Krung Thep Aphiwat Central Terminal was lively with passengers and tourists traveling by train. To celebrate the grand Songkran Festival of 2024, SRT organized the event “Train Sending Happiness to Passengers During the Songkran Festival 2024,” where special “Hua Lamphong Station” stamp sets were given to all passengers. Additionally, SRT collaborated with Reckitt Benckiser (Thailand) Limited to provide wet wipes to passengers for use during their journeys at key stations nationwide.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า สถิติจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2567 เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2567 ที่ผ่านมา มีประชาชนและนักท่องเที่ยวเดินทางโดยรถไฟจำนวนทั้งสิ้น 88,193 คน เป็นผู้โดยสารขบวนรถปกติ 85,446 คน และขบวนรถเสริมพิเศษช่วยการโดยสารอีก 2,747 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารขาเข้า 38,367 คน ขาออก 49,826 คน สำหรับเส้นทางที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่นที่สุด คือ สายใต้ มีผู้โดยสารเดินทาง จำนวน 30,660 คน รองลงมาคือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ 24,236 คน สายเหนือ 16,530 คน สายตะวันออก 10,209 คน สายมหาชัย 5,330 คน และสายแม่กลอง 1,228 คน ส่วนภาพรวมบรรยากาศของวันที่ 13 เมษายน 2567 ที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) รวมถึงสถานีรถไฟทุกแห่งทั่วประเทศ มีประชาชนเดินทางกลับบ้านช่วงหยุดยาวเทศกาลสงกรานต์ 2567 บางตา ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังให้ความสำคัญต่อการดูแลความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยกำชับให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องดูแลอำนวยความสะดวก ความปลอดภัยตามระเบียบอย่างเคร่งครัด

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that during the Songkran Festival 2024 on 12th April 2024, a total of 88,193 passengers traveled by train, including 85,446 on regular trains and 2,747 on special supplementary trains. Of these, 38,367 were inbound passengers and 49,826 were outbound. The busiest route was the Southern Line with 30,660 passengers, followed by the Northeastern Line with 24,236 passengers, the Northern Line with 16,530 passengers, the Eastern Line with 10,209 passengers, the Mahachai Line with 5,330 passengers, and the Maeklong Line with 1,228 passengers. On 13th April 2024, at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, Bangkok Station (Hua Lamphong), and all railway stations nationwide, there were fewer passengers traveling home during the long Songkran holiday. SRT continues to prioritize passenger safety by strictly instructing relevant personnel to ensure convenience and safety according to regulations.

13 เม.ย. 2567 Apr 2024

14 เม.ย. 2567 Apr 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า บรรยากาศการเดินทางของประชาชนผู้โดยสารในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2567 เป็นไปด้วยความคึกคัก โดยเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2567 ที่ผ่านมา มีประชาชนและนักท่องเที่ยวเดินทางโดยรถไฟจำนวนทั้งสิ้น 75,499 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารขบวนรถปกติ 75,321 คน และขบวนรถเสริมพิเศษช่วยการโดยสารอีก 178 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารขาเข้า 33,715 คน ขาออก 41,784 คน สำหรับเส้นทางที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่นที่สุด คือ สายใต้ มีผู้โดยสารเดินทางจำนวน 27,437 คน รองลงมาคือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ 18,223 คน สายเหนือ 13,180 คน สายตะวันออก 9,291 คน สายมหาชัย 6,204 คน และสายแม่กลอง 1,164 คน ขณะที่บรรยากาศการเดินทางในวันที่ 14 เมษายน 2567 ที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) รวมถึงสถานีรถไฟทุกแห่งทั่วประเทศ มีประชาชนเดินทางกลับบ้านช่วงหยุดยาวเทศกาลสงกรานต์ 2567 บางตา

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that the travel atmosphere during the 2024 Songkran Festival was lively. On 13th April 2024, a total of 75,499 passengers and tourists traveled by train, including 75,321 on regular trains and 178 on special supplementary trains. Among them, 33,715 were inbound passengers and 41,784 were outbound. The busiest route was the Southern Line with 27,437 passengers, followed by the Northeastern Line with 18,223 passengers, the Northern Line with 13,180 passengers, the Eastern Line with 9,291 passengers, the Mahachai Line with 6,204 passengers, and the Maeklong Line with 1,164 passengers. On 14th April 2024, at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, Bangkok Station (Hua Lamphong), and all railway stations nationwide, there were fewer passengers traveling home during the long Songkran holiday.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า วันที่ 15 เมษายน 2567 ที่ผ่านมา ในช่วงเช้ายังคงมีผู้โดยสารบางส่วนได้ทยอยเดินทางกลับเข้ากรุงเทพฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งในส่วนของขบวนรถทางไกล และขบวนรถชานเมือง ซึ่งการรถไฟฯ ได้เตรียมความพร้อมรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน เพื่อให้ได้รับความสะดวกในการใช้บริการสูงสุด นอกจากนี้ ด้านมาตรการความปลอดภัย การรถไฟฯ ยังคงให้ความสำคัญในด้านปฏิบัติการของทุกหน่วยตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการดูแลความเรียบร้อย โดยได้ร่วมมือกับกองบังคับการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการตั้งศูนย์ป้องกันปราบปรามอาชญากรรมบนรถไฟ จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจมาปฏิบัติหน้าที่ดูแลความปลอดภัย และจัดตั้งศูนย์ปลอดภัย เพื่อเฝ้าระวังความปลอดภัยจากกล้องวงจรปิด CCTV ตามสถานีรถไฟและบนขบวนรถทั่วประเทศ ตลอด 24 ชั่วโมง รวมถึงได้เพิ่มกำลังพนักงาน เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ทั้งบนขบวนรถ และสถานี นอกจากนี้ ได้ประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองส่วนท้องถิ่น จัดอาสาสมัครเฝ้าระวังทางผ่านเสมอระดับรถไฟ-รถยนต์ ที่มีความเสี่ยง หรือมีสถิติอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ตรวจสภาพทางให้มีความปกติมั่นคงปลอดภัยต่อการเดินรถ เพื่ออำนวยความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทางให้กับพี่น้องประชาชน

15 เม.ย. 2567
Apr 2024

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that on the morning of 15th April 2024, some passengers continued to return to Bangkok, both on long-distance and commuter trains. SRT prepared thoroughly to accommodate travelers to ensure maximum convenience in service. Regarding safety measures, SRT emphasizes operational compliance across all units following the policies of the Ministry of Transport and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, to maintain order. SRT cooperates with the Central Investigation Bureau, Royal Thai Police, to establish a crime prevention center on trains, deploying police officers to ensure security and setting up a safety center to monitor CCTV surveillance at stations and on trains nationwide 24/7. Additionally, SRT has increased security personnel both on trains and at stations. Furthermore, it has coordinated with local administrative officers to organize volunteers to monitor risky railway crossings-particularly those with frequent accidents-inspecting and ensuring safe and stable conditions for train operations to facilitate safe and convenient travel for the public.

16 เม.ย. 2567 Apr 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า วันที่ 16 เมษายน 2567 ที่ผ่านมา จะมีประชาชนทยอยเดินทางกลับเข้ากรุงเทพอย่างคึกคัก เนื่องจากเป็นวันหยุดสุดท้ายของเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งการรถไฟฯ ได้เตรียมความพร้อมรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน โดยได้จัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร จำนวน 4 ขบวน ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ 2 ขบวน และสายเหนืออีก 2 ขบวน ดังนี้

1. ขบวนรถที่ 962 สถานีศิลาอาสน์-สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ออกจากศิลาอาสน์ เวลา 19.40 น. ถึงเวลา 03.40 น.
2. ขบวนรถที่ 934 สถานีอุบลราชธานี-สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ออกจากอุบลราชธานี เวลา 19.30 น. ถึงเวลา 06.30 น.
3. ขบวนรถที่ 936 สถานีอุดรธานี-สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ออกจากอุดรธานี เวลา 21.45 น. ถึงเวลา 07.50 น.
4. ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 6 สถานีเชียงใหม่-สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ออกจากเชียงใหม่ เวลา 18.55 น. ถึงเวลา 07.35 น.

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that on 16th April 2024, a lively flow of passengers returning to Bangkok is expected as it is the last holiday of the Songkran Festival. SRT has prepared to accommodate travelers by organizing four special supplementary trains: two on the Northeastern Line and two on the Northern Line, as follows:

1. Train No. 962 from Sila At Station to Krung Thep Aphiwat Central Terminal, departing Sila At at 7:40 p.m. and arriving at 3:40 a.m.
2. Train No. 934 from Ubon Ratchathani Station to Krung Thep Aphiwat Central Terminal, departing Ubon Ratchathani at 7:30 p.m. and arriving at 6:30 a.m.
3. Train No. 936 from Udon Thani Station to Krung Thep Aphiwat Central Terminal, departing Udon Thani at 9:45 p.m. and arriving at 7:50 a.m.
4. Special Express Train No. 6 from Chiang Mai Station to Krung Thep Aphiwat Central Terminal, departing Chiang Mai at 6:55 p.m. and arriving at 7:35 a.m.

18 เม.ย. 2567 Apr 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยถึงภาพรวมการเดินทางของประชาชนที่ใช้บริการรถไฟ ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน 2567 ที่ผ่านมา เป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถรองรับการเดินทางได้อย่างเพียงพอ ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง มีผู้ใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟทั้งสิ้น 564,779 คน การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอขอบคุณพี่น้องประชาชนผู้ใช้บริการทุกคนที่ไว้วางใจเลือกใช้บริการรถไฟในการเดินทาง และให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด ส่งผลการเดินทางตลอดช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2567 เป็นไปอย่างสะดวกและปลอดภัย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาการให้บริการด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความสุข สร้างรอยยิ้มให้กับผู้ใช้บริการต่อไป

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that the overall travel of passengers using the train service during the Songkran Festival from 11th-17th April 2024 was smooth and sufficient to accommodate all travelers, with no passengers left behind. A total of 564,779 passengers used the train service. SRT expresses its gratitude to the public and all passengers for trusting the train service and cooperating with strict safety measures. This resulted in convenient and safe travel throughout the Songkran Festival in 2024. SRT is committed to continuously improving its services to bring happiness and smiles to its users.

20 เม.ย. 2567
Apr 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2567 ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอเชิญชวนท่องเที่ยวทริปพิเศษ กับขบวนรถไฟ KIHA 183 ภายใต้คอนเซ็ปต์ “ท่องไปตามสายลมในเดือนพฤษภาคม” และ “ฟ้าใส ป่าโปร่ง พฤกษานานาพรรณในเดือนมิถุนายน” รวม 14 ทริป 9 เส้นทาง โดยพาทุกท่านร่วมเดินทางไปในเส้นทางสายต่าง ๆ หลายรูปแบบ ตอบโจทย์ทุกไลฟ์สไตล์ ทั้งสายมู สายธรรมชาติ และสายชอป ทั้งแบบไปเช้ากลับเย็น หรือแบบพักค้างคืน ทุกวันเสาร์และอาทิตย์ ตลอด 2 เดือนเต็ม เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ เพื่อก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น และสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน อีกทั้งยังทำให้มีการใช้บริการทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีกด้วย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that during May to June 2024, SRT is inviting people to join special travel trips aboard the KIHA 183 train under the concepts “Traveling with the breeze in May” and “Clear skies and diverse forests in June.” There are a total of 14 trips covering 9 routes, offering various travel styles to cater to all lifestyles including spiritual journeys, nature exploration, and shopping. Options include same-day return trips or overnight stays every Saturday and Sunday throughout the two-month period. This initiative aims to support and promote domestic tourism, help distribute income to local communities, strengthen the grassroots economy sustainably, and increase train service usage.

22 เม.ย. 2567
Apr 2024

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรม Doctor Train “คนรถไฟสุขภาพดี ชีวิตมีสุข” K-MED and SRT : นวัตกรรมทางการแพทย์ สู่ชุมชนสุขภาวะ ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยมีศาสตราจารย์นายแพทย์ อนันต์ ศรีเกียรติขจร คณบดี คณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) นายแพทย์อนวัช เสริมสวรรค์ รองคณบดี คณะแพทยศาสตร์ สจล. คณะผู้บริหาร คณะแพทยศาสตร์ สจล. พร้อมด้วยคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เข้าร่วมกิจกรรมในครั้งนี้ ซึ่งถือเป็นความร่วมมือระหว่างการรถไฟฯ กับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ในการเปิดให้บริการตรวจคัดกรองสุขภาพให้กับบุคลากรการรถไฟฯ ครอบครัว และประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป ระหว่างวันที่ 22-23 เมษายน 2567 ที่ผ่านมา เพื่อส่งเสริมให้ทุกคนมีโอกาสในการเข้าถึงการรักษาและการให้บริการสาธารณสุขรูปแบบใหม่อย่างเท่าเทียม

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, presided over the opening ceremony of the Doctor Train activity “Healthy Railway People, Happy Life” K-MED and SRT: Medical Innovation for Healthy Communities at Bangkok Station (Hua Lamphong). The event was attended by Professor Dr. Anan Srikiatkhachorn, Dean of the Faculty of Medicine at King Mongkut’s Institute of Technology Ladkrabang (KMITL), Dr. Anawat Sermsawan, Deputy Dean of the Faculty of Medicine at KMITL, faculty executives from KMITL, and executives from SRT. This collaboration between SRT and KMITL provided health screening services to SRT personnel, their families, and the public aged 20 and above from 22nd-23rd April 2024, aiming to promote equal access to healthcare and new forms of public health services.

24 เม.ย. 2567
Apr 2024

พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ นายกมูลนิธิสานใจไทย สู่ใจใต้ เป็นประธานพิธีเปิดโครงการ “สานใจไทย สู่ใจใต้” รุ่นที่ 42 พร้อมกับมอบโล่ประกาศเกียรติคุณแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนการดำเนินการของมูลนิธิสานใจไทย สู่ใจใต้ โดยมีนายพล เวชการ รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านปฏิบัติการ ฝ่ายปฏิบัติการโดยสาร เป็นผู้แทนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้ารับรางวัล ณ สโมสรทหารบก ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร

General Surayud Chulanont, President of the San Jai Thai Su Jai Tai Foundation, presided over the opening ceremony of the 42nd class of the “San Jai Thai Su Jai Tai” project and presented an honorary plaque to the State Railway of Thailand (SRT) in recognition of its support for the foundation’s operations. Mr. Phon Wetkarn, Deputy Director of Operations, Passenger Operations Division, represented SRT in receiving the award at the Army Club in Viphavadi Rangsit Road, Bangkok.

30 เม.ย. 2567
Apr 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการทำหน้าที่สนับสนุนการทำภารกิจต่าง ๆ เพื่อสังคมในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้อย่างต่อเนื่อง อาทิ การจัดกิจกรรมส่งมอบความสุข โดยการสนับสนุนงบประมาณสำหรับเปิดโอกาสให้น้อง ๆ คณะนักเรียนในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ ทัศนศึกษาเส้นทางรถไฟ เพื่อศึกษาวัฒนธรรม ประเพณี สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดต่าง ๆ ทั่วภูมิภาคของประเทศ เพื่อเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างการรถไฟฯ และชุมชนในพื้นที่ที่ได้ร่วมกันเฝ้าระวังดูแลเส้นทางและทรัพย์สินของการรถไฟฯ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นต่อประชาชนผู้ใช้บริการต่อไป และจากการที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องนั้น ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบโล่ประกาศเกียรติคุณรุ่นที่ 42 จากพลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ นายกมูลนิธิสานใจไทยสู่ใจใต้ ในฐานะหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนการดำเนินการของมูลนิธิสานใจไทยสู่ใจใต้ เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2567 ที่ผ่านมา ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งความภาคภูมิใจของคนรถไฟทุกคน

The State Railway of Thailand (SRT) continues to play an active role in supporting various social missions in the southern border provinces. This includes organizing happiness-sharing activities by providing budgets to enable students from these areas to participate in railway field trips to study the culture, traditions, and tourist attractions of provinces across the country. These efforts help build good relationships between SRT and local communities, who jointly monitor and protect railway routes and assets, fostering public trust in SRT services. Due to its ongoing social contributions, SRT was honored with the 42nd honorary plaque from General Surayud Chulanont, President of the San Jai Thai Su Jai Tai Foundation, in recognition of SRT’s support for the foundation’s activities on 24th April 2024. This recognition is a source of pride for all railway personnel.

01 พ.ค. 2567
May 2024

เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี วันที่ 3 มิถุนายน 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดเดินขบวนพิเศษ รถจักรไอน้ำนำเที่ยว สัมผัสเสน่ห์ของเมืองแปดริ้ว เส้นทางกรุงเทพ-ชุมทางฉะเชิงเทรา-กรุงเทพ ขึ้นเพื่อแสดงออกถึงความจงรักภักดี และสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ ที่พระองค์ทรงปฏิบัติบำเพ็ญพระราชกรณียกิจนานัปการแก่พสกนิกรชาวไทย ขณะเดียวกันประชาชนทั่วไปที่ไม่ได้เดินทางแต่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ-ชุมทางฉะเชิงเทรา สามารถร่วมบันทึกความทรงจำและถ่ายภาพหัวรถจักรไอน้ำในเส้นทางที่ขบวนรถวิ่งผ่านได้เช่นกัน

On the occasion of the birthday anniversary of Her Majesty Queen Suthida Bajrasudhabimalalakshana on 3rd June 2024, the State Railway of Thailand (SRT) organized a special steam locomotive tour to experience the charm of Paed Riew City along the Bangkok-Chachoengsao Junction-Bangkok route. This event was held to express loyalty and gratitude for Her Majesty's numerous royal duties performed for the Thai people. Meanwhile, local residents near the railway route from Bangkok to Chachoengsao Junction who did not travel could also participate by capturing memories and photographing the steam locomotive as it passed.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอเชิญชวนท่องเที่ยวทริปพิเศษ กับขบวนรถไฟ KIHA 183 ภายใต้คอนเซ็ปต์ "ท่องไปตามสายลมในเดือนพฤษภาคม" พร้อมรับของที่ระลึกสุดพิเศษจากการรถไฟแห่งประเทศไทยทุกที่นั่ง โดยพาทุกท่านร่วมเดินทางไปในเส้นทางสายต่าง ๆ หลายรูปแบบ ตอบโจทย์ทุกไลฟ์สไตล์ ทั้งสายมูสายธรรมชาติ และสายชอป ชิม ชิว ทั้งแบบไปเช้ากลับเย็น หรือแบบพักค้างคืน ทุกวันเสาร์และอาทิตย์ ตลอดเดือนพฤษภาคม โดยการจัดขบวนรถไฟท่องเที่ยว KIHA 183 เป็นการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานพันธมิตร ภาครัฐ ภาคเอกชน ของจังหวัดต่าง ๆ ตามนโยบายของการรถไฟฯ ที่ต้องการเข้าไปมีส่วนร่วมสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ เพื่อก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น และสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน อีกทั้งยังทำให้มีการใช้บริการทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีกด้วย

The State Railway of Thailand (SRT) invites you to join special travel trips aboard the KIHA 183 train under the concept "Traveling with the Breeze in May," offering special souvenirs from SRT at every seat. The trips take passengers along various routes to suit all lifestyles, including spiritual journeys, nature exploration, and shopping, tasting, and relaxing. Options include same-day return trips or overnight stays every Saturday and Sunday throughout May. The KIHA 183 tourism train is organized through integrated cooperation with government and private sector partners in various provinces, aligning with SRT's policy to support and promote domestic tourism, foster income distribution to local communities, strengthen the grassroots economy sustainably, and increase railway service usage.

According to images and reports circulated on social media regarding the railway tracks between Ron Phibun Station and Khao Chum Thong Junction Station in Ron Phibun District, Nakhon Si Thammarat Province, which showed track distortion causing a temporary suspension of train services to spray water to cool down the tracks and restore them to normal condition, Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, clarified that the incident occurred on 30th April 2024 at 2:20 p.m. SRT officials detected track distortion caused by extreme heat combined with above-normal temperatures, which affected the concrete sleepers supporting the tracks in an open area, causing expansion and increased stress within the rails, resulting in track bending. The Civil Engineering Department of SRT, together with the Siam Ruam Jai Pu In Foundation, sprayed water and ice to relieve the heat. After approximately one hour, the tracks were restored to normal condition.

ตามที่มีภาพและข้อความปรากฏในสื่อสังคมออนไลน์ เกี่ยวกับรางรถไฟระหว่างสถานีร่อนพิบูลย์-สถานีชุมทางเขาชุมทอง อำเภอร่อนพิบูลย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช มีลักษณะคดงอ ซึ่งต้องหยุดเดินขบวนรถชั่วคราว เพื่อฉีดน้ำคลายความร้อนให้รางรถไฟคืนสภาพ และสามารถเดินขบวนรถได้ตามปกตินั้น นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงต่อกรณีดังกล่าวว่า ภาพที่ปรากฏดังกล่าวเป็นภาพที่เกิดขึ้น เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2567 เวลา 14.20 น. ที่ผ่านมา เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ได้ตรวจพบรางรถไฟในเส้นทางดังกล่าวเกิดการคดงอ เนื่องจากสภาพอากาศที่ร้อนจัด ประกอบกับเป็นช่วงที่มีอุณหภูมิสูงกว่าปกติ ส่งผลกระทบให้หมอนคอนกรีตรองรางรถไฟซึ่งอยู่ในบริเวณที่โล่งแจ้ง เกิดการขยายตัวและเกิดแรงเค้น (Stress) ภายในรางสูงมากขึ้น เป็นเหตุให้แนวรางรถไฟมีลักษณะคดงอ เจ้าหน้าที่ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟฯ ร่วมกับมูลนิธิสยามรวมใจปู่อินทร์ ได้นำน้ำและน้ำแข็ง มาฉีดบรรเทาความร้อน ซึ่งใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง รางรถไฟจึงกลับคืนสภาพตามปกติ

03 พ.ค. 2567 May 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย บันทึกเทปโทรทัศน์ถวายพระพร สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 46 พรรษา วันที่ 3 มิถุนายน 2567 โดยมี นายเอก สิทธิเวคิน นายอวิรุทธ์ ทองเนตร นายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะผู้บริหารระดับสูงการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมบันทึกเทปโทรทัศน์ถวายพระพร สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี ณ สถานีโทรทัศน์ช่อง 9 MCOT HD เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ

The State Railway of Thailand (SRT) recorded a television tribute to Her Majesty Queen Suthida Bajrasudhabimalalakshana on the occasion of her 46th birthday anniversary on 3rd June 2024. Mr. Ek Sittivaekin, Mr. Awirut Thongnest, and Mr. Sucheep Suksawang, Deputy Governors of SRT, along with senior executives of SRT, participated in the recording of the television tribute at Channel 9 MCOT HD television station in Huai Khwang district, Bangkok.

04 พ.ค. 2567 May 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่การรถไฟฯ มีนโยบายสนับสนุนการผลิตและพัฒนาบุคลากรคนรุ่นใหม่ที่มีความรู้ความสามารถ เพื่อรองรับการเติบโตของกิจการการรถไฟฯ ในอนาคต ทางโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ สถาบันฝึกอบรมระบบราง การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความประสงค์เปิดรับสมัครนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ ประจำปีการศึกษา 2567 รอบที่ 2 (เพิ่มเติม) ประเภทวิชาช่างอุตสาหกรรม ใน 4 สาขาวิชา รวมทั้งหมด 63 คน เพื่อสนับสนุนการผลิตบุคลากรคนรุ่นใหม่ที่มีความรู้ความสามารถ รองรับการเติบโตของกิจการการรถไฟฯ ในอนาคต โดยเปิดรับสมัครผ่านทางออนไลน์ ที่เว็บไซต์ https://admission.schoolconnex.app/rts/year/2567 ได้ตลอด 24 ชั่วโมง หมดเขตการรับสมัครเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2567 ที่ผ่านมา

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that SRT has a policy to support the production and development of skilled new-generation personnel to meet the future growth of the railway business. The Railway Engineering School, Rail System Training Institute of SRT, plans to open admissions for railway engineering students for the academic year 2024, second round (additional), in the industrial technician category across four majors, with a total of 63 seats. This initiative aims to support the development of knowledgeable and skilled personnel to accommodate the railway business growth. Applications were accepted online at https://admission.schoolconnex.app/rts/year/2567 24/7, with the deadline on 7th May 2024.

นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย อธิบดีกรมทางหลวงชนบท และกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะประธานกรรมการสรรหาผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในประกาศคณะกรรมการสรรหาผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 1/2567 เรื่อง รับสมัครบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าดำรงตำแหน่งผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน-28 พฤษภาคม 2567 ที่ผ่านมา และกำหนดยื่นใบสมัครตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน-28 พฤษภาคม 2567 ในวันและเวลาทำการ (08.30-16.30 น.) สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ กองการบุคคล ฝ่ายทรัพยากรบุคคล การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 หมายเลขโทรศัพท์ 08 9527 5765

Mr. Apirat Chaiwongnoi, Director-General of the Department of Rural Roads and member of the State Railway of Thailand (SRT) Board, serving as Chairman of the SRT Governor Recruitment Committee, signed the SRT Governor Recruitment Committee Announcement No. 1/2024 regarding the call for applications to select candidates for the position of Governor of SRT. Applications were accepted from 29th April to 28th May 2024 during office hours (8:30 a.m.-4:30 p.m.). For more information, please contact the Personnel Division, Human Resources Department, State Railway of Thailand, at No. 1 Rongmuang Road, Pathumwan District, Bangkok 10330, phone number 08 9527 5765.

12 พ.ค. 2567
May 2024

นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรีและคณะ ลงพื้นที่ตรวจความคืบหน้าโครงการขยายช่องระบายน้ำบริเวณทางรถไฟ เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี พร้อมด้วย นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นางสาวณภัทรา กมลรักษา เลขานุการรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายเสกสม อัครพันธุ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมคณะลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมโครงการ พร้อมร่วมหารือประเด็นปัญหาและการพัฒนาด้านต่าง ๆ รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การต้อนรับ ณ พื้นที่ย่านสถานีกาญจนบุรี

Mr. Srettha Thavisin, Prime Minister, and his delegation visited the site to inspect the progress of the drainage channel expansion project along the railway to address flooding issues in Kanchanaburi Province. They were accompanied by Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Sorapong Paitoonpong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Seksom Akkaraphan, Deputy Director-General of the Department of Land Transport, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport, Mr. Suthep Punpeng, CEO of the SRT Electric Train Company Limited; executives from the Ministry of Transport; and related agencies. The delegation discussed issues and development topics, including tourism in Kanchanaburi Province, and was welcomed by Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, at the Kanchanaburi station area.

13 พ.ค. 2567
May 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พัฒนาฟังก์ชันการจองตั๋วโดยสารใหม่แบบ “Waiting List” เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการเดินทาง ให้สามารถเลือกขึ้นบัญชีสำรองในขบวนรถที่มีที่นั่งเต็มแล้ว ซึ่งหลังจากนั้นหากมีผู้โดยสารยกเลิกหรือคืนตั๋วในขบวนดังกล่าว ระบบจะแจ้งเตือนให้คิวสำรองที่ Waiting List มีสิทธิใช้บริการทดแทนทันที เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้โดยสารที่มีความจำเป็นต้องเดินทางในช่วงขบวนดังกล่าว ให้มีโอกาสเดินทางได้อย่างทันท่วงที โดยเริ่มเปิดให้บริการจองตั๋วแบบ Waiting List ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

The State Railway of Thailand (SRT) has developed a new ticket booking feature called “Waiting List” to enhance passenger convenience. This feature allows passengers to join a waiting list for trains that are fully booked. If any passengers cancel or return tickets for that train, the system will immediately notify the waiting list queue, granting those passengers the right to use the available seats. This provides an additional option for passengers who urgently need to travel on fully booked trains, giving them a timely opportunity to secure a seat. The Waiting List ticket booking service is now available.

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมคณะลงพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี ติดตามความคืบหน้าของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ด้านภาพรวมความก้าวหน้าของโครงการรถไฟทางคู่สายใต้ทั้งระบบ ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 สัญญา โดยทุกโครงการมีความก้าวหน้าตามลำดับ โดยคาดว่าทุกโครงการจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปีนี้ และมีความพร้อมเปิดให้บริการทางคู่สายใต้ได้เต็มระบบภายในปลายปี 2567

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, accompanied by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport, executives from the Ministry of Transport, and related agencies visited Phetchaburi Province to monitor the progress of the Southern double-track railway construction project from Nakhon Pathom to Chumphon at the Phetchaburi Transport Office. The overall progress of the Southern double-track railway project is divided into five contracts, all progressing accordingly. It is expected that all contracts will be completed within this year, with full operation readiness of the Southern double-track line by the end of 2024.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งว่า จากสถานการณ์ฝนตกหนักอย่างต่อเนื่องในหลายพื้นที่ ส่งผลให้วันที่ 14 พฤษภาคม 2567 เวลา 00.40 น. มีน้ำไหลเข้าท่วมทางรถไฟ ระหว่างสถานีน้ำตก-วังโพ เขตพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจำเป็นต้องประกาศแจ้งงดเดินรถสายธนบุรี-น้ำตก ช่วงระหว่างสถานีน้ำตก-วังโพ พร้อมกับงดเดินขบวนรถท้องถิ่น จำนวน 1 ขบวน (เป็นการชั่วคราว) ตั้งแต่วันที่ 14 พฤษภาคม 2567 โดยสถานการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติในช่วงเที่ยงวันและเปิดเดินรถได้ตามปกติแล้ว

14 พ.ค. 2567
May 2024

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, reported that due to continuous heavy rainfall in several areas. On 14th May 2024 at 00.40 a.m., flooding occurred on the railway track between Nam Tok Station and Wang Pho in Kanchanaburi Province, causing safety concerns for train operations. As a result, SRT temporarily suspended train services on the Thonburi-Nam Tok line between Nam Tok and Wang Pho stations and canceled one local train starting 14th May 2024. The situation returned to normal by midday, and train services resumed as usual.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอเชิญชวนทุกท่าน ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการจัดทำวารสารรถไฟสัมพันธ์ ในหัวข้อ “PERFECT VIEWFINDER มองผ่านเลนส์ เห็นความงาม” เปิดโอกาสให้ประชาชนผู้สนใจได้มีส่วนร่วมในการถ่ายทอดมุมมองและความคิด ที่สะท้อนถึงเส้นทางรถไฟ ซึ่งเป็นเส้นทางแสนพิเศษที่ทอดยาวและทำหน้าที่เรียงร้อยแทรกซึมไปในชุมชน วิถีชีวิต ตลอดจนธรรมชาติอันงดงามที่รอให้ทุกคนได้ไปสัมผัส โดยเปิดรับตั้งแต่วันนี้ จนถึงวันที่ 20 พฤษภาคม 2567 ที่ผ่านมา

The State Railway of Thailand (SRT) invites everyone to participate in the production of the “Railway Relations” magazine under the theme “PERFECT VIEWFINDER: Seeing Beauty Through the Lens.” This initiative provides an opportunity for interested members of the public to share their perspectives and thoughts reflecting the railway route, a very special pathway that stretches long and weaves through communities, lifestyles, and beautiful nature awaiting everyone to experience. Submissions are open from now until 20th May 2024.

16 พ.ค. 2567
May 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม มีนโยบายให้การรถไฟฯ ดำเนินมาตรการอำนวยความสะดวก ความปลอดภัยรองรับการเดินทางของนักเรียน นักศึกษา และผู้ปกครอง ในช่วงเปิดภาคเรียนใหญ่ เดือนพฤษภาคม 2567 ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการดำเนินการตามนโยบายดังกล่าว โดยได้พ่วงตู้โดยสารจนเต็มหน่วยลากจูงในขบวนรถทุกสาย ทั่วประเทศ พร้อมกับเร่งรัดการซ่อมบำรุงรถโดยสารเพื่อนำออกมาให้บริการเพิ่มเติม โดยเฉพาะขบวนรถชานเมือง ซึ่งมีนักเรียน นักศึกษา และผู้ปกครองใช้บริการเดินทางเป็นจำนวนมาก ให้มีขบวนรถเพียงพอรองรับต่อความต้องการ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังได้เตรียมมาตรการดูแลความปลอดภัย โดยเน้นย้ำให้ทุกฝ่ายที่ผู้เกี่ยวข้องเพิ่มความเข้มงวดดูแลการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการ พร้อมกับจัดเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังความปลอดภัยจากกล้องวงจรปิด CCTV ตามสถานีรถไฟและบนขบวนรถทั่วประเทศ ตลอดจนได้ร่วมกับศูนย์ป้องกันปราบปรามอาชญากรรมบนรถไฟ ตรวจสอบความเรียบร้อยร่วมกับเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ บนขบวนรถโดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวก และความปลอดภัยทุกการเดินทางแก่ประชาชน

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, has directed the State Railway of Thailand (SRT) to implement measures to facilitate convenience and safety for students and their parents during the major school opening in May 2024. SRT has followed this policy by attaching passenger cars to fill all train units nationwide and accelerating maintenance of passenger coaches to provide additional services, especially on commuter trains heavily used by students and parents, ensuring sufficient trains to meet demand. Furthermore, SRT has prepared safety measures, emphasizing strict supervision by all relevant parties to ensure safe travel for passengers. Security personnel have been deployed to monitor CCTV surveillance at stations and on trains nationwide. SRT has also collaborated with the Railway Crime Prevention and Suppression Center to inspect safety jointly with SRT officials onboard passenger trains, facilitating convenience and safety for all travelers.

17 พ.ค. 2567
May 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ขยายระยะเวลาการปรับลดค่าบริการจอดรถชั้นใต้ดิน สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เป็นการต่อเนื่องเพิ่มเติมอีก 3 เดือน เริ่มตั้งแต่บัดนี้ จนถึง 15 สิงหาคม 2567 ที่ผ่านมา เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่ให้การตอบรับเป็นอย่างดี และเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางแก่ประชาชนให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ได้อย่างสะดวก ประหยัด รวดเร็ว ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

The State Railway of Thailand (SRT) has extended the discounted underground parking fees at Krung Thep Aphiwat Central Terminal for an additional three months, starting immediately until 15th August 2024. This extension responds to strong customer demand and provides more travel options for the public to conveniently connect with other public transportation systems, offering cost savings, faster travel, reduced fuel consumption, and environmental friendliness.

21 พ.ค. 2567
May 2024

มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ชวนเที่ยวทริปสุดพิเศษนั่งรถไฟขบวนรถไฟสุดหรู “SRT PRESTIGE” ตะลุยดินแดนแห่ง 3 มรดกโลกยูเนสโก เส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา แบบ 2 วัน 1 คืน ในวันที่ 30-31 พฤษภาคม 2567 ที่ผ่านมา ในราคาโปรโมชัน 2,900 บาท โดยจะพาทุกท่านไปร่วมสัมผัสประสบการณ์เดินทางใหม่ในรูปแบบไลฟ์สไตล์ธรรมชาติ ภายใต้คอนเซ็ปต์ “เรารักเขา” พบกับไฮไลท์ 3 มรดกยูเนสโก ชมความงามด้านสถาปัตยกรรมของสถานีสูงเนิน กราบสักการะพระนอนหินทราย และกิจกรรมอื่น ๆ อีกมากมาย

Nakhon Ratchasima Rajabhat University, in collaboration with the Tourism Authority of Thailand, invited travelers to join a special trip aboard the luxury train “SRT PRESTIGE” exploring the land of three UNESCO World Heritage sites on the Bangkok-Nakhon Ratchasima route for 2 days and 1 night, on 30th-31st May 2024, at a promotional price of 2,900 Baht. The trip offered participants a new travel experience with a nature lifestyle theme under the concept “We Love the Mountains,” featuring highlights of the three UNESCO World Heritage sites, appreciating the architectural beauty of Su-ngai Noi Station, paying respects to the sandstone reclining Buddha, and many other activities.

25 พ.ค. 2567
May 2024

นายเอกรัช ศรีอารยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่มีข้อร้องเรียนกรณีถนนกำแพงเพชร 6 หรือถนนเลียบทางรถไฟช่วงจตุจักร-รังสิตใต้ ซึ่งอยู่แนวรถไฟฟ้าสายสีแดงมีการชำรุด และพบปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างบางช่วงไม่ทำงานนั้น ล่าสุด การรถไฟฯ ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายเกี่ยวข้องลงพื้นที่ตรวจสอบและดำเนินการแก้ไขโดยทันที โดยประสานความร่วมมือกับการไฟฟ้านครหลวง รวมถึงการปรับปรุงพื้นผิวถนน ก่อนส่งมอบพื้นที่ให้กับกรุงเทพมหานครเป็นผู้ดูแลในเดือนสิงหาคม 2567

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that following complaints about road damage on Kamphaeng Phet 6 Road or the road alongside the railway between Chatuchak and Rangsit Tai, located along the Red Line electric train route, and issues with some street lights not functioning, SRT has instructed relevant officials to immediately inspect and address the problems. They have coordinated with the Metropolitan Electricity Authority and have also improved the road surface before handing over the area to the Bangkok Metropolitan Administration for maintenance in August 2024.

27 พ.ค. 2567
May 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พัฒนาฟังก์ชันการจองตั๋วโดยสารใหม่แบบ “Waiting List” เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการเดินทาง ให้สามารถเลือกขึ้นบัญชีสำรองในขบวนรถที่มีที่นั่งเต็มแล้ว ซึ่งหลังจากนั้นหากมีผู้โดยสาร ยกเลิก

หรือคืนตั๋วในขบวนดังกล่าว ระบบจะแจ้งเตือนให้คิวสำรองที่ Waiting List มีสิทธิใช้บริการทดแทนทันที เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้โดยสารที่มีความจำเป็นต้องเดินทางในช่วงขบวนดังกล่าว ให้มีโอกาสเดินทางได้อย่างทันท่วงที โดยเริ่มเปิดให้บริการจองตั๋วแบบ Waiting List ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป สำหรับการใช้บริการจองตั๋วแบบ Waiting List สามารถเลือกจองได้เฉพาะขบวนรถที่ต้องสำรองที่นั่ง ล่วงหน้า ได้แก่ ขบวนรถด่วนพิเศษ ขบวนรถด่วน ขบวนรถเร็ว ขบวนรถนำเที่ยว ซึ่งสามารถเลือกสำรองที่นั่งได้ทุกช่องทาง ทั้งผ่านระบบการจองตั๋วออนไลน์ D-Ticket และสถานีรถไฟทั่วประเทศ

The State Railway of Thailand (SRT) has developed a new ticket booking feature called “Waiting List” to facilitate passenger travel by allowing passengers to join a waiting list for trains that are fully booked. If passengers cancel or return tickets for those trains, the system will immediately notify waiting list passengers, granting them the right to use the available seats. This provides an additional option for passengers who urgently need to travel on such trains, enabling timely travel opportunities. The Waiting List ticket booking service is now available. Passengers can use the Waiting List for trains requiring advance seat reservations, including special express, express, rapid, and excursion trains. Reservations can be made via all channels, including the D-Ticket online booking system and all railway stations nationwide.

30 พ.ค. 2567
May 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เดินทางมาตรวจเยี่ยมและติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยนางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง โดยมีนายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด คณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย และพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การต้อนรับ ณ ห้องประชุมปฏิบัติการ ชั้น 3 ตึกบัญชาการ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, visited and monitored the progress of the State Railway of Thailand (SRT) operations, accompanied by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Sorapong Paitoonpong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport. The visit was hosted by Mr. Jaray Roongthane, Deputy Governor of SRT and Acting Governor of the State Railway of Thailand, Mr. Suthep Punpeng, CEO of SRT Electric Train Company Limited, Mr. Anan Phonimdaeng, Deputy Governor of the State Railway of Thailand and Acting Managing Director of SRT Asset Company Limited; along with SRT executives and employees at the Operations Meeting Room, 3rd Floor, Command Building, Pathumwan District, Bangkok.

31 พ.ค. 2567
May 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดพิธีถวายราชสักการะ และพิธีถวายพระพรชัยมงคล สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา มิถุนายน 2567 โดยมีนายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีฯ พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เข้าร่วมพิธีอย่างพร้อมเพรียงกัน ณ บริเวณสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

The State Railway of Thailand (SRT) organized a ceremony to pay homage and present blessings to Her Majesty the Queen on the occasion of her birthday anniversary on 3rd June 2024. Mr. Jaray Roongthane, Deputy Governor of SRT and Acting Governor of the State Railway of Thailand, presided over the ceremony. The event was attended by executives, employees, and staff of SRT, SRT Electric Train Company Limited, and SRT Asset Company Limited, all gathered at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

01 มิ.ย. 2567 Jun 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่การรถไฟฯ ได้เปิดให้มีการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าสูงสุด 90 วันในขบวนรถด่วนพิเศษและขบวนรถด่วน จำนวน 32 ขบวน ไปก่อนหน้านี้ ตามนโยบายของนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้พี่น้องประชาชน ล่าสุดการรถไฟฯ ได้เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ประชาชน โดยได้ขยายการให้บริการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าสูงสุด 90 วัน ในขบวนรถเร็ว ขบวนรถนำเที่ยว และขบวนรถพิเศษโดยสาร เพิ่มเติมอีก 26 ขบวน ครอบคลุมรถโดยสารทุกขบวนที่ต้องมีการสำรองที่นั่งล่วงหน้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

ขาไป	ขากลับ	เส้นทาง
107	108	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - เด่นชัย - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
109	102	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - เชียงใหม่ - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
111	112	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - เด่นชัย - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
133	134	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - หนองคาย - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
135	136	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - อุบลราชธานี - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
139	140	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - อุบลราชธานี - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
141	142	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - อุบลราชธานี - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
167	168	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - กันตัง - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
169	170	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - ยะลา - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
171	172	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สุไหงโก-ลก - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

ขบวนรถเร็ว จำนวน 20 ขบวน ได้แก่

- ขบวนรถเร็วที่ 107/108 กรุงเทพอภิวัฒน์-เด่นชัย-กรุงเทพอภิวัฒน์
- ขบวนรถเร็วที่ 109/102 กรุงเทพอภิวัฒน์-เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์
- ขบวนรถเร็วที่ 111/112 กรุงเทพอภิวัฒน์-เด่นชัย-กรุงเทพอภิวัฒน์
- ขบวนรถเร็วที่ 133/134 กรุงเทพอภิวัฒน์-หนองคาย-กรุงเทพอภิวัฒน์
- ขบวนรถเร็วที่ 135/136 กรุงเทพอภิวัฒน์-อุบลราชธานี-กรุงเทพอภิวัฒน์
- ขบวนรถเร็วที่ 139/140 กรุงเทพอภิวัฒน์-อุบลราชธานี-กรุงเทพอภิวัฒน์
- ขบวนรถเร็วที่ 141/142 กรุงเทพอภิวัฒน์-อุบลราชธานี-กรุงเทพอภิวัฒน์
- ขบวนรถเร็วที่ 167/168 กรุงเทพอภิวัฒน์-กันตัง-กรุงเทพอภิวัฒน์
- ขบวนรถเร็วที่ 169/170 กรุงเทพอภิวัฒน์-ยะลา-กรุงเทพอภิวัฒน์
- ขบวนรถเร็วที่ 171/172 กรุงเทพอภิวัฒน์-สุไหงโก-ลก-กรุงเทพอภิวัฒน์

ขบวนรถนำเที่ยว (เปิดเดินประจำ) จำนวน 4 ขบวน ได้แก่

- ขบวนรถนำเที่ยวที่ 909/910 กรุงเทพ (หัวลำโพง)-น้ำตก-กรุงเทพ (หัวลำโพง)
- ขบวนรถนำเที่ยวที่ 911/912 กรุงเทพ (หัวลำโพง)-สวนสนประดิพัทธ์-กรุงเทพ (หัวลำโพง)

ขบวนรถพิเศษโดยสาร จำนวน 2 ขบวน ได้แก่

- ขบวนรถพิเศษโดยสารที่ 997/998 กรุงเทพ (หัวลำโพง)-จุกเสม็ด-กรุงเทพ (หัวลำโพง)

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that previously SRT opened advance ticket booking up to 90 days for 32 special express and express trains according to the policy of Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, to enhance travel convenience for the public. Recently, SRT has improved its service by extending the 90-day advance booking to include 26 additional trains covering rapid trains, excursion trains, and special passenger trains requiring advance seat reservations. The details are as follows:

Rapid trains (20 trains) include:

- Rapid Train No. 107/108 Krung Thep Aphiwat-Den Chai-Krung Thep Aphiwat
- Rapid Train No. 109/102 Krung Thep Aphiwat-Chiang Mai-Krung Thep Aphiwat
- Rapid Train No. 111/112 Krung Thep Aphiwat-Den Chai-Krung Thep Aphiwat
- Rapid Train No. 133/134 Krung Thep Aphiwat-Nong Khai-Krung Thep Aphiwat
- Rapid Train No. 135/136 Krung Thep Aphiwat-Ubon Ratchathani-Krung Thep Aphiwat
- Rapid Train No. 139/140 Krung Thep Aphiwat-Ubon Ratchathani-Krung Thep Aphiwat
- Rapid Train No. 141/142 Krung Thep Aphiwat-Ubon Ratchathani-Krung Thep Aphiwat
- Rapid Train No. 167/168 Krung Thep Aphiwat-Kantang-Krung Thep Aphiwat
- Rapid Train No. 169/170 Krung Thep Aphiwat-Yala-Krung Thep Aphiwat
- Rapid Train No. 171/172 Krung Thep Aphiwat-Sungai Kolok-Krung Thep Aphiwat

Excursion trains (regularly operated) (4 trains) include:

- Excursion Train No. 909/910 Bangkok (Hua Lamphong)-Nam Tok-Bangkok (Hua Lamphong)
- Excursion Train No. 911/912 Bangkok (Hua Lamphong)-Suan Son Pradipat-Bangkok (Hua Lamphong)

Special passenger trains (2 trains) include:

- Special Passenger Train No. 997/998 Bangkok (Hua Lamphong)-Chuk Samet-Bangkok (Hua Lamphong)

02 มิ.ย. 2567 Jun 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย เตรียมพร้อมรับมือสถานการณ์น้ำช่วงฤดูฝน จัดมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินรถ สร้างความมั่นใจแก่พี่น้องประชาชนตลอดการเดินทางโดยมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยของการเดินขบวนรถอย่างเคร่งครัด โดยกำชับให้ฝ่ายการช่างโยธา เพิ่มความถี่ในการตรวจสอบสภาพทาง และพื้นที่สำหรับวางแผนในการขุดลอกคูคลอง ลอกท่อระบายน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วมขัง รวมทั้งกำจัดวัชพืชและกิ่งไม้บริเวณสองข้างทางรถไฟ ซึ่งอาจบดบังทัศนะวิสัยในการมองเห็นเส้นทาง ตลอดจนได้ให้ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมทำการตรวจสอบระบบเครื่องกั้นอัตโนมัติ

ป้ายสัญญาณ ป้ายเตือนระวังรถไฟ ป้ายจราจรบริเวณทางผ่าน และพื้นผิวจราจรบริเวณทางผ่านเสมอระดับให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างความปลอดภัยต่อการสัญจรของประชาชน

The State Railway of Thailand (SRT) is preparing to manage the rainy season water situation by implementing safety measures for train operations to ensure passenger confidence throughout their journey. Relevant officials have been assigned to strictly follow train operation safety protocols. The Civil Engineering Department has been instructed to increase the frequency of track and area inspections, plan for canal dredging, and clear drainage pipes to prevent flooding. Additionally, vegetation and branches along both sides of the railway, which may obstruct visibility, are to be removed. The Signaling and Telecommunications Department is tasked with inspecting automatic barriers, signal signs, railway crossing warning signs, traffic signs at crossings, and the surface of level crossings to ensure they are always in proper working condition. These measures aim to facilitate convenience and enhance safety for public travel.

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดเดินขบวนรถจักรไอน้ำพิเศษนำเที่ยว เส้นทางกรุงเทพ-ชุมทางฉะเชิงเทรา-กรุงเทพ เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระราชินี 3 มิถุนายน 2567 โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนพิเศษรถจักรไอน้ำนำเที่ยว พร้อมด้วยผู้บริหารฯ เจ้าหน้าที่ ประชาชน และนักท่องเที่ยวเข้าร่วมภายในงาน ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

03 มิ.ย. 2567 Jun 2024

The State Railway of Thailand (SRT) organized a special steam locomotive tourist train service on the Bangkok-Chachoengsao Junction-Bangkok route to honor Her Majesty the Queen on the occasion of her birthday on 3rd June 2024. Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, presided over the special steam locomotive train departure ceremony, joined by executives, officials, the public, and tourists at Bangkok Station (Hua Lamphong).

04 มิ.ย. 2567 Jun 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาความพร้อมของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ และกำหนดเปิดใช้งานเพิ่มอีก 72.6 กิโลเมตร ระหว่างสถานีนครปฐม-บ้านคูบัว ระยะทาง 57 กิโลเมตร และสถานีสะพลี-ชุมพร ระยะทาง 15.6 กิโลเมตร ทำให้สามารถเปิดใช้ทางคู่ในเส้นทางสายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร ได้ตลอดเส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้น 420 กิโลเมตร โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 4 มิถุนายน 2567 ที่ผ่านมา โดยใช้ระบบทางสะดวกอิเล็กทรอนิกส์ (E-token) ในการเดินรถระหว่างที่มีการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณที่มีความคืบหน้าแล้ว 59.762% คาดว่าจะสามารถใช้งานได้เต็มระบบภายในปี 2568 เป็นต้นไป

The State Railway of Thailand (SRT) has assessed the readiness of the Southern double-track railway construction project and scheduled the opening of an additional 72.6 kilometers, including the section between Nakhon Pathom Station and Ban Khu Bua (57 kilometers), and the section between Saplee Station and Chumphon (15.6 kilometers). This allows the entire Southern double-track line from Nakhon Pathom to Chumphon to be fully operational, covering a total distance of 420 kilometers. The service began on 4th June 2024, using an electronic token (E-token) system for train operations during the installation of the signaling system, which is currently 59.762% complete. Full system operation is expected by 2025 onwards.

06 มิ.ย. 2567 Jun 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทดลองเพิ่มจุดให้บริการซื้อหรือจองตั๋วโดยสารและชำระค่าตั๋วโดยสารแบบไดร์ฟทรู ทิคเก็ต (Drive Thru Ticket) ที่สถานีลพบุรีเป็นแห่งแรก เพื่อเพิ่มความสะดวกสบาย รวดเร็วในการจองและชำระเงินแก่ผู้โดยสารโดยผู้ใช้บริการไม่ต้องลงจากรถ สามารถชำระค่าตั๋วโดยสารได้ทั้งเงินสด บัตรเครดิต บัตรเดบิต และการสแกน QR Code ผ่าน Mobile Application ของธนาคาร เริ่มให้บริการตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

The State Railway of Thailand (SRT) has launched a pilot Drive Thru Ticket service at Lopburi Station, providing a new point of ticket purchase, reservation, and payment for passengers without needing to leave their vehicles. This service aims to increase convenience and speed for booking and payment. Passengers can pay using cash, credit cards, debit cards, or QR code scanning via bank mobile applications. The service has been available since now onwards.

08 มิ.ย. 2567
Jun 2024

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทยเดินทางไปร่วมประชุมกับ Mr. Daochinda Siharath Managing Director of LAO NATIONAL RAILWAYS (รัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งชาติลาว) เพื่อเตรียมความพร้อมในการเปิดเดินขบวนรถระหว่างสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-เวียงจันทน์ (คำสะหวาด) ที่มีกำหนดเปิดให้บริการเป็นทางการในเดือนกรกฎาคมนี้ ซึ่งจะเป็นการขยายความร่วมมือในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน และขนส่งสินค้าของทั้งสองประเทศตลอดจนยกระดับระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางตามนโยบาย IGNITE THAILAND ของรัฐบาล ที่ต้องการขับเคลื่อนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว และโลจิสติสก์ของภูมิภาคอีกด้วย

Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, led a delegation to meet with Mr. Daochinda Siharath, Managing Director of Lao National Railways, to prepare for the official launch of train services between Krung Thep Aphiwat Central Terminal and Vientiane (Kham Sawat), scheduled for July. This collaboration aims to enhance connectivity for passenger travel and freight transport between the two countries, as well as upgrade regional logistics systems, positioning Thailand as a regional hub in line with the government's IGNITE THAILAND policy to drive Thailand as a center for tourism and logistics in the region.

14 มิ.ย. 2567
Jun 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทำการทดสอบเดินขบวนรถพิเศษท่องเที่ยว SRT ROYAL BLOSSOM จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ถึงสถานีหัวหิน โดยได้รับเกียรติจาก นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ร่วมเยี่ยมชมขบวนรถที่สถานีปลายทาง สถานีหัวหิน (เดิม) พร้อมรับฟังบรรยายสรุปแผนการเดินรถและเยี่ยมชม ชิมอาหารของดีวิถีริมรางรถไฟ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวตามนโยบายรัฐบาล โดยมี นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ

The State Railway of Thailand (SRT) conducted a test run of the special tourist train "SRT ROYAL BLOSSOM" from Krung Thep Aphiwat Central Terminal to Hua Hin Station. The Prime Minister, Mr. Srettha Thavisin, honored the event by visiting the train at the terminal station, the original Hua Hin Station, where he received a briefing on the train operation plan and participated in sampling local foods along the railway to support tourism in accordance with government policy. The event was hosted by Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, and SRT executives.

15 มิ.ย. 2567
Jun 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ลงพื้นที่ติดตามการเปิดให้บริการทางคู่สายใต้ ช่วงชุมพร-นครปฐม และโครงการศูนย์กระจายตู้สินค้าทางรถไฟที่สถานีสะพลี จังหวัดชุมพร ที่จะพัฒนาเป็นแหล่งขนส่งสินค้าผลิตผลทางการเกษตรเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หลังจากได้มีการเปิดใช้ทางคู่ตลอดเส้นทาง โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การต้อนรับ

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, accompanied by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, executives from the Ministry of Transport; and related agencies visited the site to monitor the opening of the Southern double-track railway service between Chumphon and Nakhon Pathom, as well as the railway freight container distribution center project at Saplee Station, Chumphon Province. The center is planned to be developed as an agricultural product logistics hub connecting to neighboring countries. The visit was welcomed by Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, and SRT executives.

25 มิ.ย. 2567
Jun 2024

นายเอกรัช ศรีอารยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม มีนโยบายให้การรถไฟฯ เป็นส่วนหนึ่งในการร่วมส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ และกระจายรายได้สร้างความเข้มแข็งต่อเศรษฐกิจชุมชนตามนโยบายรัฐบาล ล่าสุด การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง จัดโปรแกรมสุดพิเศษ เปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวใหม่ ช่วงกรีนซีซั่น “Green Season” ต้อนรับปลายฝนต้นหนาว นั่งรถไฟไปแอ่วเหนือม่วนใจ๋ เที่ยวแบบไทยในวิถีล้านนา กับ 3 ทริป 3 เส้นทาง ในเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2567 ซึ่งเป็นการช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวตามนโยบายรัฐบาล ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวช่วงนอกฤดูกาล ตลอดจนสนับสนุนมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง 55 จังหวัดในขณะนี้อีกด้วย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that following the policy of Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, to have SRT participate in promoting domestic tourism and distributing income to strengthen community economies as part of government policy, SRT, in collaboration with Lampang Rajabhat University, has organized a special program offering a new travel experience during the Green Season. This program welcomes the end of the rainy season and the beginning of the cool season with three trips along three routes in the northern region, traveling in traditional Lanna style, from July to September 2024. This initiative supports government policy to promote off-season tourism and the measures to promote secondary cities in 55 provinces.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า เนื่องในโอกาสมหามงคลวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 72 พรรษา 28 กรกฎาคม 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำเส้นทางประวัติศาสตร์ กรุงเทพ-พระนครศรีอยุธยา เพื่อร่วมเฉลิมพระเกียรติฯ พร้อมกับเปิดโอกาสให้ประชาชนได้ร่วมเดินทางรำลึกประวัติศาสตร์ของเส้นทางสายนี้ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังได้เตรียมจัด 2 ทริปท่องเที่ยวสุดพิเศษสานสัมพันธ์ครอบครัวในเดือนสิงหาคม ได้แก่ ทริปแม่พาลูกเที่ยว ชวนนั่งรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์เส้นทางกรุงเทพ-ชุมทางฉะเชิงเทรา ในวันที่ 12 สิงหาคม 2567 และทริปแม่ชวนลูกเที่ยว Royal Blossom รถไฟสายแห่งความสุข เส้นทางกรุงเทพ-กาญจนบุรี ในวันที่ 17 สิงหาคม 2567 เพื่อสร้างสายสัมพันธ์ความทรงจำอันดีระหว่างสมาชิกในครอบครัว และส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศตามนโยบายของรัฐบาลด้วย

27 มิ.ย. 2567 Jun 2024

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that on the auspicious occasion of His Majesty the King's 72nd birthday anniversary on 28th July 2024, SRT organized a special steam locomotive historical tour on the Bangkok-Phra Nakhon Si Ayutthaya route to honor the occasion and offer the public an opportunity to revisit the history of this route. Additionally, SRT has planned two special family bonding trips in August: the "Mother and Child Historical Steam Locomotive Trip" on the Bangkok-Chachoengsao Junction route on 12th August 2024, and the "Mother Invites Child Royal Blossom Happiness Line Train Trip" on the Bangkok-Kanchanaburi route on 17th August 2024. These trips aim to strengthen family bonds, create cherished memories among family members, and promote domestic tourism in line with government policy.

28 มิ.ย. 2567 Jun 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ผนึกความร่วมมือกับ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) และหน่วยงานพันธมิตรภาคเอกชน ได้แก่ บริษัท บุญรอด เทรดดิ้ง จำกัด บริษัท เรกคิทท์ เบนคีเซอร์ (ประเทศไทย) และบริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) แถลงข่าวเปิดตัวกิจกรรม "สุขทันทีที่เที่ยวกับรถไฟไทย เดินทางครั้งนี้ไม่เหมือนเดิม" โดยมี นายเสริมศักดิ์ พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานร่วมกันในการเปิดกิจกรรม พร้อมด้วยนางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทย และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ให้เกียรติเข้าร่วมงานชวนเปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ทางรถไฟ 6 เส้นทาง "สุขทันทีที่เที่ยวกับรถไฟไทย เดินทางครั้งนี้ไม่เหมือนเดิม" ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ผู้โดยสารได้พบกับขบวนรถไฟนำเที่ยว KIHA 183 ขบวนรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ และเป็นครั้งแรกของการเปิดให้บริการขบวนรถ SRT Royal Blossom ที่จะเปิดประสบการณ์ของการเดินทางที่สะดวกสบายขึ้นไปอีกระดับ

The State Railway of Thailand (SRT) has partnered with the Tourism Authority of Thailand (TAT) and private sector partners including Boon Rawd Trading Company Limited, Reckitt Benckiser (Thailand) Limited, and Dhipaya Insurance Public Company Limited to launch the campaign "Instant Happiness Traveling with Thai Railways-A Journey Like No Other." The campaign opening was jointly presided over by Mr. Somsak Pongpanich, Minister of Tourism and Sports, and Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport. The event was also attended by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, executives from the Ministry of Transport, SRT, and TAT. The event invited the public to experience six new railway travel routes under the campaign "Instant Happiness Traveling with Thai Railways-A Journey Like No Other" at Bangkok Station (Hua Lamphong). Passengers experienced the KIHA 183 tourist train, the historic steam locomotive train, and the inaugural launch of the SRT Royal Blossom train, offering an elevated level of travel comfort.

01 ก.ค. 2567
Jul 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วย นางสาวณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงศ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบกและประธานกรรมการรถไฟฯ นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง และคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ตรวจราชการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ และโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) ณ สถานีนครราชสีมา เพื่อติดตามการดำเนินโครงการให้เสร็จสิ้นเป็นตามแผนที่กำหนด พร้อมทั้งได้ร่วมโดยสารขบวนรถไฟท่องเที่ยว KIHA ที่สถานีรถไฟปากช่อง และเยี่ยมชมรับประทานอาหาร “ของดีวิถีริมราง” เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟฯ และผู้บริหารการรถไฟฯ ให้การต้อนรับ

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, accompanied by Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Sorapong Paitoonpong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport and Chairman of the SRT Board, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport and executives from the Ministry of Transport visited Nakhon Ratchasima Station to inspect the progress of the urgent double-track railway construction project from Map Kabao to Chira Junction and the collaboration project between the Governments of Thailand and China to develop the high-speed rail system linking the region, Bangkok to Nong Khai (Phase 1: Bangkok to Nakhon Ratchasima) at Nakhon Ratchasima Station. They also participated in the KIHA tourist train journey at Pak Chong Station and attended a “Local Delicacies Along the Railway” meal to promote domestic tourism. The visit was hosted by Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, and SRT executives.

02 ก.ค. 2567 Jul 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม มอบนโยบายให้การรถไฟฯ เดินหน้าพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการในด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสูงสุดแก่พี่น้องประชาชน ล่าสุด การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ขยายเวลาเปิดให้บริการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าสูงสุดจาก 90 วัน เพิ่มเป็น 180 วัน เพื่อตอบสนองความต้องการของพี่น้องประชาชนให้สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าได้นานขึ้น โดยเริ่มเปิดจองตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2567 เป็นต้นไป ครอบคลุมทั้งขบวนรถด่วนพิเศษ ขบวนรถด่วน ขบวนรถเร็ว ขบวนรถนำเที่ยว และขบวนรถพิเศษโดยสาร ทั้งสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ รวมจำนวน 58 ขบวน

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that following the policy of Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, to continuously improve service efficiency and provide maximum travel convenience for the public, SRT has extended the advance ticket booking period from a maximum of 90 days to 180 days. This extension responds to public demand, allowing passengers to plan their trips further in advance. The extended booking service will begin on 1st July 2024 and covers

58 trains including special express, express, rapid, excursion, and special passenger trains across the Northern, Northeastern, Eastern, and Southern lines.

กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และหน่วยงานพันธมิตร จัดกิจกรรม “สุขทันทีที่ที่เที่ยวกับรถไฟไทย เดินทางครั้งนี้ไม่เหมือนเดิม” เพื่อเปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ทางรถไฟ และกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศ ช่วง Green Season ตลอดเดือนมหามงคล กรกฎาคม-สิงหาคม 2567 โดยได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเข้าร่วมจองตั๋วจำนวนมาก นับเป็นนิมิตหมายที่ดีที่ทำให้ผู้โดยสารหันมาท่องเที่ยวทางรถไฟมากขึ้น เป็นการช่วยกระตุ้น เศรษฐกิจ และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะด้วย

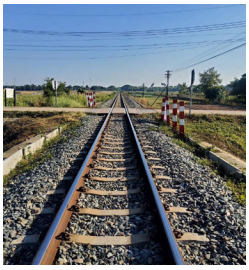
03 ก.ค. 2567 Jul 2024

The Ministry of Transport, through the State Railway of Thailand (SRT), in collaboration with the Ministry of Tourism and Sports, the Tourism Authority of Thailand (TAT), and partner agencies, organized the campaign “Instant Happiness Traveling with Thai Railways-A Journey Like No Other” to introduce a new railway travel experience and stimulate domestic tourism during the Green Season throughout the auspicious months of July to August 2024. The campaign attracted a large number of tourists booking tickets, marking a positive sign of increasing railway travel among passengers. This initiative helps boost the economy and promotes the use of public mass transit systems.

05 ก.ค. 2567 Jul 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ยกระดับการให้บริการเพื่อขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สำหรับการให้บริการแก่ประชาชนอย่างเต็มรูปแบบด้วยการนำระบบ “One ID One Ticket : หนึ่งรหัสหนึ่งผู้ใช้บริการ” หรือ บัตรประชาชน 1 บัตร ต่อตั๋วโดยสาร 1 ฉบับมาใช้กับการจองและซื้อตั๋วโดยสาร เพื่อดูแลความปลอดภัยในการให้บริการแก่ประชาชน ตลอดจนเพิ่มโอกาสในการเดินทางให้กับผู้โดยสารที่มีความต้องการจะเดินทาง และเริ่มเปิดใช้ระบบการจองตั๋วแบบ “One ID One Ticket” ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป โดยกำหนดให้ตั๋วโดยสารทุกใบจะต้องมีชื่อและเลขบัตรประชาชนตรงกับบัตรประชาชนของผู้เดินทาง และใช้เฉพาะการจองตั๋วขบวนรถด่วนพิเศษ ขบวนรถด่วน ขบวนรถเร็ว ขบวนรถนำเที่ยว ไม่นับรวมขบวนรถระยะสั้น เช่น ขบวนรถชานเมือง ขบวนรถท้องถิ่น ส่วนหากมีเหตุจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้โดยสารสามารถทำเรื่องคืนตั๋วโดยสารได้ตามหลักเกณฑ์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนด

The State Railway of Thailand (SRT) has upgraded its services to become a fully digital organization for public service by implementing the “One ID One Ticket” system, where one ID card corresponds to one ticket. This system is applied for ticket booking and purchasing to enhance security for passengers and increase travel opportunities for those wishing to travel. The “One ID One Ticket” system has been launched from now onwards, requiring every ticket to bear the name and ID number matching the passenger’s ID card. This applies only to bookings for special express, express, rapid, and excursion trains, excluding short-distance trains such as commuter and local trains. If passengers need to change their travel plans, they may request ticket refunds according to SRT regulations.



08 ก.ค. 2567 Jul 2024

วันที่ 8 กรกฎาคม 2567 ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับรายงานว่าเกิดเหตุขบวนรถธรรมดาที่ 201 กรุงเทพ-พิษณุโลก ชนกับรถกระบะ ยี่ห้อนิสสัน สีน้ำตาล หมายเลขทะเบียน บม 5669 จังหวัดพิจิตร บริเวณทางลักผ่าน หลักกิโลเมตรที่ 349/17-350/1 ระหว่างสถานีพิจิตร-ท่าพ่อ อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีป้ายเตือนและสัญญาณไฟครบถ้วน จากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย และผู้เสียชีวิต 5 ราย หลังจากเกิดเหตุ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่ตรวจสอบที่เกิดเหตุ พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือ ดูแลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตในด้านมนุษยธรรมตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทยกับครอบครัว ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตต่อไป ทั้งนี้ ขอความร่วมมือผู้ขับขี่ยานพาหนะผ่านจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ-รถยนต์ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

On 8 July 2024, the State Railway of Thailand (SRT) reported an incident involving ordinary train No. 201 traveling from Bangkok to Phitsanulok colliding with a brown Nissan pickup truck, license plate Bor Mor 5669 from Phichit Province, at a railway crossing between kilometer markers 349/17 and 350/1, between Phichit and Tha Lo stations in Mueang District, Phichit Province. The area was equipped with proper warning signs and traffic signals. The collision resulted in 2 injuries and 5 fatalities. Following the incident, SRT instructed relevant officials to inspect the site and provide humanitarian assistance to the injured and families of the deceased according to SRT regulations. SRT also requests that all vehicle drivers strictly obey traffic laws at railway level crossings to prevent accidents.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุฉุกเฉิน กรณีเกิดเหตุกลุ่มควันหรือเพลิงไหม้บนขบวนรถไฟภายในอุโมงค์ระดับรุนแรง ณ บริเวณอุโมงค์ผาเสด็จ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเปิดเดินรถทางคู่ช่วงมาบกะเบา-อุโมงค์รถไฟ-มวกเหล็ก ซึ่งเป็นการดำเนินการตามนโยบายของของนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคู่กับการให้ความสำคัญในด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด

09 ก.ค. 2567
Jul 2024

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that SRT conducted an emergency drill simulating a severe smoke or fire incident on a train inside the Pha Sadet Tunnel. This exercise was conducted to prepare for the opening of the double-track railway segment between Map Kabao, the railway tunnel, and Muak Lek. This operation aligns with the policy of Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, to enhance service efficiency while emphasizing strict safety measures.

10 ก.ค. 2567
Jul 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เพิ่มช่องทางการจำหน่ายตั๋วและสำรองที่นั่งผ่านระบบออนไลน์ สำหรับผู้ใช้บัตรประจำตัวผู้พิการให้สามารถจองตั๋วได้ผ่านช่องทาง Website D-Ticket : https://www.dticket.railway.co.th และแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ Application : SRT D-Ticket ทั้งระบบปฏิบัติการ Android และ iOS สำหรับใช้สิทธิเป็นส่วนลดค่าโดยสารได้ร้อยละ 50 ของขบวนรถทุกประเภท (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) ส่งเสริมยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการให้สามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างสะดวกสบาย ซึ่งเพิ่มเติมจากเดิมที่จะใช้สิทธิส่วนลดค่าโดยสารได้เฉพาะการซื้อตั๋วที่สถานีเท่านั้น และถือเป็นการพัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่องในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของพี่น้องประชาชนทุกคนอย่างเท่าเทียม

The State Railway of Thailand (SRT) has expanded ticket sales and reservation channels online to allow disabled cardholders to book tickets through the D-Ticket website: https://www.dticket.railway.co.th and the mobile application SRT D-Ticket available on both

Android and iOS platforms. Disabled passengers can use their entitlement to a 50% discount on fares for all train types (excluding fees). This enhancement promotes the quality of life for disabled passengers by providing easier access to services, extending beyond the previous restriction of using discounts only when purchasing tickets at stations. This continuous service improvement aims to facilitate convenient travel for all citizens equally.

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความพร้อมในการเปิดเดินขบวนรถโดยสารระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว เส้นทางสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-เวียงจันทน์ (คำสะหวาด)-สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ขบวนแรกในวันที่ 19 กรกฎาคม 2567 ที่ผ่านมา พร้อมกับเปิดให้ผู้โดยสารจองตั๋วโดยสารได้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป ซึ่งเปิดให้บริการไป-กลับ จำนวน 2 ขบวน ประกอบด้วย รถธรรมดาชั้น 3 (พัดลม) 152 ที่นั่ง, รถนั่งปรับอากาศชั้น 2 จำนวน 64 ที่นั่ง และรถนั่งและนอนปรับอากาศชั้น 2 จำนวน 30 ที่นั่ง พ่วงไปกับขบวนรถเร็วที่ 133 นอกจากนี้ ยังได้เปิดให้บริการเส้นทางอุดรธานี-เวียงจันทน์ (คำสะหวาด)-อุดรธานี ไป-กลับ อีก 2 ขบวน รวมเป็น 4 ขบวนต่อวัน

The State Railway of Thailand (SRT) is ready to launch passenger train services between Thailand and Laos on the route from Krung Thep Aphiwat Central Terminal to Vientiane (Kham Sawat) and back. The first train departed on 19th July 2024, and ticket bookings are now open. The service operates two round-trip trains consisting of third-class ordinary trains (with fans) offering 152 seats, second-class air-conditioned seats with 64 seats, and second-class air-conditioned sleeper seats with 30 beds, attached to Rapid Train No. 133. Additionally, there are two round-trip trains operating between Udon Thani and Vientiane (Kham Sawat), totaling four trains per day.

19 ก.ค. 2567
Jul 2024

โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ จัดพิธีไหว้ครูและพิธีประดับเข็มเครื่องหมายโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ (ล้อปีกมหาพิชัยมงกุฎครอบ) ประจำปีการศึกษา 2567 ให้กับนักเรียนโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ชั้นปีที่ 1 โดยมีนายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธี ณ ชั้น M ประตู 4 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ พร้อมด้วย นายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะครูอาจารย์ของสถาบันฝึกอบรมระบบราง เข้าร่วมในพิธี

The Railway Engineering School organized the annual Teacher Respect Ceremony and the Pinning Ceremony for the school emblem (Mahaphichai Mongkut Wheel with Wings) for first-year students of the academic year 2024. Mr. Jaray Roongthane, Deputy Governor of SRT and Acting Governor of the State Railway of Thailand, presided over the ceremony held at Level M, Gate 4, Krung Thep Aphiwat Central Terminal. The event was also attended by Mr. Sucheep Suksawang, Deputy Governor of the State Railway of Thailand (SRT), SRT executives, and faculty members of the Rail System Training Institute.

การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ร่วมกับองค์การตลาด กระทรวงมหาดไทย ชวนเที่ยวเทศกาลเที่ยวงานวัด “ชีวิตดีดี กับวิถีริมราง” เที่ยว ชอป ชิมสินค้าและอาหารขึ้นชื่อจากชุมชนต่าง ๆ ทั่วประเทศ ประกอบด้วยสินค้าจากผู้ประกอบการหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ร้านค้าของดีริมทางรถไฟ สินค้าและบริการของดีประจำจังหวัดต่าง ๆ มากกว่า 500 รายการ พร้อมด้วยกิจกรรมบันเทิงและคอนเสิร์ตจากศิลปินชั้นนำ ที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ บริเวณลานด้านนอกอาคาร ประตู 5-12 ระหว่างวันที่ 19-28 กรกฎาคม 2567 รวม 10 วัน ตั้งแต่เวลา 10.00-21.00 น.

The State Railway of Thailand (SRT), Ministry of Transport, in collaboration with the Market Organization, Ministry of Interior, invites the public to join the temple fair festival “Good Life Along the Railway” to explore, shop, and taste famous products and foods from communities across the country. The event features products from One Tambon One Product (OTOP) entrepreneurs, shops selling quality goods along the railway, and over 500 products and services from various provinces. Entertainment

activities and concerts by top artists will be held at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, in the outdoor area between Gates 5 and 12, from 19th to 28th July 2024, for 10 days, from 10:00 a.m. to 9:00 p.m.

20 ก.ค. 2567
Jul 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในการต้อนรับผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยวในการเปิดเดินขบวนรถระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว เที่ยวปฐมฤกษ์ เส้นทางกรุงเทพอภิวัฒน์-เวียงจันทน์ (คำสะหวาด) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยว และขนส่งสินค้าระหว่างกัน โดยมี Mr. Saysongkham Manodham รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง นางสาว ณภัทรา กมลรักษา ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการ ขนส่งทางบก นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการ ขนส่งทางราง นายวีรวัฒน์ พัฒนาถาวรกุล กรรมการ ผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด นายฐากูร อินทรชม ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย Mr. Saleumsak Sayamoungkhoun สำนักงานปลัด สำนักนายกรัฐมนตรี สปป.ลาว Mr. Daochinda Siharath อธิบดีรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งชาติลาว และผู้บริหาร สปป.ลาว เข้าร่วมพิธี ณ สถานีเวียงจันทน์ (คำสะหวาด) สปป.ลาว

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, presided over the welcoming ceremony for passengers and tourists during the inaugural train service between Thailand and Laos on the Krung Thep Aphiwat-Vientiane (Kham Sawat) route. The event aimed to facilitate seamless travel connections for passengers, tourists, and freight between the two countries. The ceremony was attended by Mr. Saysongkham Manodham, Deputy Minister of Public Works and Transport of Laos, Ms. Napattra Kamonraksa, Assistant Secretary to the Minister of Transport, Mr. Sorapong Paitoonpong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport, Mr. Pichet Kunadhamraks, Director-General of the Department of Rail Transport, Mr. Veerawat Patanathawornkul, CEO of The Transport Co., Ltd., Mr. Takun Indarachome, Director of Train Operations of the State Railway of Thailand (SRT), SRT executives, Mr. Saleumsak Sayamoungkhoun from the Office of the Prime Minister of Laos; Mr. Daochinda Siharath, Director-General of Lao National Railways; and other Lao officials at Vientiane Station (Kham Sawat), Laos.

24 ก.ค. 2567 Jul 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดพิธีถวายราชสักการะและพิธีถวายพระพรชัยมงคลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 28 กรกฎาคม 2567 และพิธีถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน ในการปฏิบัติหน้าที่ตามรอยพระยุคลบาทให้เกิดประโยชน์สุขแก่ประชาชนและประเทศชาติ โดยมีนายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยนายเอกสิทธิเวคิน รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟฯ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เข้าร่วมพิธีอย่างพร้อมเพรียงกัน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

The State Railway of Thailand (SRT) held a ceremony to pay homage and present blessings to His Majesty the King on the occasion of the grand royal ceremony celebrating the King's 6th cycle (72nd) birthday anniversary on 28th July 2024, along with a pledge-taking ceremony to serve as good civil servants and the strength of the nation in carrying out duties following the King's footsteps for the benefit and happiness of the people and the country. The ceremony was presided over by Mr. Jaray Roongthane, Deputy Governor of SRT and Acting Governor of the State Railway of Thailand, accompanied by Mr. Ek Sittivaekin, and Mr. Sucheep Suksawang, Deputy Governors of SRT, executives, employees, and staff of SRT, SRT Electric Train Company Limited, and SRT Asset Company Limited, all gathered at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

27 ก.ค. 2567 Jul 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดขบวนรถไฟฟรีให้บริการรับส่ง จำนวน 6 ขบวน ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2567 เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งสาธารณะ ระหว่างรถ ราง และเรือ ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าร่วมชมขบวนพยุหยาตราทางชลมารค ชมนิทรรศการขบวนเรือพระราชพิธี และกิจกรรมการแห่เรือได้อย่างไร้รอยต่อ นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังให้ความสำคัญต่อการดูแลความปลอดภัยแก่ประชาชน โดยได้จัดเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัย ตรวจความเรียบร้อย ทั้งในสถานีและบนขบวนรถ พร้อมแนะนำข้อปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารอย่างเคร่งครัดอีกด้วย

The State Railway of Thailand (SRT) provided free shuttle train services with 6 train runs on 28th July 2024 as part of the integrated public transportation connecting trains, trams, and boats. This allowed the public to conveniently attend the Royal Barge Procession, visit the royal barge exhibition, and participate in traditional boat ceremonies seamlessly. Additionally, SRT prioritized public safety by deploying security personnel to monitor safety and order both at stations and on trains, while strictly advising passengers on security measures.

28 ก.ค. 2567
Jul 2024

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถจักรไอน้ำพิเศษนำเที่ยวประวัติศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ เนื่องในโอกาสมหามงคลวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 6 รอบ 72 พรรษา 28 กรกฎาคม 2567 เส้นทาง กรุงเทพ-อยุธยา-กรุงเทพ โดยมีผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย เจ้าหน้าที่ นักท่องเที่ยว ประชาชน พร้อมสื่อมวลชน เข้าร่วมพิธีฯ ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, presided over the ceremony to launch the special historical steam locomotive tourist train in honor of the auspicious occasion of His Majesty the King's 6th cycle (72nd) birthday anniversary on 28th July 2024. The train ran on the Bangkok-Ayutthaya-Bangkok route. The event was attended by SRT executives, officials, tourists, the public, and the media at Bangkok Station (Hua Lamphong).

ตามที่ได้ปรากฏภาพข่าวในสื่อโซเชียลมีเดียเกี่ยวกับฝุ่นภายในอุโมงค์ ผาเสด็จ หลังจากเปิดให้ขบวนรถไฟได้ใช้งานในวันนี้เป็นวันแรกนั้น จากกรณีดังกล่าว นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้สั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยได้จัดเจ้าหน้าที่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างลงตรวจสอบพื้นที่โดยทันที ซึ่งพบว่ากรณีดังกล่าวเป็นฝุ่นค้างสะสมอยู่ในอุโมงค์ ซึ่งมีกระแสลมพัดเข้ามาสะสมภายหลังจากการก่อสร้างเสร็จแล้ว ซึ่งแม้ก่อนเปิดให้บริการผู้รับจ้างจะใช้พัดลมเป่าอัดอากาศเพื่อไล่ฝุ่นแต่ก็ยังมีฝุ่นเข้ามาสะสมอยู่ โดยประสานให้บริษัทผู้รับจ้างดำเนินการใช้น้ำฉีดล้างทำความสะอาดหนัก และใช้พัดลมเป่าอัดอากาศเพื่อไล่ฝุ่นออกให้หมด ซึ่งจะใช้ระยะเวลาดำเนินการ 14 วัน เพื่อให้สามารถกลับมาเปิดใช้บริการเส้นทางในอุโมงค์ได้อีกครั้ง และในระหว่างการดำเนินการปรับปรุง จำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถจำนวน 14 ขบวนเป็นการชั่วคราว โดยให้กลับไปใช้เส้นทางเดิม คือ เส้นทางสถานีมาบกะเบา-ผาเสด็จ-หินลับ-มวกเหล็ก ระยะทาง 18 กม. และเมื่อดำเนินการแก้ไขเสร็จสิ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเข้าไปตรวจสอบและทดลองเดินรถอีกครั้งหนึ่ง

Following reports and images circulating on social media regarding dust accumulation inside the Pha Sadet Tunnel after its first day of train service, Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, ordered the State Railway of Thailand (SRT) to urgently address the issue. Officials from the Special Projects and Construction Division were immediately dispatched to inspect the area. The problem was found to be dust accumulation in the tunnel caused by airflow entering the tunnel after construction completion. Although contractors had used air blowers to clear dust before the service began, dust had still accumulated. The contractor has been instructed to perform heavy water spraying cleaning and continue using air blowers to remove all dust. This cleaning process is expected to take 14 days, after which the tunnel route will reopen for service. During this period, 14 train routes will be temporarily rerouted back to the original route between Map Kabao Station-Pha Sadet-Hin Lap-Muak Lek, covering a distance of 18 kilometers. Once the cleaning is complete, SRT will conduct inspections and trial runs before resuming full service.

31 ก.ค. 2567
Jul 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งยกระดับมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินรถ พร้อมกับติดตามสถานการณ์น้ำในช่วงฤดูฝนอย่างใกล้ชิด เพื่อสร้างความปลอดภัยและความมั่นใจแก่พี่น้องประชาชนตลอดการเดินทาง อีกทั้งยังสอดรับกับแนวทางของกระทรวงคมนาคม ในการจัดตั้ง “ศูนย์ Command Center ภัยพิบัติกระทรวงคมนาคม” สำหรับให้ความช่วยเหลือประชาชนในทันที กรณีได้ผลกระทบจากสถานการณ์อุทกภัย ตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งนี้ นายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยของการเดินขบวนรถอย่างเคร่งครัด สั่งการให้ฝ่ายการช่างโยธา เพิ่มความถี่ในการตรวจสอบสภาพทาง ทำการสำรวจพื้นที่และวางแผนในการขุดลอกคูคลองเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งกีดขวางทางน้ำ ขยายสะพานและท่อระบายน้ำ เพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง รวมทั้งกำจัดวัชพืชและกิ่งไม้บริเวณสองข้างทางรถไฟ นอกจากนี้ ให้จัดเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังระดับน้ำที่อาจไหลเข้าท่วมเส้นทางในจุดเสี่ยงต่าง ๆ ตลอดจนให้ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ทำการตรวจสอบระบบไฟฟ้าส่องสว่าง เครื่องกั้นอัตโนมัติ สัญญาณไฟกระพริบ ป้ายสัญญาณเตือนระวังรถไฟ ป้ายจราจรบริเวณทางผ่าน และพื้นผิวจราจรบริเวณทางผ่านเสมอระดับให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างความปลอดภัยต่อการสัญจรของประชาชน

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, has assigned the State Railway of Thailand (SRT) to enhance safety measures for train operations and closely monitor water conditions during the rainy season to ensure the safety and confidence of the public throughout their journeys. This aligns with the Ministry of Transport’s initiative to establish a “Disaster Command Center” to provide immediate assistance to citizens affected by flooding, operating 24/7. Mr. Jaray Roongthane, Deputy Governor of SRT and Acting Governor of the State Railway of Thailand, has instructed relevant officials to strictly adhere to train operation safety protocols. The Civil Engineering Department has been ordered to increase the frequency of track inspections, survey areas, and plan dredging of canals to remove waterway blockages. They are also tasked with widening bridges and drainage pipes to enhance water flow efficiency to prevent flooding, as well as removing vegetation and branches alongside railway tracks. Additionally, personnel are assigned to monitor water levels at risk points continuously. The Signaling and Telecommunications Department is responsible for inspecting lighting systems, automatic barriers, flashing signals, railway crossing warning signs, traffic signs at crossings, and the surface of level crossings to ensure they are always operational, thus facilitating convenience and safety for public travel.

01 ส.ค. 2567 Aug 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ประสานความร่วมมือสถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน เข้าดำเนินการจัดระเบียบการจราจรในพื้นที่บริเวณถนนเลียบคลองผดุงกรุงเกษมตลอดเส้นทางทั้งสองฝั่ง ตั้งแต่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จนถึงที่ทำการตำรวจรถไฟนพวงศ์ (เดิม) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนดูแลความปลอดภัยให้กับผู้สัญจรไปมาและประชาชนในพื้นที่

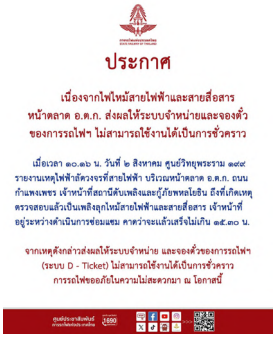
Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that SRT has coordinated with the Pathumwan Metropolitan Police Station to organize traffic management along both sides of the road adjacent to the Phadung Krung Kasem Canal, spanning from Bangkok Station (Hua Lamphong) to the former Napawong Railway Police Office. This initiative aims to alleviate traffic congestion, reduce the risk of road accidents, and ensure the safety of commuters and local residents.

02 ส.ค. 2567 Aug 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ การวิจัยและพัฒนา การให้บริการทางการแพทย์ เพื่อสร้างความยั่งยืนให้กับสังคม โดยได้มีการจัดกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ หรือ Doctor Train ต่อเนื่องในหลายพื้นที่ เพื่อส่งเสริมสุขภาพอนามัยที่ดีให้กับพี่น้องประชาชน และคนรถไฟอย่างเท่าเทียมกัน โดยกำหนดจัดกิจกรรม Doctor Train ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 27-28 สิงหาคม 2567 เวลา 08.30-15.00 น. ณ สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that SRT and King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) have signed a memorandum of understanding for research and development and medical service provision to foster sustainable social development. The "Doctor Train" mobile specialist medical unit has been continuously deployed in various locations to promote good health for the public and railway personnel equally. The 7th Doctor Train event is scheduled for 27th-28th August 2024, from 8:30 a.m. to 3:00 p.m., at Thung Song Junction Railway Station, Nakhon Si Thammarat Province.

วันที่ 2 สิงหาคม 2567 ที่ผ่านมา ศูนย์วิทยุพระราม 199 รายงานเหตุไฟฟ้าลัดวงจรที่สายไฟฟ้าบริเวณหน้าตลาด อ.ต.ก. ถนนกำแพงเพชร เจ้าหน้าที่สถานีดับเพลิงและกู้ภัยพหลโยธินถึงที่เกิดเหตุ ตรวจสอบแล้วพบเพลิงลุกไหม้สายไฟฟ้าและสายสื่อสาร เจ้าหน้าที่อยู่ระหว่างดำเนินการดับเพลิงและตรวจสอบความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งในจุดดังกล่าวมีสายเซิร์ฟเวอร์ระบบจำหน่ายและจองตั๋วของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับความเสียหายอย่างหนัก จากเหตุการณ์ครั้งนี้จึงจำเป็นต้องปิดระบบ ส่งผลให้ระบบจำหน่ายและจองตั๋วของการรถไฟฯ (ระบบ D-Ticket) ไม่สามารถใช้งานได้ชั่วคราว ทำให้ไม่สามารถจำหน่ายหรือจองตั๋วโดยสารได้ทุกช่องทาง รวมถึงหน้าเคาน์เตอร์ที่สถานีรถไฟทุกแห่งด้วย ปัจจุบันได้รับการแก้ไขระบบให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติแล้ว



On 2nd August 2024, the Rama 199 Radio Center reported a short circuit in the electrical wiring in front of the Or Tor Kor Market on Kamphaeng Phet Road. Fire and rescue personnel from Phahonyothin Fire Station arrived at the scene and found a fire burning electrical and communication cables. They proceeded to extinguish the fire and assess the damage. The affected area included the server cables for the State Railway of Thailand's ticketing and reservation system, which suffered significant damage. Consequently, the SRT ticketing and reservation system (D-Ticket) was temporarily shut down, rendering ticket sales and bookings unavailable through all channels, including counters at all railway stations. The system has since been repaired and is now fully operational.

08 ส.ค. 2567 Aug 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดพิธีถวายราชสักการะ และพิธีถวายพระพรชัยมงคลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม 2567 และวันแม่แห่งชาติ โดยมีนายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟฯ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เข้าร่วมพิธีอย่างพร้อมเพรียงกัน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

The State Railway of Thailand (SRT) held a ceremony to pay homage and present blessings to Her Majesty Queen Sirikit, the Queen Mother, on the occasion of her birthday anniversary on 12th August 2024 and National Mother's Day. The ceremony was presided over by Mr. Jaray Roongthane, Deputy Governor of SRT and Acting Governor of the State Railway of Thailand, and attended by executives, employees, and staff of SRT, SRT Electric Train Company Limited, and SRT Asset Company Limited, all gathered at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

11 ส.ค. 2567
Aug 2024

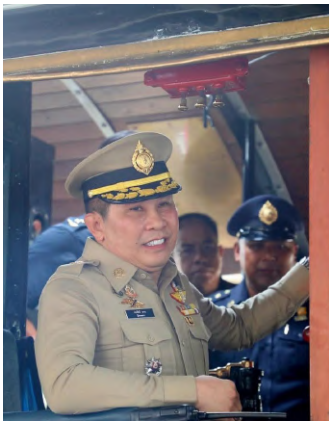
การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เร่งดำเนินการตรวจสอบความพร้อมของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงย่านสถานีนครปฐม-ประแจสับหลีก ระยะทาง 1 กิโลเมตร ที่ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งผลการตรวจสอบเป็นไปด้วยความเรียบร้อย พร้อมที่จะเปิดใช้งานรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร แบบไร้รอยต่อได้ตลอดเส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้น 421 กิโลเมตร ในวันที่ 12 สิงหาคม 2567 ส่วนระบบอาณัติสัญญาณ คาดว่าจะใช้ได้เต็มระบบภายในปี 2568 ช่วยให้การเดินทางสะดวกสบาย ยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ และพลิกโฉมระบบคมนาคมขนส่งให้เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมของภูมิภาคอาเซียนได้อย่างสมบูรณ์

The State Railway of Thailand (SRT) has expedited the readiness inspection of the Southern double-track railway construction project, specifically the 1-kilometer segment between Nakhon Pathom Station and the turnout switch area, which has been completed. The inspection results were satisfactory, and the Southern double-track railway from Nakhon Pathom to Chumphon, spanning a total of 421 kilometers, is ready for seamless operation along the entire route starting 12th August 2024. The signaling system is expected to be fully operational by 2025. This development will facilitate convenient travel, improve the quality of life, and transform the transportation system into a fully integrated regional transport hub for ASEAN.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปิดปรับปรุงทำความสะอาดอุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ เป็นการชั่วคราว เพื่อแก้ไขปัญหาฝุ่นค้างสะสมภายในอุโมงค์ และเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2567 ที่ผ่านมา ได้มีการทดสอบการเดินขบวนรถทดลองผ่านอุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับ ไม่พบเศษฝุ่นที่มาจากการก่อสร้าง แต่ยังพบกลิ่นควันไอเสียจากเครื่องยนต์ จึงยังไม่สามารถเปิดเดินขบวนรถผ่านอุโมงค์ดังกล่าวได้ โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในเดือนกันยายน 2567

The State Railway of Thailand (SRT) has temporarily closed and cleaned the Pha Sadet and Hin Lap tunnels in the Southern double-track railway construction project between Map Kabao and Chira Junction to address accumulated dust inside the tunnels. On 8th August 2024, trial train runs through the Pha Sadet and Hin Lap tunnels were conducted, with no construction dust debris found. However, exhaust fumes from the engines were still detected, so the tunnels remain closed for train operations. The tunnels are expected to reopen for service by September 2024.

12 ส.ค. 2567
Aug 2024



นายประสิทธิ์ ถาวร ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ เฉลิมพระเกียรติ เส้นทางกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพ เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และวันแม่แห่งชาติ 12 สิงหาคม 2567 โดยมีผู้บริหารการรถไฟฯ เจ้าหน้าที่ นักท่องเที่ยว ประชาชน พร้อมสื่อมวลชนเข้าร่วมพิธีฯ ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Mr. Prasit Thaworn, Director of Passenger Services Department at SRT, presided over the ceremony to launch the special historical steam locomotive tourist train on the Bangkok-Chachoengsao-Bangkok route. The event honored the birthday anniversary of Her Majesty Queen Sirikit The Queen Mother, and National Mother's Day on 12th August 2024. The ceremony was attended by SRT executives, officials, tourists, the public, and media representatives at Bangkok Station (Hua Lamphong).

16 ส.ค. 2567
Aug 2024

นายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และนายนเรศ ไชยวงค์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายงานระบบไปรษณีย์และปฏิบัติการนครหลวง บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด เพื่อพัฒนาด้านบริการรับส่งสินค้าร่วมกัน โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรของทั้งสองฝ่ายที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด พร้อมกับสนับสนุนให้สถานีรถไฟและที่ทำการไปรษณีย์ทั่วประเทศเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าให้แก่ประชาชนเข้าถึงบริการที่สะดวก รวดเร็ว ครอบคลุมทั่วประเทศอย่างไร้รอยต่อ โดยมีนายประสิทธิ์ ถาวร ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร การรถไฟฯ และนางสาวชนิดา พงศ์ภัณฑารักษ์ ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาระบบไปรษณีย์ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ร่วมเป็นสักขีพยาน ณ ห้องปฏิบัติการ ชั้น 3 ตึกบัญชาการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ

Mr. Jaray Roongthane, Deputy Governor of SRT and Acting Governor of the State Railway of Thailand, together with Mr. Nares Chaiyawong, Chief Operating Systems & Metropolitan Operating Officer of the Thailand Post Co., Ltd., signed a memorandum of understanding (MOU) between the State Railway of Thailand and Thailand Post Co., Ltd. to jointly develop parcel delivery services. The collaboration aims to maximize the use of resources from both parties and support making railway stations and post offices nationwide into seamless distribution centers,

providing the public with convenient, fast, and nationwide coverage services. The signing ceremony was witnessed by Mr. Prasit Thaworn, Director of Passenger Services Department at SRT, and Ms. Chanida Pongphantharak, Manager of Postal System Development at Thailand Post, at the Operations Room, 3rd Floor, Comman Building, State Railway of Thailand headquarter, Pathumwan District, Bangkok.

17 ส.ค. 2567 Aug 2024

นางสาวฐาปนีย์ เกียรติไพบูลย์ ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บริหารจากหน่วยงานพันธมิตร ภาครัฐ ภาคเอกชน ร่วมต้อนรับนักท่องเที่ยวขบวนรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ Royal Blossom เส้นทางกรุงเทพ(หัวลำโพง)-กาญจนบุรี เพื่อขับเคลื่อนนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวทางรถไฟให้ได้รับความนิยมมากขึ้น สอดรับกับนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาล ให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศ เป็นส่วนสำคัญในการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับท้องถิ่นและชุมชนต่าง ๆ สร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน

Ms. Thapanee Kiatphaibool, Governor of the Tourism Authority of Thailand, Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, along with executives from partner agencies in the public and private sectors, welcomed tourists on the inaugural Royal Blossom train service on the Bangkok (Hua Lamphong)-Kanchanaburi route. This initiative aims to drive the promotion of railway tourism to increase its popularity, aligning with the government's tourism promotion policies to encourage domestic travel. It plays a key role in creating jobs, generating income for local areas and communities, and strengthening the grassroots economy sustainably.

19 ส.ค. 2567 Aug 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีบริการขนส่ง “รถจักรยานยนต์” ด้วยราคาประหยัด จัดส่งรวดเร็วทันใจ ถึงสถานีปลายทางภายใน 1-3 วัน สามารถส่งให้กับผู้รับปลายทางหรือจะเดินทางไปพร้อมกับรถก็ได้ เมื่อถึงสถานีจุดหมายปลายทาง หากผู้ใช้บริการเดินทางเที่ยวเดียวกับขบวนรถนั้น สามารถยื่น “เอกสารใบรับรถ” ที่ทางเจ้าหน้าที่ออกให้ที่สถานีต้นทางและสามารถรับรถได้เลย ส่วนกรณีผู้รับปลายทางเป็นบุคคลอื่น จะต้องเป็นผู้รับคนเดียวกันกับในเอกสารที่กรอกตอนจัดส่ง และผู้รับนั้นก็จะต้องนำหลักฐานซึ่งเป็นเอกสารใบรับรถที่ทางเจ้าหน้าที่ออกให้ โดยสามารถใช้เป็นภาพถ่ายมาแสดงในตอนรับรถที่สถานีปลายทาง สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ ศูนย์บริการข้อมูลลูกค้าสัมพันธ์โทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือเฟซบุ๊ก แฟนเพจ ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

The State Railway of Thailand (SRT) offers an economical motorcycle transport service with fast delivery to the destination station within 1-3 days. Customers can choose to send the motorcycle to the recipient or travel together with the train. Upon arrival at the destination station, if the customer travels on the same train, they can present the “Motorcycle Receipt Document” issued by the staff at the origin station to receive the motorcycle. In cases where the recipient at the destination is a different person, they must be the same individual named on the delivery document and present the receipt issued by the staff, which can be shown as a photo, to receive the motorcycle. For more information, contact the Customer Service Center at 1690, available 24 hours, or visit the State Railway of Thailand's PR team Facebook page.

20 ส.ค. 2567
Aug 2024

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินมาตรการช่วยลดค่าครองชีพให้แก่ประชาชน โดยการปรับลดค่าบริการจอดรถชั้นใต้ดิน สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยมีเป้าหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสูงสุดแก่พี่น้องประชาชน และต้องการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ล่าสุด การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ขยายระยะเวลาการปรับลดค่าบริการจอดรถชั้นใต้ดิน สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เพิ่มเติมอีก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่บัดนี้ จนถึง 15 กุมภาพันธ์ 2568 เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางแก่ประชาชน ให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ได้อย่างสะดวก ประหยัด รวดเร็ว และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2568 ด้วย

The State Railway of Thailand (SRT) has implemented measures to help reduce living expenses for the public by lowering the parking fees in the underground parking lot at Krung Thep Aphiwat Central Terminal. The goal is to maximize travel convenience for the public and encourage more people to use public transportation services. Recently, SRT has extended the period for the reduced underground parking fees at Krung Thep Aphiwat Central Terminal for an additional six months, starting from now until 15th February 2025. This extension aims to provide more travel options for the public to conveniently, economically, and quickly connect with other public transport systems, while facilitating convenience for both residents and tourists traveling during the New Year festival of 2025.

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย เดินทางเข้าประชุมร่วมระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟมาเลเซีย ครั้งที่ 42 (42nd KTMB-SRT Joint Conference) ณ เมืองโคตาคินาบาลู รัฐซาบาห์ สหพันธรัฐมาเลเซีย เพื่อขยายความร่วมมือการให้บริการเดินรถเชื่อมต่อระหว่างไทย-มาเลเซีย อำนวยความสะดวกการเดินทางแก่ประชาชน การขนส่งสินค้าของทั้งสองประเทศแบบไร้รอยต่อ โดยเห็นชอบหลักการจัดเดินขบวนรถจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ปาดังเบซาร์-บัตเตอร์เวอร์ธ รัฐปีนัง สหพันธรัฐมาเลเซีย เพื่อเชื่อมต่อการเดินของชาวไทยและชาวมาเลเซียให้ไปมาหาสู่กันและขยายเส้นทางขบวนรถ MySawasdee มาถึงสถานีสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นการขยายความร่วมมือของการขนส่งทางราง ส่งเสริมการท่องเที่ยวของทั้ง 2 ประเทศ ให้เกิดประโยชน์ร่วมกันอีกด้วย

Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, led the Thai delegation to the 42nd KTMB-SRT Joint Conference held in Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia. The meeting aimed to expand cooperation on train services connecting Thailand and Malaysia to facilitate seamless travel for the public and goods transportation between the two countries. The parties agreed on the principle of operating train services from Krung Thep Aphiwat Central Terminal to Padang Besar and Butterworth, Penang, Malaysia, enhancing connectivity for Thai and Malaysian travelers. Additionally, the MySawasdee train route will be extended to Surat Thani Station, further strengthening rail transport cooperation and promoting tourism between the two countries for mutual benefit.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เปิดพื้นที่สถานีหัวหิน (เดิม) จัดงาน “VIJITR 5 ภาค @ประจวบคีรีขันธ์” โดยมีนายอภิชัย ฉัตรเฉลิมกิจ รองผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย นายคมกริช เจริญพัฒนสมบัติ รองผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นายฐากูร อินทรชม ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมเปิดงาน พร้อมด้วยนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้าร่วมงาน เพื่อเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐบาลที่ต้องการผลักดันประเทศไทยสู่เป้าหมายการเป็น Tourism Hub ที่สำคัญของโลก โดยใช้ศักยภาพทางด้านระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ เป็นเครื่องมือในการกระตุ้นให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวตลอดทั้งปี

The State Railway of Thailand (SRT) opened the original Hua Hin Station area to host the event “VIJITR 5 Regions @ Prachuap Khiri Khan.” The opening ceremony was attended by Mr. Apichai Chatchalaemkij, Deputy Governor of the Tourism Authority of Thailand; Mr. Komkrit Charoenphatansombat, Deputy Governor of Prachuap Khiri Khan Province; and Mr. Takun Indarachome, Director of Train Operations at SRT. The event attracted both Thai and international tourists to promote domestic tourism economy. This aligns with the tourism promotion policy aimed at stimulating the economy by Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, and the government, which seeks to position Thailand as a major global tourism hub by leveraging the country’s public transport system to encourage year-round travel.

22 ส.ค. 2567
Aug 2024

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การต้อนรับและประชุมหารือกับ H.E. Koy Sodany ปลัดกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งกัมพูชา พร้อมคณะข้าราชการระดับสูงของกัมพูชา และผู้แทนองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ประจำประเทศกัมพูชาในการศึกษาดูงานในประเทศไทย (Study Visit) ภายใต้หัวข้อ “Facilitation of International Railway Development” เกี่ยวกับความร่วมมือด้านการขนส่งทางรถไฟข้ามพรมแดนไทย-กัมพูชา โดยมีผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมให้การต้อนรับและประชุมหารือ เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2567 ณ ห้องปฏิบัติการ การรถไฟแห่งประเทศไทย

Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, welcomed and held discussions with H.E. Koy Sodany, Secretary of State of the Ministry of Public Works and Transport of Cambodia, accompanied by senior Cambodian officials and representatives from the Japan International Cooperation Agency (JICA) Cambodia office during a study visit to Thailand on the topic “Facilitation of International Railway Development.” The discussions focused on cross-border railway transport cooperation between Thailand and Cambodia. SRT executives also participated in the meeting held on 21st August 2024 at the SRT Operations Room.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และ Jelly Roll Jazz Club คอมมูนิตี พร้อมด้วยโรงเรียนสอนเต้นสวิง เชิญชวนประชาชน นักท่องเที่ยว เข้าร่วมงาน Step into Swing: Take the A Train at Hua Lamphong ซึ่งจะเปลี่ยนสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) กลายเป็นฟลอร์เต้นรำสุดอลังการ พร้อมขับกล่อมด้วยดนตรีแจ๊สร่วมสมัยให้กับชาวไทยและชาวต่างชาติรับชมฟรี ในวันอาทิตย์ที่ 25 สิงหาคม 2567 เวลา 16.00-19.00 น. ที่ผ่านมา

The State Railway of Thailand (SRT), in collaboration with the Tourism Authority of Thailand (TAT), Jelly Roll Jazz Club community, and a swing dance school, invited the public and tourists to join the "Step into Swing: Take the A Train at Hua Lamphong" event. The event transformed Bangkok Station (Hua Lamphong) into a spectacular dance floor accompanied by contemporary jazz music for both Thai and international attendees. The free event took place on Sunday, 25th August 2024, from 4:00 p.m.-7:00 p.m.

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีความห่วงใยเกี่ยวกับสถานการณ์น้ำท่วมในพื้นที่ภาคเหนือที่เกิดขึ้นในขณะนี้ โดยมอบนโยบายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ติดตามเฝ้าระวังสถานการณ์น้ำอย่างใกล้ชิด และให้จัดเตรียมกำลังเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัย อำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่พี่น้องประชาชนคนไทยสูงสุด พร้อมกับเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือพี่น้องประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์น้ำท่วมอย่างเต็มกำลัง ให้นายสถานีและเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ เฝ้าระวังติดตามสถานการณ์น้ำอย่างต่อเนื่อง รวมถึงบริเวณรอบสถานี จะต้องมีการจัดที่พักคอยและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารอย่างเต็มกำลัง

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, has expressed concern about the flooding situation currently occurring in Northern Thailand. He has directed the State Railway of Thailand (SRT) to closely monitor the water situation and to prepare personnel to ensure maximum safety and convenience for Thai citizens during their travels. SRT is also instructed to be fully ready to provide assistance to affected residents in flood-impacted areas. Station masters and local staff are tasked with continuously monitoring water levels, and rest areas and facilities for passengers around stations must be adequately provided.

23 ส.ค. 2567 Aug 2024

ตามที่ได้เกิดฝนตกหนักสะสมในหลายพื้นที่ของจังหวัดภาคเหนือตอนบน ส่งผลให้มีน้ำป่าไหลหลาก แม่น้ำ สาขาลำน้ำต่าง ๆ มีปริมาณน้ำเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วนั้น เจ้าหน้าที่ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย ลงพื้นที่ดำเนินการขุดขยายคอสะพานบริเวณคลองน้ำไหล ซึ่งเป็นคลองสาขาเชื่อมต่อแม่น้ำยม-น่าน ระหว่างสถานีคลองมะพลับ-สวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ ช่วยบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องประกาศหยุดเดินขบวนรถท้องถิ่น 405/406 ศิลาอาสน์-สวรรคโลก-ศิลาอาสน์ เป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 24 สิงหาคม 2567 เป็นต้นไป

Due to heavy accumulated rainfall in many areas of upper Northern provinces causing flash floods and rapidly rising water levels in rivers and tributaries, the Civil Engineering Department of the State Railway of Thailand (SRT) has conducted dredging and widening of the bridge neck at Khlong Nam Lai, a tributary connecting the Yom and Nan Rivers, between Khlong Maplab and Sawankhalok Stations in Sukhothai Province. This aims to improve water drainage efficiency and alleviate hardships for people affected by the floods. Consequently, SRT has temporarily suspended the local train services No. 405/406 between Sila At and Sawankhalok starting from 24th August 2024 onwards.

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ขอเชิญชวนนักท่องเที่ยว ร่วมงาน “เทศกาลขนหัวลุก เวียงพิงค์” ระหว่างวันที่ 29 สิงหาคม-1 กันยายน 2567 ณ สวนสาธารณะรถไฟเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ และจัดงาน “ตลาดขนหัวลุก Goosebump Market” ระหว่างวันที่ 31 ตุลาคม-3 พฤศจิกายน 2567 ณ โรงงานมักกะสัน การรถไฟฯ กรุงเทพมหานคร พร้อมชวนเปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ยามค่ำคืน และร่วมค้นหาความตื่นเต้นไปกับเรื่องราววัฒนธรรมความเชื่อ ความศรัทธาของคนไทย ในสีสันบรรยากาศรูปแบบเมืองศิลปะ (Art City) ผ่านการแสดงศิลปะแสง สี เสียงด้วยอุปกรณ์และเทคนิคสื่อผสมสมัยใหม่

24 ส.ค. 2567
Aug 2024

The State Railway of Thailand (SRT) and the Tourism Authority of Thailand (TAT) invite tourists to join the “Goosebump Festival Wiang Pink” held from 29th August-1st September 2024 at the Railway Park in Chiang Mai Province, and the “Goosebump Market” event from 31st October-3 November 2024 at Makkasan Factory, SRT Bangkok. These events offer a new nighttime tourism experience and invite visitors to explore the exciting stories of Thai culture, beliefs, and faith within the vibrant atmosphere of an Art City through multimedia light and sound art performances using modern equipment and techniques.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ให้ความสำคัญต่อการสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยว ภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นขบวนรถท่องเที่ยวทุกขบวนต้องสะอาด การให้บริการต้องดี ตามนโยบายของนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐบาล ที่ต้องการมุ่งเน้นการใช้ศักยภาพด้านระบบขนส่งสาธารณะของประเทศเป็นเครื่องมือในการกระตุ้นให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยว สร้างรายได้ให้กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการขบวนรถพิเศษนำเที่ยวในช่วงวันหยุดวันเสาร์-อาทิตย์ ซึ่งมีให้บริการหลากหลายรูปแบบ อาทิ ขบวนรถจักรไอน้ำนำเที่ยว ขบวนรถนำเที่ยวน้ำตก/สวนสนประดิพัทธ์ ขบวนรถ KIHA 183 และขบวนรถ Royal Blossom โดยได้จัดโปรแกรมท่องเที่ยวใหม่ ๆ หลากหลายรูปแบบเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเที่ยวได้ต่อเนื่องตลอดทั้งปี

The State Railway of Thailand (SRT) places great importance on continuously supporting and promoting domestic tourism, emphasizing that all tourist trains must be clean and services must be of high quality. This aligns with the policy of Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, and the government's focus on leveraging the country's public transport system to stimulate travel, generate income for the tourism industry, and distribute revenue to local communities. Currently, SRT operates special tourist trains on weekends with various services such as historical steam locomotive tours, waterfall and Suan Son Pradipat garden tours, KIHA 183 trains, and the Royal Blossom train. SRT also offers diverse new travel programs enabling tourists to enjoy continuous year-round travel experiences.

25 ส.ค. 2567
Aug 2024

เมื่อเวลา 23.40 น. ของคืนวันที่ 24 สิงหาคม 2567 ที่ผ่านมา เกิดเหตุดินทรุดตัวภายในอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ช่วงคลองขนานจิต ตำบลจันทึก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นอุโมงค์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา สัญญา 3-2 งานก่อสร้างอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง เป็นเหตุให้มีคนงานที่กำลังปฏิบัติงานขุดเจาะอุโมงค์ติดอยู่ภายใน 3 ราย การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เร่งระดมทำการขุดดินเพื่อเข้าไปให้การช่วยเหลือคนงานที่ติดอยู่ภายในอุโมงค์อย่างเร่งด่วนที่สุด โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติงานเป็นสำคัญ และให้ติดตามสถานการณ์ในพื้นที่อย่างใกล้ชิดเพื่อตรวจสอบประเมินถึงสาเหตุของการเกิดเหตุในครั้งนี้

At 11:40 p.m. on the night of 24th August 2024, a ground subsidence incident occurred inside the Khlong Phai railway tunnel in the Khlong Khanan Chit area, Chanthuek Subdistrict, Pak Chong District, Nakhon Ratchasima Province. This tunnel is part of the ongoing construction under the Thai-Chinese high-speed rail project, Phase 1, Bangkok-Nakhon Ratchasima segment, Contract 3-2, involving the construction of the Muak Lek and Lam Takhong tunnels. The incident trapped three workers inside the tunnel who were conducting excavation operations. The State Railway of Thailand (SRT) immediately mobilized efforts to excavate and rescue the trapped workers with utmost urgency, prioritizing safety in the operation. Authorities are closely monitoring the situation on site to investigate and assess the causes of the incident.

จากกรณีเกิดเหตุดินทรุดตัวภายในอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ช่วงคลองขนานจิตร ตำบลจันทึก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นอุโมงค์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เมื่อกลางดึกของคืนวันที่ 24 สิงหาคม 2567 ที่ผ่านมา จนเป็นเหตุให้มีคนงานที่กำลังปฏิบัติงานขุดเจาะอุโมงค์ ติดอยู่ภายใน 3 ราย นั้น ทีมกู้ภัยสามารถขุดเปิดดินส่วนบนที่ทรุดตัวภายในอุโมงค์ออกได้บางส่วนแล้ว และกำลังเร่งสอดท่ออากาศที่ใช้ในการปั๊มออกซิเจนเข้าไปภายในบริเวณที่คนงานติดอยู่ หลังจากนั้นจะสอดท่อช่วยชีวิตเพื่อช่วยเหลือคนงานออกมา ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทผู้รับเหมา ได้เพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเข้มงวดเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวซ้ำอีก

Regarding the ground subsidence incident inside the Khlong Phai railway tunnel at Khlong Khanan Chit, Chanthuek Subdistrict, Pak Chong District, Nakhon Ratchasima Province, which is part of the Thai-Chinese high-speed rail project construction, in the early hours of 24th August 2024, three workers conducting tunnel excavation were trapped inside. The rescue team has managed to partially remove the collapsed soil above inside the tunnel and is urgently installing air pipes to pump oxygen into the area where the workers are trapped. Subsequently, rescue tubes will be inserted to assist in extracting the workers. The State Railway of Thailand and the contractor have intensified safety measures to prevent a recurrence of such incidents.

26 ส.ค. 2567
Aug 2024

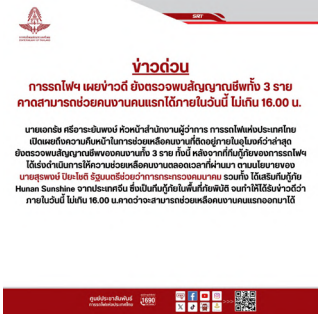
การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รายงานความคืบหน้าล่าสุดในการช่วยเหลือคนงานที่ติดอยู่ภายในอุโมงค์ทั้ง 3 รายว่า เมื่อเวลาประมาณ 04.00 น. เครื่องตรวจจับสัญญาณชีพได้ตรวจพบสัญญาณชีพของคนงานทั้ง 3 รายได้ในบริเวณที่เกิดเหตุ แต่เนื่องจากยังมีอุปสรรคจากดินสไลด์ลงมาจากด้านบนอุโมงค์อย่างต่อเนื่องทำให้ต้องใช้เวลาในการขุดดินเพิ่มมากขึ้น ทีมกู้ภัยของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เร่งทำงานตลอดเวลาตั้งแต่ที่เกิดเหตุอย่างเต็มความสามารถ นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม จะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อตรวจสอบเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ตรวจสอบสัญญาจ้างต่าง ๆ อย่างละเอียดอีกครั้ง และจะมีการจัดทำสมุดพกตัดคะแนนผู้รับเหมา ซึ่งจะส่งผลต่อการเข้าร่วมประมูลงานอื่น ๆ ในอนาคต พร้อมเน้นย้ำ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทผู้รับเหมาเพิ่มมาตรการความปลอดภัยเกี่ยวกับการก่อสร้างในทุกโครงการอย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวซ้ำอีก

The State Railway of Thailand (SRT) has reported the latest progress in rescuing the three workers trapped inside the tunnel. At approximately 4:00 a.m., life signal detectors detected vital signs of all three workers at the incident site. However, continuous landslides from above the tunnel have hindered excavation efforts, causing delays. The SRT rescue team has been working tirelessly since the incident occurred. Furthermore, the Ministry of Transport will appoint a committee to thoroughly investigate the incident and review all related contracts in detail. A contractor demerit record book will be created, impacting future bidding eligibility. Emphasis is placed on SRT and contractors to strictly enhance safety measures for construction projects to prevent recurrence of such incidents.

27 ส.ค. 2567
Aug 2024

จากกรณีเกิดเหตุดินทรุดตัวภายในอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ช่วงคลองขนานจิตร ตำบลจันทึก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นอุโมงค์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เมื่อกลางดึกของคืนวันที่ 24 สิงหาคม 2567 ที่ผ่านมา จนเป็นเหตุให้มีคนงานที่กำลังปฏิบัติงานขุดเจาะอุโมงค์ติดอยู่ภายใน 3 ราย ทีมกู้ภัย Hunan Sunshine จากประเทศจีน ซึ่งเป็นทีมกู้ภัยในพื้นที่ภัยพิบัติ พร้อมอุปกรณ์กู้ภัย ได้เดินทางมาถึงบริเวณจุดเกิดเหตุเพื่อร่วมปฏิบัติงานกับทีมกู้ภัยของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการเร่งรัดให้ความช่วยเหลือคนงานที่ติดในอุโมงค์ ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย คำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดของผู้ปฏิบัติงาน และยึดถือการปฏิบัติงานตามคู่มือมาตรฐานความปลอดภัยเป็นสำคัญ

Regarding the ground subsidence incident inside the Khlong Phai railway tunnel at Khlong Khanan Chit, Chanthuek Subdistrict, Pak Chong District, Nakhon Ratchasima Province, part of the Thai-Chinese high-speed rail project construction, which occurred in the early hours of 24th August 2024, resulting in three workers trapped inside the tunnel during excavation work, the Hunan Sunshine rescue team from China, specializing in disaster area rescue, arrived at the site with rescue equipment to collaborate with the State Railway of Thailand (SRT) rescue team in accelerating the rescue efforts. SRT emphasizes the utmost safety of personnel and adherence to standard safety operation manuals.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยถึงความคืบหน้าในการช่วยเหลือคนงานที่ติดอยู่ภายในอุโมงค์ว่าล่าสุด ยังตรวจพบสัญญาณชีพของคนงานทั้ง 3 ราย ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถช่วยเหลือคนงานแรกออกมาได้ภายในเวลา 16.00 น.

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, reported progress in rescuing the workers trapped inside the tunnel. Vital signs of all three workers have been detected. It is expected that the first worker will be rescued by 4:00 p.m.

28 ส.ค. 2567
Aug 2024

นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ล่าสุดวันที่ 28 สิงหาคม 2567 ยังพบสัญญาณชีพของทั้ง 3 คนอยู่ภายใน ถือว่าเป็นข่าวดี ซึ่งทีมกู้ภัยของการรถไฟแห่งประเทศไทย และมีทีมกู้ภัย Hunan Sunshine จากประเทศจีนอยู่ระหว่างการเร่งดำเนินการให้ความช่วยเหลือ ประเมินว่าจะสามารถช่วยเหลือคนแรกออกได้ในเร็ว ๆ นี้ ทั้งนี้ นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้สั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ตรวจสอบข้อเท็จจริง ประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบตรวจสอบสัญญาจ้างก่อสร้าง และตรวจสอบความปลอดภัยของทุกโครงการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport, revealed that as of 28th August 2024, vital signs of all three trapped workers inside the tunnel are still detected, which is good news. Rescue teams from the State Railway of Thailand (SRT) and the Hunan Sunshine rescue team from China are actively working to provide assistance. It is estimated that the first worker will be rescued soon. Furthermore, Mr. Surapong Piyachote has instructed SRT to investigate the facts, coordinate with responsible agencies, review construction contracts, and inspect the safety of all SRT projects to ensure maximum safety.

29 ส.ค. 2567
Aug 2024

วันที่ 29 สิงหาคม 2567 เวลา 11.00 น. ที่ผ่านมา ได้รับแจ้งจากทีมกู้ภัยของการรถไฟแห่งประเทศไทย และทีม Hunan Sunshine จากประเทศจีน ว่าพบคนงานคนแรกที่ติดอยู่ในอุโมงค์เสียชีวิตแล้ว แต่ยังไม่สามารถระบุชื่อได้ โดยปฏิบัติการช่วยเหลือคนงานทั้ง 3 ราย ทีมงานกู้ภัยต้องเผชิญกับอุปสรรคมากมายในช่วงหลายวันที่ผ่านมา ทั้งจากปัญหาดินสไลด์ลงมาจากด้านบนอุโมงค์อย่างต่อเนื่อง ทำให้ต้องใช้เวลาในการขุดดินเพิ่มมากขึ้น การดันท่อช่วยชีวิตแล้วติดชั้นหินจนเจ้าหน้าที่ต้องเปลี่ยนวิธีเป็นการสร้างกล่องค้ำยัน เพื่อป้องกันดินและหินที่ไหลลงมาเพิ่มเติม ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญในการให้ความช่วยเหลือ อย่างไรก็ตาม ทีมกู้ภัยยังคงทำงานกันอย่างหนักตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อเร่งค้นหาคนงานที่เหลืออีก 2 รายให้สำเร็จ

At 11:00 a.m. on 29th August 2024, rescue teams from the State Railway of Thailand (SRT) and the Hunan Sunshine team from China reported that the first trapped worker inside the tunnel was found deceased, although the identity has not yet been confirmed. During the rescue operations for all three workers, the teams faced numerous challenges over the past several days, including continuous landslides from above the tunnel that prolonged excavation work. The life-saving pipe insertion was obstructed by rock layers, forcing the team to switch to constructing a support box to prevent further soil and rock collapse, which was a major obstacle to rescue efforts. Nevertheless, the rescue teams continue to work tirelessly around the clock to locate and rescue the remaining two workers.

เจ้าหน้าที่ตำรวจนำรถพยาบาลเคลื่อนร่างคนงานที่เสียชีวิต 1 รายออกจากอุโมงค์คลองไผ่ที่เกิดเหตุดินทรุดตัวไปยังโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมาเพื่อทำการชันสูตรต่อไป ทีมกู้ภัยยังคงทำงานกันอย่างหนักตลอด 24 ชั่วโมงเพื่อเร่งค้นหาคนงานที่เหลืออีก 2 ราย

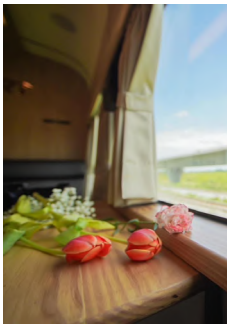
Police officers transported the body of one deceased worker from the Khlong Phai tunnel, where the ground subsidence incident occurred, to Maharaj Nakhon Ratchasima Hospital for further autopsy. The rescue teams continue to work tirelessly around the clock to urgently search for the remaining two workers.

30 ส.ค. 2567
Aug 2024

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยความคืบหน้าสถานการณ์การช่วยเหลือแรงงาน 3 รายที่ติดค้างภายในอุโมงค์ ซึ่งเกิดจากเหตุดินทรุดตัวภายในอุโมงค์ตั้งแต่เมื่อเวลา 23.40 น. ของคืนวันที่ 24 สิงหาคม 2567 ที่ผ่านมาว่า ได้รับแจ้งจากทีมกู้ภัยว่า พบร่างคนงานที่เสียชีวิตเพิ่มอีก 2 ราย คือ นายหูเสียงหมิ่น เพศชาย สัญชาติจีน (ผู้ควบคุมงาน) นายตงชิ่นหลิน เพศชาย สัญชาติจีน (ขับรถแบ็กโฮ) โดยเจ้าหน้าที่กู้ภัยได้ขุดดินและสร้างกล่องค้ำยันทะลุกองดินเข้าไปภายในอุโมงค์ ห่างจากจุดแรก ประมาณ 3 เมตร และอยู่ระหว่างการหาวิธีเร่งนำร่างผู้เสียชีวิตทั้ง 2 ราย ออกจากที่เกิดเหตุ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยขอแสดงความเสียใจอย่างสุดซึ้ง และพร้อมให้ความช่วยเหลือครอบครัวของผู้เสียชีวิต และขอขอบคุณทีมงานกู้ภัย เจ้าหน้าที่ภาครัฐ ภาคเอกชนทุกคนที่มีส่วนร่วมในการให้ความช่วยเหลืออย่างเต็มที่

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, reported the progress in the rescue operation of three workers trapped inside the tunnel following ground subsidence at 11:40 p.m. on 24th August 2024. Rescue teams informed that two additional deceased workers have been found: Mr. Hu Shengmin, male, Chinese nationality (site supervisor), and Mr. Dong Xinlin, male, Chinese nationality (backhoe operator). Rescue personnel excavated and constructed a support box through the soil mound inside the tunnel, approximately 3 meters from the first recovery point, and are currently working on expediting the removal of the two bodies from the site. SRT expresses deepest condolences and is ready to assist the families of the deceased. SRT also thanks all rescue teams, government officials, and private sector personnel who have fully contributed to the rescue efforts

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟฯ ขอเชิญชวนนักท่องเที่ยว ร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางทริปท่องเที่ยวสุดพิเศษกับขบวน “ROYAL BLOSSOM” ขบวนรถไฟแห่งความสุข ไปสัมผัสบรรยากาศเมืองหัวหิน เสน่ห์แห่งความคลาสสิค เส้นทางกรุงเทพ-หัวหิน-กรุงเทพ แบบ One Day Trip ในเดือนกันยายน 2567 ทุกวันหยุดเสาร์และอาทิตย์ รวม 8 ทริป คือ วันที่ 7, 8, 14, 15, 21, 22, 28 และ 29 กันยายน 2567 สามารถเลือกที่นั่งได้ 2 แบบ 2 สไตล์ ทั้งแบบกลุ่มและแบบส่วนตัว โดยได้รับการตอบรับที่ดีจากนักท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาล “IGNITE Thailand” ด้านการท่องเที่ยว โดยใช้ศักยภาพทางด้านระบบขนส่งสาธารณะของประเทศเป็นเครื่องมือในการกระตุ้นให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวตลอดทั้งปี



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand, revealed that SRT invites tourists to join a special travel trip with the “ROYAL BLOSSOM,” the train of happiness, to experience the classic charm of Hua Hin. This is a Bangkok-Hua Hin-Bangkok one-day trip available every Saturday and Sunday in September 2024, with a total of 8 trips on the 7th, 8th, 14th, 15th, 21st 22nd, 28th, and 29th. Passengers can choose from two seating styles: group or private. The trip has received positive feedback from tourists and aligns with the government’s “IGNITE Thailand” tourism promotion policy, leveraging the country’s public transportation system to stimulate year-round travel.

วันที่ 30 สิงหาคม 2567 เวลา 10.40 น. ที่ผ่านมา เจ้าหน้าที่กู้ภัยนำร่างของคนงานที่เหลืออีก 2 ราย คือ นายหูเสียงหมิ่น เพศชาย สัญชาติจีน (ผู้ควบคุมงาน) และนายตงชิ่นหลิน เพศชาย สัญชาติจีน (ขับรถแบ็กโฮ) ออกจากอุโมงค์คลองไผ่ไปยังโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมาเพื่อทำการชันสูตรต่อไป

At 10:40 a.m. on 30th August 2024, rescue personnel transported the bodies of the remaining two workers, Mr. Hu Shengmin, male, Chinese nationality (site supervisor), and Mr. Dong Xinlin, male, Chinese nationality (backhoe operator), from the Khlong Phai tunnel to Maharaj Nakhon Ratchasima Hospital for autopsy.

03 ก.ย. 2567 Sep 2024

นายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ Doctor Train ครั้งที่ 7 ซึ่งจัดขึ้นที่สโมสรรถไฟทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ 27-28 สิงหาคม 2567 ที่ผ่านมา โดยมีนายแพทย์อนวัช เสริมสวรรค์ รองคณบดีคณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พร้อมด้วยคณะผู้บริหารการรถไฟฯ และคณะผู้บริหาร คณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เข้าร่วมกิจกรรมเพื่อสนับสนุนให้พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทย และครอบครัว รวมถึงประชาชนทั่วไปในอำเภอทุ่งสง และพื้นที่ใกล้เคียง ได้มีโอกาสเข้าถึงการรักษาและเสริมสร้างสุขอนามัยที่ดีได้อย่างเท่าเทียมกัน

Mr. Sucheep Suksawang, Deputy Governor of the State Railway of Thailand (SRT), presided over the opening ceremony of the 7th mobile specialist medical unit event, Doctor Train, held at the Thung Song Railway Club, Nakhon Si Thammarat Province, on 27th-28th August 2024. The event was attended by Dr. Anawat Sermswan, Deputy Dean of the Faculty of Medicine, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL), along with SRT executives and the Faculty of Medicine management team from KMITL. The activity aimed to support SRT employees, staff, their families, and the general public in Thung Song District and nearby areas to access medical treatment and promote good hygiene equally.

09 ก.ย. 2567 Sep 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดพิธีมอบประกาศนียบัตรให้แก่นักเรียนวิศวกรรมรถไฟที่สำเร็จการศึกษาประจำปีการศึกษา 2566 รุ่นที่ 63 จำนวน 127 คน โดยมีนายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยนายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะครูอาจารย์ เข้าร่วมพิธี ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

The State Railway of Thailand (SRT) held a certificate awarding ceremony for 127 students of the 63rd class who graduated from the Railway Engineering School for the academic year 2023. The ceremony was presided over by Mr. Jaray Roongthane, Deputy Governor of SRT and Acting Governor of the State Railway of Thailand, accompanied by Mr. Sucheep Suksawang, Deputy Governor of SRT, SRT executives, and faculty members. The event took place at Bangkok Station (Hua Lamphong).

14 ก.ย. 2567 Sep 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดพิธีสวดพระพุทธมนต์และพิธีวางพวงมาลา เนื่องในวันบุรฉัตร เพื่อน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน โดยมีนายศันสนะ สุริยะโยธิน กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และนายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมเป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยราชสกุลฉัตรไชย คณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เข้าร่วมพิธีฯ ณ ตึกบัญชาการรถไฟ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ

The State Railway of Thailand (SRT) organized a Buddhist chanting ceremony and a wreath-laying ceremony on Burachat Day to pay tribute to the grace of General Phra Chao Borom Wong Ther Krom Phra Kamphaeng Phet Akkarayotin. The ceremony was presided over by Mr. Sansana Suriyayothin, Member of the State Railway of Thailand Board, and Mr. Jaray Roongthane, Deputy Governor of SRT and Acting Governor of SRT, along with the Chatchai royal family, executives, employees, and staff of SRT, SRT Electric Train Company Limited, SRT Asset Company Limited, as well as representatives from government and private sectors. The event was held at the Command Building, State Railway of Thailand headquarter. Pathumwan District, Bangkok.

16 ก.ย. 2567
Sep 2024

กระทรวงคมนาคม มีความห่วงใยต่อสถานการณ์ฝนตกหนักและอุทกภัยน้ำท่วมในหลายพื้นที่ โดยมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ติดตามเฝ้าระวังสถานการณ์น้ำทุกพื้นที่อย่างใกล้ชิด และให้จัดเตรียมกำลังเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัย อำนวยความสะดวกการเดินทางแก่ประชาชน ตลอดจนเตรียมความพร้อมช่วยเหลือพี่น้องผู้ประสบภัยในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมอย่างเต็มกำลัง พร้อมจัดตั้งศูนย์ “ห่วงใย” ขึ้นที่ตึกบัญชาการรถไฟการรถไฟแห่งประเทศไทย เชิงสะพานนพวงษ์ (ตรงข้ามโรงเรียนเทพศิรินทร์) เพื่อใช้เป็นสถานที่สำหรับจัดเตรียมถุงยังชีพและรับหน้าที่ประสานงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยต่อไป

The Ministry of Transport expresses concern about the heavy rainfall and flooding in many areas. It has assigned the State Railway of Thailand (SRT) to closely monitor water levels in all areas and prepare personnel to ensure safety and facilitate travel for the public. SRT is also preparing to provide full assistance to flood-affected residents. A “Care Center” has been established at the SRT Headquarters Building near Nopphawong Bridge (opposite Debsirin School) to serve as a location for preparing survival bags and coordinating aid efforts for flood victims.

18 ก.ย. 2567
Sep 2024

ตามที่สื่อสังคมออนไลน์เผยแพร่ภาพและข้อความประเด็นเกี่ยวกับสาเหตุน้ำท่วมหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา อาจมีสาเหตุร่วมจากการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของในพื้นที่จังหวัดพะเยา เพราะมีงานเปิดหน้าดินและถมดินคลองแม่กา ซึ่งเป็นคลองที่จะไหลผ่านหน้ามหาวิทยาลัยพะเยานั้น นายจเร รุ่งฐานีย รองผู้ว่าการรถไฟฯ รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ติดตามอย่างใกล้ชิด พบข้อเท็จจริงว่า มวลน้ำที่ไหลบ่าท่วมพื้นที่เกิดจากปริมาณฝนที่ตกหนักอย่างต่อเนื่องโดยมีปริมาณน้ำฝนสูงถึง 105 มิลลิเมตร ในที่แคบบนภูเขาและลาดชันสูง ไหลผ่านตามคลองแม่กาลงสู่พื้นราบ โดยตามแนวคลองมีถนนพหลโยธินขนานด้านซ้าย และมีแนวทางรถไฟขนานด้านขวา เมื่อปริมาณน้ำหลากที่มาจากปริมาณน้ำฝนที่ตกหนักมากและไหลเร็วเชี่ยว ไหลผ่านตามคลองมาถึง

บริเวณใกล้เมืองซึ่งเป็นพื้นที่แอ่งกระทะ และมีสิ่งปลูกสร้างกีดขวางทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำท่วมเฉียบพลัน ทั้งนี้ไม่ได้เกิดจากการก่อสร้างถนนลำเลียงถมคลองแม่กาตามข่าว

อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ ได้ให้บริษัทผู้รับจ้างเร่งเข้าดำเนินการช่วยเหลือเป็นการเร่งด่วนทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่โครงการ โดยได้นำถุงยังชีพไปมอบให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุน้ำท่วม รวมถึงนำเครื่องจักรไปช่วยขุดลอกคูคลองและลอกท่อระบายน้ำ เพื่อเร่งระบายน้ำขังจนกว่าสถานการณ์จะคลี่คลายลง

According to images and messages circulating on social media regarding the cause of flooding in front of the University of Phayao, it was speculated that the flooding might be partially caused by the double-track railway construction project between Den Chai-Chiang Rai-Chiang Khong in Phayao Province, due to earth excavation and filling work in the Mae Ka canal, which flows past the university. Mr. Jare Rungthani, Deputy Governor and Acting Governor of the State Railway of Thailand (SRT), closely monitored the situation and found that the floodwaters were caused by continuous heavy rainfall, with rainfall amounts reaching 105 millimeters in a narrow, steep mountainous area. The water flowed down through the Mae Ka canal to the lowland. Along the canal, Phahonyothin Road runs parallel on the left, and the railway line runs parallel on the right. The massive, rapid floodwaters passed through the canal near the city, which is a basin area with constructions obstructing water flow, causing flash flooding. This was not caused by the construction of the access road filling the Mae canal as reported.

Nevertheless, SRT has urgently instructed the contractor to provide emergency assistance both within and outside the project area by delivering survival bags to affected flood victims. Machinery has also been deployed to dredge canals and clear drainage pipes to expedite water drainage until the situation improves.

19 ก.ย. 2567
Sep 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดพิธีลงนามสัญญาว่าจ้างผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยคนใหม่ โดยมีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร ประธานกรรมการรถไฟฯ เป็นผู้ลงนามในสัญญาว่าจ้าง นายวีริศ อัมระปาล ให้ดำรงตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คนที่ 20 อย่างเป็นทางการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2567 ที่ผ่านมา โดยมีผู้บริหารระดับสูงและพนักงานการรถไฟฯ ให้การต้อนรับอย่างอบอุ่น ณ ห้องคณะกรรมการรถไฟฯ ชั้น 2 ตึกบัญชาการ การรถไฟแห่งประเทศไทย

The State Railway of Thailand (SRT) held a contract signing ceremony for the new Governor of the State Railway of Thailand. Mr. Chirute Visalachitra, Chairman of the SRT Board, officially signed the contract appointing Mr. Veeris Ammarapala as the 20th Governor of the State Railway of Thailand, following the Cabinet resolution on 17th September 2024. The ceremony was warmly attended by senior executives and SRT employees at the SRT Boardroom, 2nd Floor, Command Building, SRT Headquarters.

นายวีริศ อัมระปาล ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า เมื่อเวลา 23.42 น. ของวันที่ 22 กันยายน 2567 ที่ผ่านมา เกิดเหตุดินสไลด์บริเวณหน้าปากทางเข้าอุโมงค์ขุนตาน และน้ำป่าเซาะหินรองราง ช่วงระหว่างสถานีแม่ตานน้อย-ขุนตาน-ทาชมภู ทำให้ทางรถไฟเสียหายหลายจุด การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องประกาศงดเดินรถในเส้นทางสายเหนือ ช่วงระหว่างสถานีลำปาง-เชียงใหม่ เป็นการชั่วคราวเพื่อดูแลความปลอดภัยในการเดินทางและเร่งซ่อมแซมทางให้กลับมาใช้ได้ปกติโดยเร็ว นอกจากนี้ ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่เร่งดำเนินการให้ความช่วยเหลือ ดูแลความปลอดภัยในการเดินทางแก่ผู้โดยสารให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด และยังได้กำชับให้ตรวจสอบและเร่งซ่อมแซมทางรถไฟที่ได้รับความเสียหาย ตลอดจนเฝ้าติดตามสถานการณ์น้ำท่วมอย่างใกล้ชิด เพื่อเฝ้าระวังและสั่งการแก้ไขสถานการณ์อย่างเหมาะสม

Mr. Veeris Ammarapala, Governor of the State Railway of Thailand, disclosed that at 11:42 p.m. on 22nd September 2024, a landslide occurred at the entrance of Khun Tan Tunnel, and flash floods eroded the ballast rocks along the railway between Mae Tan Noi, Khun Tan, and Tha Chomphu stations, causing multiple damages to the railway tracks. Consequently, SRT had to temporarily suspend train services on the Northern Line between Lampang and Chiang Mai stations to ensure travel safety and expedite track repairs to resume normal operations as soon as possible. SRT has instructed officials to provide assistance and ensure passenger safety to minimize the impact. Additionally, SRT has emphasized the inspection and urgent repair of damaged railway tracks and is closely monitoring flood situations to effectively manage and respond to the conditions.

23 ก.ย. 2567
Sep 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำรถบำรุงทางหนักเข้าให้การช่วยเหลือนักท่องเที่ยวที่ติดค้างจากอุทยานแห่งชาติดอยขุนตาน เนื่องจากถนนถูกตัดขาด ประมาณ 50 คน นำไปส่งที่สถานีห้างฉัตร จังหวัดลำปาง ได้อย่างปลอดภัย

The State Railway of Thailand (SRT) deployed heavy maintenance vehicles to assist approximately 50 tourists stranded at Doi Khun Tan National Park due to a road closure. The tourists were safely transported to Hang Chat Station in Lampang Province.

25 ก.ย. 2567
Sep 2024

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ตามที่ได้สั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าดำเนินการซ่อมแซมทางรถไฟที่ได้รับความเสียหายอย่างเร่งด่วน เพื่อกลับมาให้บริการแก่ประชาชนให้สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย โดยเร็วที่สุดนั้น ล่าสุดทางการรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถซ่อมแซมทางที่เสียหายได้สำเร็จ และพร้อมกลับมาเปิดเดินรถเส้นทางสายเหนือตั้งแต่สถานีลำปาง-เชียงใหม่ได้ตามปกติแล้ว นอกจากนี้ นายวีริศ อัมระปาล ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่เตรียมความพร้อมดูแลการเดินทางของพี่น้องประชาชนอย่างเต็มที่ และเตรียมแผนป้องกัน ติดตามเฝ้าระวังสถานการณ์น้ำตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้งตรวจสอบเส้นทางรถไฟเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถด้วย

Mr. Suriya Juangroongruangkit, Deputy Prime Minister and Minister of Transport, announced that following his directive for the State Railway of Thailand (SRT) to urgently repair the damaged railway tracks to resume safe travel for the public as soon as possible, SRT has successfully completed the repairs and is ready to reopen train services on the Northern Line between Lampang and Chiang Mai stations. Additionally, Mr. Veeris Ammarapala, Governor of the State Railway of Thailand, has instructed officials to fully prepare to ensure safe travel for the public, implement prevention plans, monitor water situations 24/7, and inspect railway routes for operational safety.

26 ก.ย. 2567
Sep 2024

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า จากสถานการณ์ฝนตกหนักและน้ำท่วมอย่างต่อเนื่องในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะในภาคเหนือ ทำให้ต้องปิดการเดินรถไฟที่สถานีเชียงใหม่ และสั่งการให้การรถไฟฯ ประสานงานกับบริษัทขนส่ง จำกัด เพื่อทำการขนถ่ายผู้โดยสารจากสถานีรถไฟลำปาง ไปยังสถานีขนส่งอาเขตจังหวัดเชียงใหม่แทน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่พี่น้องประชาชน ให้สามารถเดินทางถึงจุดหมายได้อย่างปลอดภัย ทั้งนี้ นายวีริศ อัมระปาล ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่เร่งให้ความช่วยเหลือดูแลความปลอดภัยในการเดินทางแก่ผู้โดยสาร ให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด เร่งซ่อมแซมทางรถไฟที่ได้รับความเสียหาย ตลอดจนเฝ้าติดตามสถานการณ์น้ำท่วมอย่างใกล้ชิด เพื่อเฝ้าระวังและแก้ไขสถานการณ์อย่างทันท่วงที

Mr. Suriya Juangroongruangkit, Deputy Prime Minister and Minister of Transport, revealed that due to continuous heavy rain and flooding in many areas, especially in the North, train services at Chiang Mai Station have been suspended. He has ordered the State Railway of Thailand (SRT) to coordinate with Transport Company Limited to transfer passengers from Lampang Railway Station to Arcade Bus Terminal in Chiang Mai Province to facilitate travel and ensure passengers reach their destinations safely. Mr. Veeris Ammarapala, Governor of the State Railway of Thailand, has instructed officials to expedite assistance, ensure passenger safety with minimal impact, accelerate repair of damaged railway tracks, and closely monitor the flooding situation to respond promptly and appropriately.

27 ก.ย. 2567 Sep 2024

นายวีริศ อัมระปาล ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า สืบเนื่องจากกรณีที่เกิดฝนตกหนัก และแม่น้ำปิงน้ำล้นตลิ่งเข้าท่วมจังหวัดเชียงใหม่ในหลายพื้นที่ ทำให้การรถไฟฯ ต้องปิดให้บริการเดินรถสถานีเชียงใหม่เป็นการชั่วคราวนั้น ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่จัดที่พักคอย และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้กับผู้โดยสารที่อยู่ระหว่างรอรถโดยสารขนถ่ายจากสถานีนครลำปาง และสถานีลำพูน ไปยังสถานีขนส่งอาเขต จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้เดินทางถึงจุดหมายอย่างปลอดภัยสูงสุด ตลอดจนมอบให้นายสถานีและเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ เฝ้าระวังติดตามสถานการณ์น้ำอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนจัดเตรียมอุปกรณ์และเครื่องมือบำรุงทางให้มีความพร้อมสำหรับนำออกมาปฏิบัติงานได้อย่างทันท่วงที

Mr. Veeris Ammarapala, Governor of the State Railway of Thailand, revealed that due to heavy rainfall and flooding from the Ping River overflowing its banks in several areas of Chiang Mai Province, SRT had to temporarily suspend train services at Chiang Mai Station. He instructed officials to arrange waiting areas and provide facilities within the station for passengers waiting to be transferred by bus from Lampang and Lamphun Stations to Arcade Bus Terminal in Chiang Mai Province, ensuring safe arrival at their destinations. Station masters and local staff were also tasked with continuously monitoring the water situation and preparing maintenance equipment and tools ready for immediate deployment.

28 ก.ย. 2567 Sep 2024

นายวีริศ อัมระปาล ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า สืบเนื่องจากรัฐบาลกำหนดให้วันที่ 28 กันยายนของทุกปี เป็นวันพระราชทานธงชาติไทย การรถไฟฯ จึงจัดพิธีเคารพธงชาติและร้องเพลงชาติไทย ตามสถานี เขต แขวง สถานที่สำคัญต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั่วทุกภูมิภาค เพื่อเป็นการน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานธงไตรรงค์เป็นธงประจำชาติไทย ซึ่งธงชาติถือเป็นสัญลักษณ์ของประเทศไทยที่บ่งบอกถึงเอกลักษณ์ ศักดิ์ศรีความเป็นไทย แสดงความเป็นเอกราช การมีอธิปไตยของชาติ มีความสำคัญทางจิตใจที่แสดงถึงความรักและความรู้สึกที่มีร่วมกันของคนในชาติ

Mr. Veeris Ammarapala, Governor of the State Railway of Thailand, revealed that pursuant to the government's designation of 28th September every year as Thai National Flag Day, SRT organized flag salute ceremonies and singing of the Thai national anthem at stations, districts, wards, and key locations of the State Railway of Thailand nationwide. This was to pay homage to the royal grace of King Rama VI, who graciously bestowed the Tricolor Flag as the national flag of Thailand. The national flag is a symbol of Thailand's identity, dignity, independence, and sovereignty. It holds deep emotional significance representing love and shared sentiments among Thai people.

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ตามที่ได้สั่งการให้การรถไฟฯ ติดตามสถานการณ์น้ำท่วมในพื้นที่ภาคเหนือ พร้อมทั้งดูแลการเดินทางของผู้โดยสารอย่างใกล้ชิดนั้น ล่าสุด ได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยว่า ระดับน้ำบริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่ลดลงแล้ว สามารถกลับมาเปิดให้บริการเดินรถเส้นทางสายเหนือแก่พี่น้องประชาชนได้ปกติอีกครั้ง ทั้งนี้ นายวีริศ อัมระปาล ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัย ทั้งภายในสถานี และเส้นทางรถไฟระหว่างสถานีสารภี-เชียงใหม่ พบว่า ทางรถไฟไม่ได้รับความเสียหายจากเหตุน้ำท่วม สามารถใช้งานได้ตามปกติ ขณะเดียวกัน ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่เร่งทำความสะอาด และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้พร้อมให้บริการ ทำให้ขณะนี้สถานีเชียงใหม่และขบวนรถไฟสายเหนือทุกขบวนพร้อมกลับมาให้บริการแก่พี่น้องประชาชนได้ 100% อีกครั้ง

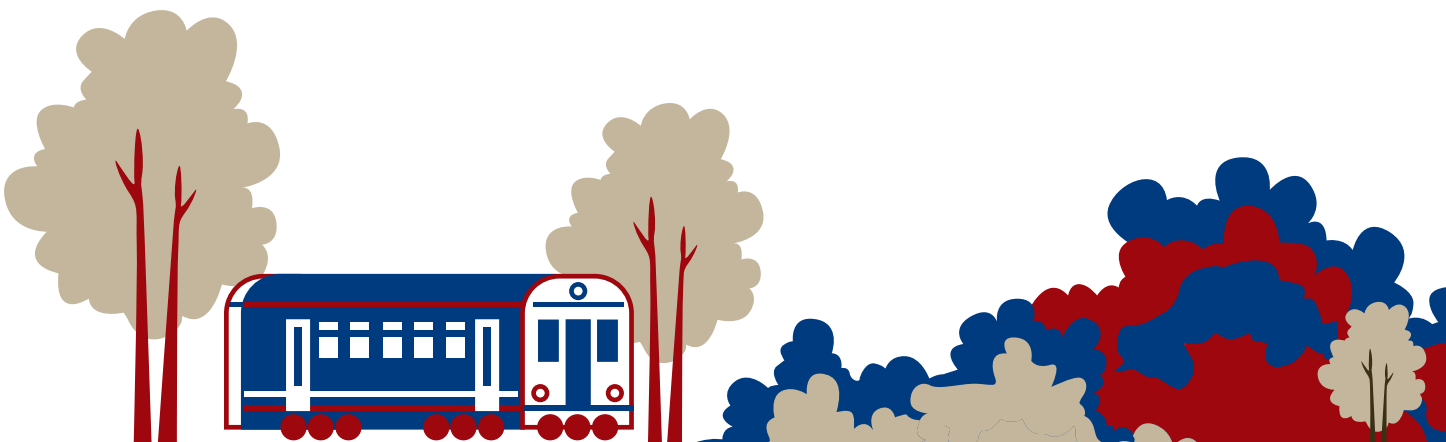
Mr. Suriya Juangroongruangkit, Minister of Transport, revealed that following his directive for the State Railway of Thailand (SRT) to closely monitor the flooding situation in the northern region and ensure passenger travel safety, SRT recently reported that water levels at Chiang Mai Railway Station have receded. Train services on the Northern Line have resumed normal operations for the public. Mr. Veeris Ammarapala, Governor of the State Railway of Thailand, has instructed officials to inspect safety within the station and along the railway line between Saraphi and Chiang Mai stations. It was confirmed that the railway was not damaged by flooding and is operational as usual. Additionally, officials were ordered to expedite cleaning and prepare facilities within the station to resume full service. As a result, Chiang Mai Station and all Northern Line trains are now fully operational and serving the public again.

“

ทางเลือกใหม่เพื่อความยั่งยืน

New Choice for Sustainability

”



“ดูแลสิ่งแวดล้อม ควบคู่กับ การพัฒนาของกิจการรถไฟไทย”

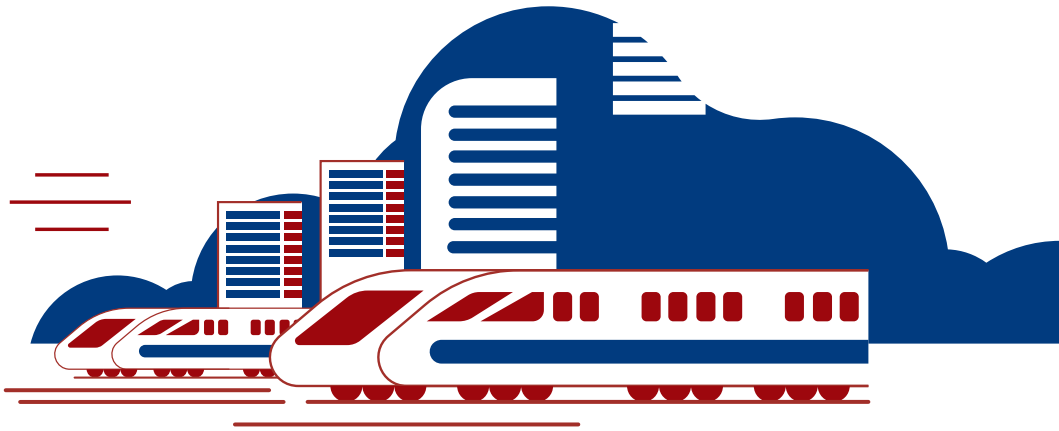
“Caring the Environment Alongside with Thai Railway Development”

“รถไฟไทย: ทางเลือกใหม่เพื่อสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน”

“Thai Railway - New Choice for Sustainable Environment”

ในโลกยุคใหม่ การพัฒนาที่ไม่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม ไม่ใช่ความก้าวหน้า แต่คือความถดถอยในคราบของเทคโนโลยี นั่นคือเหตุผลที่เราให้ความสำคัญกับระบบรางในฐานะเครื่องมือสำคัญในการลดมลพิษ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสร้างเมืองที่น่าอยู่ขึ้น

In today’s world, the development that disregards the environment is not progress - it is the regression disguised as technology. Thai is why we prioritize the railway system as a key tool to reduce pollution, lower greenhouse gas emissions, and create more livable cities.



ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
Corporate Social and Environmental Responsibility

ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดชายแดนภาคใต้การรถไฟฯ

ผลการดำเนินงานในรอบปีงบประมาณ 2567 จำนวน 3 โครงการ ได้แก่

1. โครงการ “รถไฟห่วงใยเยาวชน” นำคณะเยาวชนจังหวัดชายแดนใต้เดินทางทัศนศึกษา ระหว่างวันที่ 13-17 พฤศจิกายน 2566 ณ ค่ายพักแรม กองบิน 56 อ่าวมะนาว จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
2. โครงการ “รถไฟห่วงใยศาสนา” เยี่ยมและมอบสิ่งของฯ แก่ผู้นำมัสยิดและวัดสองข้างทางรถไฟ ระหว่างวันที่ 29 กุมภาพันธ์-2 มีนาคม 2567
3. โครงการ “รถไฟห่วงใยเจ้าหน้าที่” มอบเครื่องอุปโภคบริโภค แก่ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่เสี่ยงภัยจังหวัดชายแดนภาคใต้ ระหว่างวันที่ 3-5 เมษายน 2567

Southern Border Provinces Operations Center, State Railway of Thailand

Operational Results for Fiscal Year 2024: 3 Projects

1. "Railways Care for Youth" Project: Organized a study trip for youth from the Southern Border Provinces from 13th-17th November 2023, to Air Wing 56 Camp, Ao Manao, Prachuap Khiri Khan Province.
2. "Railways Care for Religion" Project: Visited and delivered supplies to leaders of mosques and temples along the railway lines from 29th February-2nd March 2024.
3. "Railways Care for Officials" Project: Donated consumer goods to staff who are working in high-risk areas of the Southern Border Provinces from 3rd-5th April, 2024.

โครงการ “รถไฟห่วงใยศาสนา” เยี่ยมและมอบสิ่งของฯ แก่ผู้นำมัสยิดและวัดสองข้างทางรถไฟ ระหว่างวันที่ 29 กุมภาพันธ์-2 มีนาคม 2567

"Railways Care for Religion" Project: Visited and delivered supplies to leaders of mosques and temples along the railway lines from 29th February-2nd March 2024.

โครงการ “รถไฟห่วงใยเจ้าหน้าที่” มอบเครื่องอุปโภคบริโภคแก่ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่เสี่ยงภัยจังหวัดชายแดนภาคใต้ ระหว่างวันที่ 3-5 เมษายน 2567

"Railways Care for Officials" Project: Donated consumer goods to staff who are working in high-risk areas of the Southern Border Provinces from 3rd-5th April, 2024.

โครงการ “รถไฟห่วงใยเยาวชน” นำคณะเยาวชนจังหวัดชายแดนใต้เดินทางทัศนศึกษา ระหว่างวันที่ 13-17 พฤศจิกายน 2566 ณ ค่ายพักแรม กองบิน 56 อ่าวมะนาว จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

"Railways Care for Youth" Project: Organized a study trip for youth from the Southern Border Provinces from 13th-17th November 2023, to Air Wing 56 Camp, Ao Manao, Prachuap Khiri Khan Province.

17 พ.ย. 2566 / 17th Nov 2023

เมื่อวันที่ 13-17 พฤศจิกายน 2566 ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายบริการโดยสาร และศูนย์ประชาสัมพันธ์ ได้ร่วมกันจัดกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) นำคณะนักเรียนและครูในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ จากจังหวัดนราธิวาส 5 โรงเรียน รวม 170 คน ประกอบด้วย 1. โรงเรียนบ้านตอแล 2. โรงเรียนบ้านทุ่งคา 3. โรงเรียนบ้านสะโล 4. โรงเรียนบ้านมะรือโบตก 5. โรงเรียนบ้านตาดีกามูฮำมาดียะ บ้านสะโลว์บูกิ๊ตยือแร เดินทางทัศนศึกษาเส้นทางรถไฟสุไหงโกลก-ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อเปิดโอกาสการเรียนรู้นอกห้องเรียน และเสริมสร้างประสบการณ์ชีวิตในการเดินทางรถไฟ ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มอบหมายให้การรถไฟฯ เข้าไปมีส่วนร่วมสนับสนุนกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม และส่งเสริมให้คนไทยได้มีโอกาสเข้าถึงการใช้บริการรถไฟได้อย่างเท่าเทียมกัน

During 13th-17th November 2023, the State Railway of Thailand (SRT), through the Train Operations Department, Passenger Services Department, and Public Relations Center, jointly organized a Corporate Social Responsibility (CSR) activity by organizing a study trip for a group of students and teachers from the southern border provinces, specifically from Narathiwat Province, totaling 170 people from 5 schools: 1. Ban Tolae School, 2. Ban Thung Kha School, 3. Ban Salo School, 4. Ban Maruebo Tok School, 5. Ban Tadika Muhammadiah School (Salobukit Yurae Village), on an educational excursion by train along the Sungai Kolok - Prachuap Khiri Khan route. The objective was to provide opportunities for out-of-classroom learning and enrich life experiences through train travel, in accordance with the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand (SRT), who has assigned the SRT to take part in supporting socially beneficial activities and promoting equal access to train services for all Thais.

15 ก.พ. 2567 / 15th Feb 2024

การรถไฟแห่งประเทศไทย นำเจ้าหน้าที่ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดชายแดนภาคใต้ และโรงรถจักรหาดใหญ่ การรถไฟฯ ร่วมกับประชาชนในพื้นที่จังหวัดนราธิวาส ประกอบด้วย คณะครู อาจารย์ นักเรียนจากโรงเรียนบ้านสะโล ผู้นำทางศาสนา ผู้นำชุมชน ฝ่ายความมั่นคง และพี่น้องประชาชนในละแวกใกล้เคียง ทำกิจกรรมเพื่อสังคมปรับปรุงภูมิทัศน์ป้ายหยุดรถกะแต๊ะ ให้เกิดความสะอาด เรียบร้อย และสวยงาม

The State Railway of Thailand (SRT) led personnel from the Southern Border Provinces Operations Center and Hat Yai Locomotive Depot to collaborate with the local community in Narathiwat Province, including teachers, students from Ban Salo School, religious leaders, community leaders, security forces, and nearby residents, in a social activity to improve the landscape of the Kadah train stop sign, making it clean, orderly, and beautiful.

สวัสดิการด้านการแพทย์ การออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ร่วมกับ สจล.

Medical Welfare Mobile specialized medical units in collaboration with KMITL.

รฟท.-สจล. ร่วมมือจัดกิจกรรม Doctor Train อย่างต่อเนื่อง เพื่อลงพื้นที่ตรวจสุขภาพด้วยทีมแพทย์ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง เพิ่มโอกาสให้พื้นที่ห่างไกลได้เข้าถึงเทคโนโลยีการรักษาที่ทันสมัย สร้างความยั่งยืนให้สังคมทั่วทุกภูมิภาคของไทย

โครงการออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ หรือ กิจกรรม Doctor Train เป็นโครงการที่การร่วมมือระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการวิจัยและพัฒนาการให้บริการทางการแพทย์ โดยการนำเทคโนโลยีการตรวจรักษาที่ทันสมัยและสามารถเคลื่อนย้ายได้ไปตรวจวินิจฉัยโรคและบริการในพื้นที่ห่างไกล เพื่อสร้างความยั่งยืนให้สังคมและส่งเสริมสุขอนามัยที่ดีให้กับพี่น้องประชาชน โดยเฉพาะบุคลากรของการรถไฟฯ และครอบครัวคนรถไฟอย่างเท่าเทียมกัน

SRT-KMITL continuously organize "Doctor Train" activities to provide health check-ups in remote areas with specialized medical teams. This increases access to modern medical technology for those in distant regions, fostering sustainability for society across all regions of Thailand.

The Mobile Specialized Medical Unit Project, also known as the Doctor Train activity, is a collaborative effort between the State Railway of Thailand (SRT) and the King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) and a Memorandum of Understanding for research and development in medical services has been signed. This initiative brings modern, portable medical diagnostic and treatment technology to remote areas. The goal is to foster social sustainability and promote good health and hygiene for the public, especially SRT staff and their families, ensuring equal access to care.

ตามที่นายนิรุฒ มณีพันธุ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ มีนโยบายเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคม ยกระดับคุณภาพชีวิต และส่งเสริมด้านสุขอนามัยที่ดีแก่เพื่อดูแลสุขภาพของประชาชนและคนรถไฟรวมถึงคนในครอบครัวของพนักงาน จึงได้ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือดังกล่าว และนำศักยภาพของแต่ละฝ่ายมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีคณะแพทย์ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังและโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยาการ พร้อมการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนย้ายอุปกรณ์เทคโนโลยีทางการแพทย์ที่ทันสมัยด้วยรถไฟไปสถานีรถไฟในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศไทยมาแล้วจำนวน 7 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 วันที่ 17-18 สิงหาคม 2565 ณ ศูนย์บำรุงทางภาคใต้ จังหวัดชุมพร
- ครั้งที่ 2 วันที่ 2-3 ธันวาคม 2565 ณ โรงรถจักรลำปาง จังหวัดลำปาง
- ครั้งที่ 3 วันที่ 30-31 พฤษภาคม 2566 ณ สถานีนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
- ครั้งที่ 4 วันที่ 10-11 ตุลาคม 2566 ณ โรงรถจักรแก่งคอย จังหวัดสระบุรี
- ครั้งที่ 5 วันที่ 14-15 กุมภาพันธ์ 2567 ณ โรงงานอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์
- ครั้งที่ 6 วันที่ 22-23 เมษายน 2567 ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จังหวัดกรุงเทพมหานคร
- ครั้งที่ 7 วันที่ 27-28 สิงหาคม 2567 ณ สถานีชุมทางทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

In line with Mr. Niruj Maneepun's, Governor of the State Railway of Thailand (SRT), policy to foster social responsibility, improve quality of life, and promote good hygiene for the well-being of the public, railway staff, and their families, the aforementioned Memorandum of Understanding was developed to leverage the potential of each party for maximum benefit. Specialized medical teams from King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang and Burachat Chaiyakarn Hospital, with the support of SRT in facilitating travel and transporting modern medical equipment by train, have visited various railway stations across Thailand seven times so far:

- 1st activit y: 17th-18th August 2022, at the Southern Track Maintenance Center, Chumphon Province.
- 2nd activity: 2nd-3rd December 2022, at Lampang Locomotive Depot, Lampang Province.
- 3rd activity: 30th-31st May 2023, at Nakhon Ratchasima Station, Nakhon Ratchasima Province.
- 4th activity: 10th-11th October 2023, at Kaeng Khoi Locomotive Depot, Saraburi Province.
- 5th activity: 14th -15th February 2024, at Uttaradit Workshop, Uttaradit Province.
- 6th activity: 22nd-23rd April 2024, at Bangkok (Hua Lamphong) Station, Bangkok.
- 7th activity: 27th-28th August 2024, at Thung Song Junction Station, Nakhon Si Thammarat Province.

โดยประชาชน พนักงานการรถไฟฯ และครอบครัวที่สมัครลงทะเบียนเข้าร่วมกับโครงการนี้ สามารถเข้ารับบริการตรวจสุขภาพและตรวจคัดกรองโรคต่าง ๆ โดยไม่มีค่าใช้จ่าย อาทิ

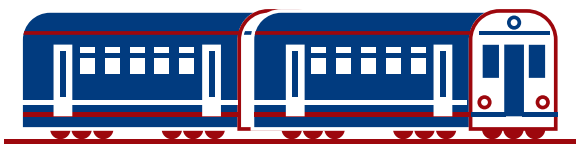
- บริการตรวจโรคหัวใจ บริการตรวจคลื่นไฟฟ้าหัวใจ EKG บริการตรวจอัลตราซาวนด์หัวใจ (ECHO) เพื่อตรวจหาภาวะความผิดปกติของหัวใจ
- บริการตรวจโรคที่เกี่ยวกับปอดที่เกิดจากปัญหา PM2.5 และการสูบบุหรี่ชนิดต่าง ๆ รวมถึงการนอนกรนที่อาจเกิดจากปัญหาทางเดินหายใจ เช่น การอักเสบของไซนัสหรือต่อมทอนซิลโตจากการอักเสบ
- บริการตรวจโรคที่เกี่ยวกับภูมิแพ้ทางเดินหายใจและผิวหนัง เช่น หืดของเด็กและผู้ใหญ่ ภูมิแพ้เยื่อบุจมูกที่เกิดจากมลพิษต่าง ๆ การแพ้ขนสัตว์ ฯลฯ
- บริการตรวจด้านสมองและประสาท เช่น โรคสมองเสื่อม โรคสมองขาดเลือด โรคกล้ามเนื้ออ่อนแรง ปัจจัยความเสี่ยงด้านอัมพฤกษ์อัมพาตที่เกิดจากโรคพื้นฐาน ความดัน เบาหวาน ไขมัน ฯลฯ

รวมไปถึงการให้คำปรึกษาปัญหาสุขภาพต่าง ๆ และประสานงานส่งต่อผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลที่มีความร่วมมือเพื่อเข้ารับการรักษาทันที พร้อมกันนี้ยังมีระบบติดตามอาการอย่างต่อเนื่อง และพัฒนาระบบการติดตามอาการผ่านทาง Chatbot จากทีมแพทย์ผู้เชี่ยวชาญอย่างต่อเนื่องอีกด้วย อีกทั้งยังมีการพัฒนาแอปพลิเคชันเมตาบอลิกซินโดรม ในระบบแอนดรอยด์ที่นำมาเป็นต้นแบบในการดูแลสุขภาพรูปแบบใหม่ให้กับประชาชน โดยถูกออกแบบมาให้บันทึกประวัติสุขภาพ หรือ OPD การ์ด ที่ช่วยทำหน้าที่ในการบันทึกสุขภาพประจำวันเพื่อประเมินและวางแผนด้านสุขภาพเปรียบเสมือนสมุดสุขภาพประจำตัว ซึ่งเริ่มนำร่องในกลุ่มบุคลากรการรถไฟฯ เป็นอันดับแรก และจะพัฒนาเพื่อใช้ในชุมชนต่อไป

The public, SRT staff, and their families who register for this project can receive free health check-ups and disease screenings, including :

- Heart disease services: This includes electrocardiogram (EKG) and echocardiogram (ECHO) to detect heart abnormalities.
- Lung disease services: This covers issues caused by PM 2.5 pollution and various types of smoking, as well as snoring that might stem from respiratory problems like sinus inflammation or enlarged tonsils due to inflammation.
- Respiratory and skin allergy services: Such as asthma in children and adults, allergic rhinitis caused by various pollutants, pet allergies, and more.
- Brain and neurological services: This includes screening for conditions like dementia, cerebral ischemia, muscle weakness, and risk factors for paralysis resulting from underlying conditions such as high blood pressure, diabetes, or high cholesterol.

This project also provides health consultations and coordinates patient referrals to partner hospitals for immediate treatment. There's a continuous symptom tracking system, which is being further developed through a Chatbot from a team of specialized doctors. Furthermore, a Metabolic Syndrome application for Android has been developed as a prototype for a new form of public healthcare. This app is designed to record health history (OPD card), helping to log daily health data for assessment and health planning, much like a personal health record. This initiative is being piloted first with SRT staff and will later be expanded for community use.

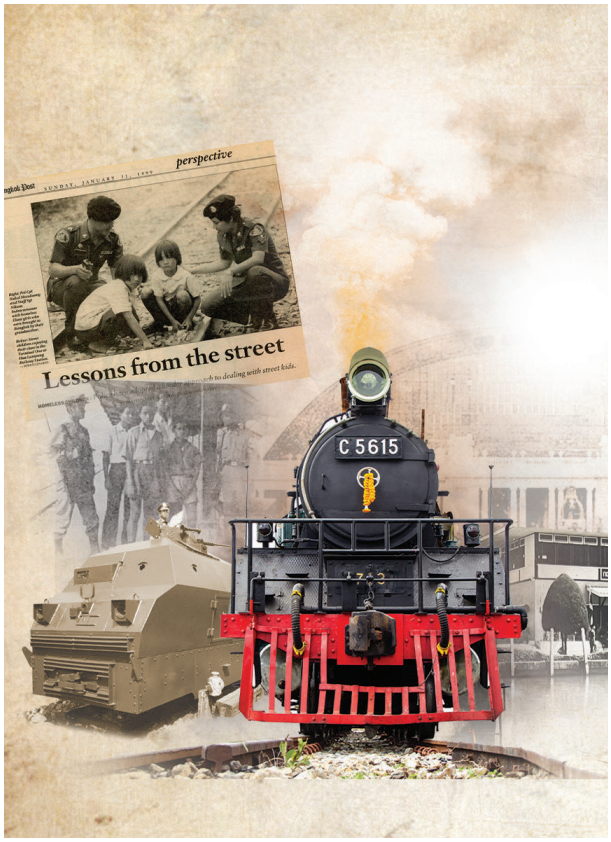


SRT
2508

ประวัติกองบังคับการตำรวจรถไฟ
History of Railway of Police Division

ภายหลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟและมีประกาศพระบรมราชโองการสร้างทางรถไฟสยาม ในปี 2437 ได้มีการจัดตั้งกองตำรวจพิเศษเรียกว่า **"กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายนครราชสีมา"** ปี 2442 จัดตั้ง **"กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายเหนือ"** และปี 2443 จัดตั้ง **"กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายเพชรบุรี"** มีหน้าที่ดูแลรักษาเส้นทางรถไฟให้ปลอดภัยจากการถูกทำลายโดยบุคคลในท้องถิ่น ซึ่งไม่เห็นชอบด้วยกับการจัดวางทางรถไฟท้องถิ่นนั้น หรือจากการทำลายโดยสัตว์ป่าตลอดจนป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นจากภัยธรรมชาติ

ต่อมาระหว่างปี 2491-2494 ได้มีเหตุการณ์ร้ายแรงเกี่ยวกับการประทุษร้ายต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของกรมรถไฟ ตลอดจนประชาชนผู้โดยสารอยู่เสมอ รวมถึงด้านการเมืองก็ปรากฏว่ามีผู้บ่อนทำลายเสถียรภาพของรัฐบาล ใช้รถไฟเป็นพาหนะขนส่งเอกสารโฆษณาชวนเชื่อใส่ร้ายรัฐบาล นำไปแจกจ่ายให้แก่ราษฎรที่อยู่ตามชายแดนเพื่อให้เกิดความกระด้างกระเดื่องขึ้น กรมรถไฟจึงได้ร่วมกับกรมตำรวจ โดยพลตำรวจเอกเผ่า ศรียานนท์ จัดวางมาตรการในการรักษาความปลอดภัยให้แก่กิจการรถไฟ และคุ้มครองสวัสดิภาพของผู้โดยสาร จึงได้พิจารณาดำเนินการจัดตั้งกองตำรวจรถไฟขึ้น ตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมตำรวจใน กระทรวงมหาดไทย ปี 2495 กำหนดให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่ วันที่ 15 พฤษภาคม 2495 มีฐานะเป็นกองบังคับการ เรียกว่า **"กองตำรวจรถไฟ"** และในขณะเดียวกันมีฐานะเป็นหน่วยงานหนึ่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย เรียกว่า **"สำนักงานตำรวจรถไฟ"** อันนับได้ว่าเป็นวันก่อตั้งกองตำรวจรถไฟ จึงถือเอาวันที่ 15 พฤษภาคมของทุกปี เป็นวันคล้ายวันสถาปนากองตำรวจรถไฟ



"กองตำรวจรถไฟ" ได้มีการเปลี่ยนชื่อเป็น **"กองบังคับการตำรวจรถไฟ"** เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2548 ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2548 ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 22 ตอนที่ 51 ก ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง

ในยุคแรกที่ต้องมีการก่อตั้งกองตระเวนรักษาทางรถไฟ เป็นไปตามแนวคิดในการจัดวิชาชีพ **"ตำรวจ"** เพื่อทำหน้าที่ป้องกันไม่ให้เกิดการฆ่าฟันกันและป้องกันทรัพย์สินสมบัติและสวัสดิภาพร่วมกันที่ประชาชนจะสังเกตได้ง่าย ๆ จากการกำหนดให้เป็นอาชีพที่สวมเครื่องแบบ เพื่อให้ประชาชนรู้ว่านี่คือบุคคลที่มีอาชีพป้องกันชีวิตและทรัพย์สิน สามารถรับแจ้งและให้ความช่วยเหลือได้รวดเร็วเมื่อเกิดเหตุภัยขึ้น

ในยุคแรกก่อตั้ง ในบทความเรื่อง **“สิ้นคิดแล้วหรือเจ้าเฝ้าถนน”** โดยสำนักงานตำรวจรถไฟ จัดพิมพ์ในวาระครบรอบ 60 ปีการก่อตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย ระบุไว้ว่า ตำรวจรถไฟกำเนิดขึ้นโดยมี **“หลักใหญ่ที่มุ่งปฏิบัติงานให้แก่เส้นโลหิตของชาติ 5 ประการ ได้แก่ รักษาทรัพย์สินของการรถไฟ รักษาผลประโยชน์ของการรถไฟ ป้องกันเหตุและระงับเหตุมิให้เกิดขึ้นกับการรถไฟ ให้ความสงบสุขเรียบร้อย และช่วยเหลือประชาชนผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยพิทักษ์รักษาและป้องกันภัยแก่ผู้ปฏิบัติกิจการงานของการรถไฟทั่วราชอาณาจักร”**

ในยุคแรกเริ่ม งานด้านการดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตำรวจรถไฟต้องปลุกปล้ำกับปัญหาต่าง ๆ เช่น เรื่องการลักทรัพย์ทั้งของการรถไฟและผู้โดยสาร การยักยอกฉ้อโกง วิ่งราวทรัพย์ การบุกรุกเขตรถไฟ การประทุษร้ายต่อผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟ การวางเพลิง และก่อวินาศกรรม ป้องกันมิให้เกิดรถชนกัน หรือรถชนคนและสัตว์เลี้ยงต่าง ๆ ตลอดจนป้องกันการขว้างปาขบวนรถ ฯลฯ และจะเป็นการยากลำบากหากมีเหตุร้ายระหว่างการเดินทางบนพื้นที่อันจำกัด และผ่านไปในหลายท้องที่อย่างรถไฟ ที่จะไม่มีหน่วยงานอย่างตำรวจรถไฟคอยดูแลปกป้องสวัสดิภาพประชาชน

นึกย้อนภาพไปในอดีตที่การเงินการธนาคารยังไม่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย ยังไม่มีระบบการโอนเงิน การขนย้ายเงินธนบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย เป็นมูลค่ามหาศาลทางรถไฟ ยังเป็นอีกภารกิจที่สำคัญยิ่งของตำรวจรถไฟ ในอดีตได้มีเหตุการณ์ในการปกป้องทรัพย์สินของราชการครั้งสำคัญไว้ได้ โดยแลกกับการปกป้องด้วยชีวิตและการสูญเสียเจ้าหน้าที่และตำรวจรถไฟ จำนวน 7 นาย ได้แก่ พ.ต.ท. บุญโกย อุ่นวัฒนะ จ.ส.ต. ละเอียด มากมี จ.ส.ต. ลพ ท้าวทอง จ.ส.ต. ศรีศักดิ์ สีน้ำเงิน ส.ต.อ. ชูศิลป์ สรรค์ประศาสน์ พลฯ สุวรรณ ไชยยะ และนายปรีชา จิตต์เจริญ

ในเหตุการณ์ครั้งนั้นมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสและได้รับการช่วยเหลือรอดชีวิตมาได้เพียง 1 นายคือ ส.ต.อ. สมนึก แก้วไกรกรอง ซึ่งภายหลังการรถไฟฯ ก็ได้รับบุตรของ ส.ต.อ. สมนึก เข้าทำงานอีกด้วย

กล่าวคือ ในยุคสมัยที่ประเทศยังมีภัยคุกคามจากผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ เส้นทางสายใต้เป็นเส้นทางคมนาคมที่เสี่ยงภัยที่สุดจากการปล้น ไม่ว่าจะเป็นทางรถยนต์หรือรถไฟ โดยช่วงที่เส้นทางต้องผ่านภูเขา เช่น จากนครศรีธรรมราชไปยังพัทลุง นับเป็นจุดเสี่ยงจุดหนึ่ง

เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2522 ผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ได้วางระเบิดรางรถไฟ ในเส้นทางที่มีการลำเลียงเงินสำหรับจ่ายเงินเดือนพนักงานรถไฟสายใต้ เพื่อทำการปล้นระหว่างสถานีรถไฟช่องเขาและสถานีร่อนพิบูลย์ บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 771/13 บริเวณปากอุโมงค์ด้านสถานีรถไฟร่อนพิบูลย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช

อุโมงค์ช่องเขา เป็นอุโมงค์ทางรถไฟลอด 1 ใน 7 แห่งของไทย และเป็นอุโมงค์รถไฟเพียงแห่งเดียวของเส้นทางรถไฟสายใต้ คนร้ายใช้วิธีดักซุ่มอยู่เหนือปากอุโมงค์ แล้วหย่อนระเบิดลงมายังขบวนรถ ซึ่ง พ.ต.ท. บุญโกย อุ่นวัฒนะ รองผู้กำกับการ 4 กองตำรวจรถไฟ หัวหน้าผู้บังคับรถยนต์รางหุ้มเกราะคุ้มกัน (รยก.1) กับพวก ได้ต่อสู้ตอบโต้อย่างกล้าหาญ แต่ผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ซึ่งมีจำนวนมากได้รุมล้อมระดมยิงและหย่อนระเบิดเข้าไปภายในรถยนต์รางหุ้มเกราะจนเป็นเหตุให้เจ้าหน้าที่เสียชีวิต 7 นาย โดยที่สามารถป้องกันทรัพย์สินของราชการเอาไว้ได้

ปัจจุบัน รถยนต์รางหุ้มเกราะคันดังกล่าว จอดตั้งอยู่บริเวณห้องสมุดรถไฟเยาวชน ถนนเลียบคลองผดุงกรุงเกษม ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจรถไฟนพวงศ์ กก.1 บก.รฟ. ข้างตัวรถมีป้ายบอกประวัติของรถ สดุดีวีรกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟและเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ทั้ง 7 นาย

ตลอดมานับแต่อดีต ตำรวจรถไฟรับหน้าที่ป้องกันเหตุ ไม่ว่าจะในภาวะปกติ ผ่านสายตรวจรอบ ๆ เขตสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ รับแจ้งเหตุแบบ First Response ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินบนขบวนรถไฟ บนชานชาลาที่ได้เกิดการกระทำผิดก่อนให้ที่นั่นสอบสวน เพื่อให้เกิดการสกัดกั้นใด ๆ ได้ทันท่วงที และยังรับหน้าที่อันหนักหน่วงในช่วงเทศกาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ที่ขบวนรถไฟไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร ภาพผู้คนที่ล้นสถานี มีปัญหาเรื่องข้าวของ ลักขโมยทรัพย์สิน ในช่วงก่อนเข้าเทศกาลเราจึงเห็นการ “ปล่อยแถวระดม” เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟพร้อมเสียงระฆังซึ่งเป็นสัญญาณอบอุ่นในการเดินทาง เป็นการสร้างขวัญกำลังใจและเป็นการสร้างบรรยากาศ

สมัยก่อนมีกระทั่งเหตุที่ผู้โดยสารล้นจนต้องนั่งบนหลังคารถไฟ เป็นที่เล่ากันถึงเหตุการณ์เห็นเลือดไหลลงมาจากบนหลังคาตู้ ตรวจสอบพบผู้ได้รับอุบัติเหตุศีรษะชนสะพานจนเสียชีวิตขณะแล่นผ่านสะพาน

วาระเฉพาะกิจต่าง ๆ ก็เป็นหน้าที่ของตำรวจรถไฟในการดูแลความสงบเรียบร้อย อาทิ การจัดประชุม “ครม. สัญจรบนขบวนรถไฟ” เป็นครั้งแรกบนขบวนพิเศษ 918 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2544 ในเส้นทางจังหวัดบุรีรัมย์ สุรินทร์ และศรีสะเกษ โดยเป็นการรับรองด้วยห้องประชุมและห้องพักสำหรับบุคคลระดับผู้นำประเทศ

รถไฟเป็นปัจจัยสำคัญอันหนึ่งต่อการท่องเที่ยว ในนานาประเทศรวมถึงประเทศไทย หน้าที่ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาของตำรวจรถไฟ จึงมีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วย

ช่วงเทศกาลพิเศษ เช่น วันปิยมหาราช วันพ่อแห่งชาติ วันแม่แห่งชาติ วันคล้ายวันสถาปนาการรถไฟฯ การรถไฟจะมีการจัดรถไฟขบวนพิเศษให้แก่ประชาชนเดินทางไปตามเส้นทางท่องเที่ยวสถานที่ประวัติศาสตร์ อยุธยา นครปฐม หรือไม่ว่าจะเป็นการอำนวยความสะดวกและให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวซึ่งเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศ ซึ่งที่ผ่านมา ได้เคยมีการออกกฎระเบียบว่าหากนักท่องเที่ยวประสบเหตุโดนลักทรัพย์ ให้มีการอำนวยความสะดวกในการโดยสารรถไฟโดยไม่ต้องเสียค่าบัตรโดยสาร เนื่องจากเกิดกรณีตำรวจต้องควักสตางค์ส่วนตัวออกให้อยู่เนือง ๆ เพื่อช่วยเหลือ

ไม่เว้นแม้บนเส้นทางของรถไฟ ลักษณะของอาชญากรรมเปลี่ยนไปตามสภาพของสังคม กาลเวลาผ่าน อาจไม่ใช่การขึ้นปล้นโจ่งแจ้ง แต่ปรากฏในรูปแบบของภัยอื่น มีตั้งแต่การค้าประเวณี การพนัน การลักรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ไปจนถึงความผิด พ.ร.บ. ศุลกากร

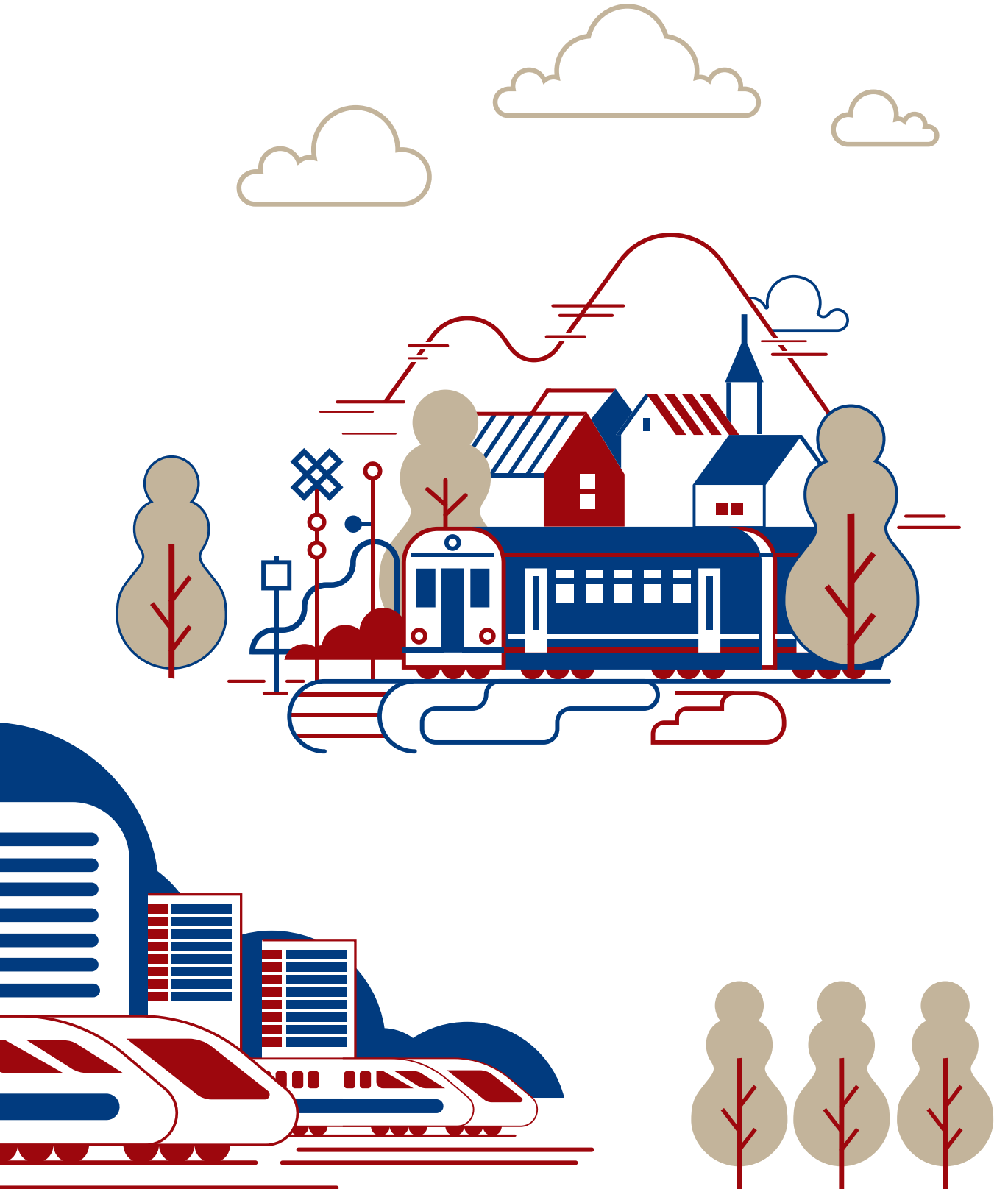
อีกบทบาทที่เป็นผลงานมาโดยตลอดของตำรวจรถไฟ ก็คือหน้าที่ในการปราบปรามสกัดกั้นยาเสพติด การลำเลียงยาเสพติดที่เกิดบนรถไฟบ่อยครั้งมักเป็นในลักษณะของการกระจายสินค้าและเป็นรายย่อย ซึ่งบรรดาตำรวจรถไฟเมื่อได้รับนโยบายไปปฏิบัติ เรียนรู้ สั่งสมประสบการณ์ ประกอบกับสัญชาตญาณ มักสังเกตหีบห่อต้องสงสัย ที่จับได้มีทั้งการกระจายยาเสพติดจากภาคเหนือลงมายังภาคกลาง อีกส่วนกระจายลำเลียงลงไปภาคใต้ นอกจากยาเสพติดก็ยังเป็นการจับกุมการลำเลียงอาวุธต่าง ๆ อีกด้วย

อีกส่วน คืองานบริการ เรียกว่าเป็น Soft Power ที่มีพลัง เนื่องเพราะโดยหน้าที่การงานของตำรวจอาจทำให้ดูมีภาพลักษณ์ที่แข็งกร้าว ทว่าตำรวจรถไฟมีความโดดเด่นเป็น เอกลักษณ์ที่เน้นการบริการ ซึ่งเห็นได้ตั้งแต่ภายในสถานีรถไฟ มีการอำนวยความสะดวก แนะนำเส้นทาง ซึ่งมีผู้โดยสารจำนวนมากที่เข้ามาแบบไม่คุ้นเคยซ้ายขวาหรือไม่คุ้นเคยกับการเดินทางไกล ตำรวจจะเป็นคนแรก ๆ ที่ประชาชนเดินเข้าหาเพื่อขอความช่วยเหลือ จนปัจจุบันภาระหน้าที่ของตำรวจรถไฟนอกจากจะปกป้องดูแลความปลอดภัยผู้โดยสารบนขบวน ในสถานี เฝ้าระวังจับกุมผู้มีหมายจับ ผู้ที่ลักลอบขนยาเสพติด แรงงานต่างด้าว ตลอดจนหน้าที่ละอันพันละน้อยที่ต้องให้ความช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ประชาชน รวมทั้งดูแลทรัพย์สินของการรถไฟฯ

จนเมื่อมีประกาศราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2565 ประกาศพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พุทธศักราช 2565 มีผลให้กองบังคับการตำรวจรถไฟต้องยุติการปฏิบัติหน้าที่ ตั้งแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป

กว่า 72 ปี ที่ผ่านมา กองบังคับการตำรวจรถไฟทำหน้าที่ร่วมกับพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่เคียงข้างในการให้บริการประชาชน ดูแลรักษาความปลอดภัย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ ตลอดจนรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสถานีทุกแห่งทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ พร้อมกับการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังสุดความสามารถด้วยความตั้งใจสร้างคุณประโยชน์เพื่อประเทศชาติอย่างมากมาย อาทิ การจับกุมอาชญากรสกัดกั้นการค้ายาเสพติด การค้าของเถื่อน ฯลฯ

แม้ในปัจจุบัน **“กองบังคับการตำรวจรถไฟ”** จะต้องยุติการปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟและตามสถานีต่าง ๆ ทั่วประเทศ แต่ความผูกพันที่เป็นเสมือนคนในครอบครัวเดียวกันกับ “การรถไฟแห่งประเทศไทย” จะยังคงอยู่ตลอดไป



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

สแกน QR Code
รายงานผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
ปี 2567

รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและยกเว้นผลกระทบของการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ เหมาะสมตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ก และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากเรื่องการไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ข งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

จากการตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 พบว่า มีรายการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ เหมาะสม และมีรายการที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ สรุปตามประเภทรายการได้ดังนี้

ก. การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 พบว่า มีการบันทึกบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ส่งผลให้การแสดง

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลในงบการเงินขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงินไม่เหมาะสมและเพียงพอ รายละเอียดดังนี้

1. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.25 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 2,601.05 ล้านบาท (ปี 2566 ปรับปรุงใหม่ จำนวน 3,097.91 ล้านบาท) และรายได้สินทรัพย์บริจาค ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 624.71 ล้านบาท เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า – สินทรัพย์บริจาค เมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้ มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค จำนวนตามบัญชี 1,320.68 ล้านบาท (ราคาทุน จำนวน 3,275.84 ล้านบาท) บันทึกในทะเบียนสินทรัพย์ตั้งแต่ปี 2553 และทยอยรับรู้เป็นรายได้สินทรัพย์บริจาคตามจำนวนค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์เมื่อสร้างเสร็จแล้ว พร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า

1.2 สินทรัพย์คิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะกระทบต่อยอดคงเหลือของ รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค และจำนวนเงินรายได้สินทรัพย์บริจาค ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2566 และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2567 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

2. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.8 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชี จำนวน 34.40 ล้านบาท (ปี 2566 จำนวน 35.14 ล้านบาท) การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกบัญชีไว้ไม่ครบถ้วน ถูกต้อง เมื่อเทียบกับรายการอาคารและที่ดินตามทะเบียนคุมสัญญาเช่าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยนำไปจัดหาประโยชน์ และการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนคุมอสังหาริมทรัพย์ที่นำไปจัดหาประโยชน์ให้ครบถ้วน ถูกต้องเป็นปัจจุบัน นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่ายุติธรรมของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนดังกล่าวให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 งบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่ดิน จำนวน 3,278.33 ล้านบาท (ปี 2566 ปรับปรุงใหม่ จำนวน 3,278.33 ล้านบาท) อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 16,523.46 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง –

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

บริจาค จำนวน 8,673.36 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 และมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์และสินทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานให้ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน ทำให้ข้อมูลที่ดินบางส่วนไม่สามารถเปรียบเทียบจำนวนที่ดินและพิกัดของที่ดินตามรายการที่ดินซึ่งบันทึกด้วยวิธีราคาทุน ในงบการเงินกับรายละเอียดที่ดินซึ่งบันทึกไว้ในระบบทะเบียนทรัพย์สินถาวรตามผลการสำรวจสินทรัพย์ประเภทต่าง ๆ เมื่อปี 2553 และปี 2555 - 2558 ได้ตรงกันกับเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยส่งให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบ และจากการตรวจสอบบัญชีที่ดินซึ่งจัดประเภทใหม่เพิ่มเติมในงวดบัญชีปี 2567 พบว่าไม่ได้ถูกบันทึกรายละเอียดไว้ในระบบทะเบียนสินทรัพย์ถาวรให้ครบถ้วน และไม่พบรายการอาคารและสิ่งปลูกสร้างบางส่วนตามรายการเอกสารแนบท้ายสัญญาเช่าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยให้เช่าแก่บุคคลอื่น เมื่อเทียบกับรายการในทะเบียนสินทรัพย์ถาวรของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลอสังหาริมทรัพย์พร้อมทะเบียนเอกสารสิทธิ์ทั้งหมดเพื่อให้สามารถตรวจสอบกับข้อมูลรายการที่ดินในทะเบียนคุมที่ดินตามวิธีราคาทุนซึ่งบันทึกไว้ในงบการเงินได้ รวมทั้งอยู่ระหว่างดำเนินการรวบรวมเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ฐานข้อมูลอสังหาริมทรัพย์มีความครบถ้วน ถูกต้อง ตรงกัน

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือของบัญชีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนเพิ่มขึ้น และยอดคงเหลือของบัญชีที่ดินและบัญชีอาคาร มียอดเปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารไม่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2566 และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2567 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

3. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 374,334.13 ล้านบาท และจำนวน 374,324.67 ล้านบาท ตามลำดับ และค่าเสื่อมราคาแสดงมูลค่าตามงบการเงินรวม จำนวน 8,761.60 ล้านบาท และงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 8,758.13 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำบัญชีให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ยอดคงเหลือรวมจำนวน 275,673.36 ล้านบาท ในส่วนของงานระหว่างดำเนินการและงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟต่าง ๆ ซึ่งบันทึกบัญชีเป็นงานลงทุนบนทางเปิดตามที่ได้อธิบายข้อมูลไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 ในจำนวนนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการปิดแฟ้มงานลงทุนของสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งานแล้วในปีก่อน ๆ และปรับปรุงข้อผิดพลาดทางการบัญชี โดยบันทึกปรับปรุงงานระหว่างดำเนินการดังกล่าวไปเป็นสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งานประเภทต่าง ๆ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ พร้อมบันทึกปรับปรุงบัญชีที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน และปรับปรุงงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบย้อนหลังใหม่จากที่เคยรายงานไว้เดิม ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7

แต่จากการตรวจสอบเอกสารหลักฐานการบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ประเภทงานระหว่างดำเนินการและงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ที่ปรากฏหลักฐานว่าพร้อมใช้งานแล้วในงวดปีก่อน ๆ แต่ยังไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานเพื่อคำนวณค่าเสื่อมราคาให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ พบว่า ยังคงมีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการส่วนที่มีนัยสำคัญซึ่งพร้อมใช้งานแล้วยังมิได้บันทึกแยกเป็นสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งาน เพื่อเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาให้ถูกต้อง ครบถ้วน ตรงตามงวดบัญชี นับแต่วันที่สินทรัพย์พร้อมใช้งานจนถึงวันสิ้นงวดบัญชี ตามที่อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 และจากการทดสอบคำนวณผลกระทบของค่าเสื่อมราคาของรายการดังกล่าว พบว่า ยอดผลกระทบสะสมของค่าเสื่อมราคา และบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ประเภทต่าง ๆ สุทธิจากค่าเสื่อมราคาสะสม และบัญชีที่เกี่ยวข้องซึ่งยังไม่ได้บันทึกรายการ มีจำนวนเงินที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงิน

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง ตรงตามงวดบัญชี จะส่งผลต่อบัญชีที่แสดงตามงบการเงินเฉพาะกิจการ ซึ่งมียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และยอดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 ดังต่อไปนี้

1. บัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ – สุทธิ	จำนวน	374,324.67 ล้านบาท	จะมียอดลดลง
2. บัญชีค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	จำนวน	8,956.60 ล้านบาท	จะมียอดเพิ่มขึ้น
3. บัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้	จำนวน	268,363.20 ล้านบาท	จะมียอดลดลง
4. บัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	จำนวน	10,476.89 ล้านบาท	จะมียอดเพิ่มขึ้น
5. บัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	จำนวน	293,584.08 ล้านบาท	จะมียอดเพิ่มขึ้น
6. บัญชีรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	จำนวน	6,202.97 ล้านบาท	จะมียอดเพิ่มขึ้น

รวมทั้งข้อมูลที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่เกี่ยวข้องจะมีความถูกต้องอย่างเพียงพอมากขึ้น ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ในรายละเอียดอย่างชัดเจน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลและการดำเนินการด้านงบประมาณของสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ เพื่อประกอบการบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานให้ครบถ้วนต่อไป

จากกรณีดังกล่าวข้างต้น เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินงวดบัญชีปี 2566 เกี่ยวกับบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ บัญชีค่าเสื่อมราคา และบัญชีที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้น ซึ่งจากการตรวจสอบงบการเงินงวดบัญชีปี 2567 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

4. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี กล่าวถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญไปจากมาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม และเริ่มมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลัง

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นมา แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงินงวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 งวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 ให้ครบถ้วน เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ ดังนั้น การจัดทำและแสดงรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินในงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 จึงยังคงใช้มาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม ซึ่งหากได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติ อาจมีผลกระทบต่อยอดคงเหลือของรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินหลายรายการ รวมถึงผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างประเมินผลกระทบเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ มีรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในรายงานของผู้สอบบัญชีตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก และข้อ ข แล้ว

ข. การไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเพื่อให้ได้ข้อสรุปว่ารายการดังต่อไปนี้ขัดต่อข้อเท็จจริงหรือไม่ เพียงใด

1. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 4,081.96 ล้านบาท และจำนวน 4,003.51 ล้านบาท ตามลำดับ (ปี 2566 จำนวน 3,792.04 ล้านบาท และจำนวน 3,786.40 ล้านบาท) ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.2 จำนวน 1,331.64 ล้านบาท (ปี 2566 จำนวน 1,134.91 ล้านบาท) และลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวม จำนวน 119.39 ล้านบาท จากการตรวจสอบพบประเด็นที่ไม่สามารถรวบรวมหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ดังนี้

1.1 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถรวบรวมข้อมูลสัญญาเช่า และทะเบียนคุมสัญญาเช่าให้เป็นปัจจุบันเพื่อจัดส่งให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบตามจำนวนที่ร้องขอได้ครบถ้วน

1.2 ลูกหนี้บริหารสินทรัพย์คงค้างนาน และลูกหนี้รายที่เลือกส่งหนังสือยืนยันยอดสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับหนังสือยืนยันยอดตอบกลับไม่ครบถ้วนอย่างมีนัยสำคัญ และข้อมูลตอบกลับที่ได้รับไม่ตรงกับยอดคงเหลือของลูกหนี้รายตัว

1.3 คดีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยฟ้องร้องเกี่ยวกับค่าเช่าทรัพย์สินบางส่วนไม่ได้บันทึกบัญชีเป็นลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ไม่สามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่ ในการประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้อย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่ได้กำหนดมาตรการควบคุมภายในเพื่อปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมารับรู้รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการรับรู้รายได้และลูกหนี้ที่แสดงรายการในงบการเงินว่ามีความถูกต้อง ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

1.5 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญาแต่ผู้เช่ายังคงใช้ประโยชน์ การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อยไม่ได้รับรู้รายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่า จึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด และการรับรู้รายได้ตามสัญญาเช่าที่รับรู้ตามจำนวนเงินค่าเช่าตามสัญญาแต่ละปีแบบไม่ใช้วิธีเส้นตรง ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

1.6 ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าเงินทุน ยอดคงเหลือในงบการเงินรวมตามที่กล่าวข้างต้นเป็นลูกหนี้ของกลุ่มกิจการที่ทำสัญญาให้เช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้างแก่บุคคลภายนอกในปี 2567 แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้บันทึกบัญชีในงบการเงินเฉพาะกิจการให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า และไม่ได้ปรับปรุงรายการในการจัดทำงบการเงินรวมของกลุ่มกิจการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือของบัญชีลูกหนี้ตามสัญญาเช่าลดลง บัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าลดลง รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารไม่สามารถให้ข้อมูลที่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดแก่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทยยังอยู่ระหว่างการตกลงร่วมกันในกลุ่มกิจการเกี่ยวกับการจัดทำสัญญาและข้อตกลงที่เกี่ยวข้องระหว่างกัน

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น ข้อ 1.1 – 1.6 เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2567 ในเรื่องนี้ อย่างไรก็ตาม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า และบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้องซึ่งแสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังกล่าวข้างต้น แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วนหรือไม่ เนื่องจากกิจการไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

2. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7 การปรับปรุงงบการเงินใหม่ และข้อ 8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สำหรับโครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางจิระ - ขอนแก่น จำนวนราคาทุน 25,873.69 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกปรับปรุงจากบัญชีงานระหว่างดำเนินการก่อสร้างซึ่งพร้อมใช้งานแล้วในปีก่อน ๆ ไปเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานแต่ละประเภท โดยปรับปรุงบัญชีค่าเสื่อมราคา และบัญชีที่เกี่ยวข้องในงบการเงินงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 และปรับปรุงย้อนหลังงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบใหม่แล้ว แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินยังไม่ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอที่จะเชื่อมั่นต่อความถูกต้องของรายละเอียดรายการสินทรัพย์แต่ละประเภท ดังนี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

2.1 ไม่ได้รับเอกสารประกอบการตรวจสอบในรายละเอียดรายตัวของสินทรัพย์แต่ละประเภทในทะเบียนสินทรัพย์ถาวรและระบบบัญชีที่เกี่ยวข้อง

2.2 ไม่ได้รับเอกสารประกอบการปิดแฟ้มงานลงทุนโครงการที่เกี่ยวข้อง ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบว่ารายละเอียดรายการสินทรัพย์และการปันส่วนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ถูกต้อง เหมาะสม และเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินเพียงใด

2.3 ไม่สามารถสรุปได้ว่าอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แต่ละประเภทที่ผู้บริหารประมาณการไว้ มีความถูกต้องและเหมาะสม เป็นไปตามอายุการใช้งานเชิงเศรษฐกิจ หรือตามข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากเป็นการประมาณการตามค่าเฉลี่ยของกลุ่มสินทรัพย์

2.4 ไม่สามารถสรุปได้ว่าสินทรัพย์แต่ละประเภทมีมูลค่าคงเหลือที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่จัดส่งรายละเอียดมูลค่าคงเหลือของรายการสินทรัพย์แต่ละประเภทให้ตรวจสอบ

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2567 ในเรื่องนี้ อย่างไรก็ตาม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการบัญชีอาคารและอุปกรณ์ของโครงการดังกล่าว บัญชีค่าเสื่อมราคา บัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล บัญชีรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้อง แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วนหรือไม่ เนื่องจากกิจการไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

3. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.16 เงินค้างรับจากรัฐบาล ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 177,249.58 ล้านบาท ในจำนวนนี้ เป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ จำนวน 5,695.78 ล้านบาท และตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.37 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล จำนวน 10,476.89 ล้านบาท เป็นรายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะจำนวน 3,028.99 ล้านบาท ซึ่งเงินอุดหนุนดังกล่าวเป็นเงินรายได้ค้างรับที่การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะได้รับอุดหนุนสำหรับปี 2566 และปี 2567 ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554 ที่กำหนดให้จัดทำบันทึกข้อตกลงกับรัฐวิสาหกิจก่อนการอุดหนุนทางการเงิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้รับหลักฐานบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปี 2566 และปี 2567 ตามหลักเกณฑ์การขอรับการจัดสรรเงินชดเชยของรัฐวิสาหกิจที่อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนและไม่ได้รับหลักฐานความเพียงพอของงบประมาณที่จะได้รับการจัดสรรสำหรับเงินอุดหนุนดังกล่าวเมื่อเทียบกับจำนวนเงินที่บันทึกบัญชีไว้ ทำให้ไม่สามารถได้ข้อสรุปจากการตรวจสอบว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ และรับรู้รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะอย่างถูกต้องเหมาะสมตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 กำหนดหรือไม่ เพียงใด สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

4. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.15 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 293,584.08

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ล้านบาท และหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.51 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 6,202.97 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายงานตามข้อ ข 1 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ข้อ ข 2 โครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางจิระ – ขอนแก่น และข้อ ข 3 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

2) การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค และรายได้สินทรัพย์บริจาค ข้อ ก 2 และข้อ ก 3 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนของสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ (งานลงทุนบนทางเปิด) ที่พร้อมใช้งาน ค่าเสื่อมราคาและบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้อง ข้อ ก 4 การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

3) ยอดคงเหลือและยอดรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายแต่ละปี ได้รวมประมาณการค่าใช้จ่ายในอนาคตที่ยังไม่จ่ายชำระหรือจ่ายสมทบ ณ วันสิ้นงวดบัญชี

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) ข้อ 2) และข้อ 3) แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินชดเชยทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือของรายการมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี

กรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อบัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและบัญชีรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในรายการตามข้อ 1 ข้อ 2 ข้อ 3 และข้อ 4 ข้างต้น ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่า จำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงิน ดังต่อไปนี้

1. **การปรับปรุงงบการเงินใหม่** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7 ซึ่งอธิบายถึงการปรับปรุงงบการเงินใหม่ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้บันทึกปรับปรุงรายการข้อผิดพลาดทางการบัญชีที่สำคัญ เกี่ยวกับบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนของงานระหว่างดำเนินการที่พร้อมใช้งานแล้วในงวดปีก่อน ๆ แต่ยังไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานแต่ละประเภทและไม่ได้คำนวณค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายรวมทั้งบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้อง และข้อผิดพลาดเกี่ยวกับการไม่บันทึกงานระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ – รังสิต – ตลิ่งชัน (สายสีแดง) สัญญางานโยธาสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟชานเมือง ส่วนที่ได้ตรวจรับงานแล้วในปีก่อน ๆ พร้อมกับภาระหนี้สินตามคำพิพากษาศาล และข้อผิดพลาดเกี่ยวกับการไม่ได้รับรู้รายได้ของรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า – สินทรัพย์บริจาค ตามอายุสัญญาเช่า ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดบางส่วนและปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังงวดที่แสดงเปรียบเทียบใหม่แล้ว

2. **สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.53.1 สินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น และข้อ 8.53.2.1 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น จากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อปี 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคมคืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย คืนค่าหนังสือค้ำประกัน คืนค่าธรรมเนียมออกหนังสือค้ำประกัน และชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการพร้อมดอกเบี้ย ต่อมาเมื่อปี 2565 ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งกลับคำสั่งของศาลปกครองกลางให้เป็นรับคำขอให้ศาลปกครองพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

3. **ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.52 ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น เปิดเผยการบันทึกประมาณการหนี้สินจากคดีความที่มีคำตัดสินของสถาบันอนุญาโตตุลาการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจ่ายชำระค่างานก่อสร้างและค่าใช้จ่ายอื่นพร้อมดอกเบี้ยแก่คู่สัญญางานก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ – รังสิต – ตลิ่งชัน (สายสีแดง) สัญญางานโยธาสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟชานเมือง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้บันทึกรับรู้เป็นประมาณการหนี้สินตามคำตัดสินชี้ขาด และศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาของคดีภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลารายงานแล้ว

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

4. **โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์** (ARL) ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) อธิบายว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำบันทึกข้อตกลงกับบริษัทคู่สัญญาภายใต้สัญญาร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ภายหลังวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนและบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมถึงฉบับที่ 11 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลง และแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

5. **แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.57 ได้อธิบายถึงการจัดทำแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนดังกล่าว

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องที่กล่าวข้างต้นนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปี 2567 ภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี 2567 หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล และตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น หากผู้บริหารจัดทำรายงานประจำปีจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญดังกล่าว ข้อมูลในรายงานประจำปีส่วนที่อ้างอิงหรือจัดทำจากข้อมูลในงบการเงินที่ได้รับผลกระทบจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง จะแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงด้วย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในความถูกต้อง ครบถ้วนตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถสรุปได้ว่ารายงานประจำปีส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการ หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและของกิจการ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและของกิจการ
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการหรือกิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการ เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

เรื่องอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้เสนอรายงานโดยแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามรายงานของผู้สอบบัญชีลงวันที่ 25 มีนาคม 2567 ข้อ ก 3.1 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ส่วนของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ – รังสิต – ตลิ่งชัน (สายสีแดง) สัญญางานโยธาสถานีกรุงเทพ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

อภิวัฒน์และศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีการก่อสร้างและการตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จและได้ใช้งานแล้ว ตามเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้บันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการและบัญชีภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ถูกต้อง ตามงวดบัญชี รวมทั้งไม่ได้เปิดเผยข้อมูลให้เหมาะสมอย่างเพียงพอตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ กำหนดไว้ในสาระสำคัญ

จากการตรวจสอบ ปรากฏว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้บันทึกปรับปรุงรายการบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการของสัญญางานโยธาดังกล่าวข้างต้น พร้อมกับพิจารณาบันทึกรายการบัญชีประมาณการหนี้สินตามเอกสารหลักฐานและตามคำพิพากษาของศาลในสาระสำคัญแล้ว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงงบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ที่แสดงเปรียบเทียบใหม่ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7 การปรับปรุงงบการเงินใหม่แล้ว ในสาระสำคัญ ดังนั้นสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงมิได้แสดงความเห็นต่องบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 อย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

(นางสุไลวรรณ์ เพียรเพิ่มภัทร)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจเงินแผ่นดินที่ 13

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)
ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 18 มีนาคม 2568

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
		30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2565	30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2565
สินทรัพย์							
สินทรัพย์หมุนเวียน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8.1	2,361,515,406.71	4,505,002,996.13	2,890,463,048.21	2,319,661,531.51	4,412,434,474.27	2,756,663,916.19
เงินฝากประจำที่มีข้อจำกัดในการใช้		24,677,073.12	24,446,234.49	24,367,820.85	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและบริการ	8.2	639,466,768.94	441,348,377.35	516,717,214.63	639,466,768.94	441,348,377.35	516,717,214.63
ลูกหนี้อื่น	8.3	459,996,400.18	424,820,909.30	11,146,031,382.58	449,453,351.26	422,854,074.50	11,145,884,145.21
เงินยืมทดรอง	8.4	50,367,692.01	45,035,931.06	50,391,210.97	50,029,361.01	44,837,433.06	49,808,710.97
พัสดุคงเหลือ	8.5	3,760,248,324.95	3,621,443,090.79	3,581,856,260.04	3,751,873,075.66	3,616,500,241.85	3,577,697,327.71
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.6	869,377,193.15	1,005,331,546.69	752,470,899.55	839,918,532.93	973,095,421.27	728,876,522.53
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		8,165,648,859.06	10,067,429,085.81	18,962,297,836.83	8,050,402,621.31	9,911,070,022.30	18,775,647,837.24
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน							
เงินลงทุน	8.7	-	-	-	340,000,000.00	340,000,000.00	340,000,000.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น		10,671,090,000.00	10,671,090,000.00	-	10,671,090,000.00	10,671,090,000.00	-
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า		119,385,621.67	-	-	-	-	-
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	8.8	34,403,746.33	35,138,998.87	-	34,403,746.33	35,138,998.87	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	8.9	374,334,131,900.56	337,412,111,485.61	307,338,087,034.40	374,324,665,038.22	337,399,938,655.50	307,327,161,304.95
สินทรัพย์สิทธิการใช้	8.10	891,866,954.72	772,088,196.03	793,884,540.48	879,581,665.39	754,610,130.07	780,631,169.13
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	8.11	330,200,478.93	439,287,809.14	499,407,112.51	284,315,729.96	392,700,965.51	471,287,450.07
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	8.12	23,274,867.31	22,103,914.98	21,957,516.78	23,274,867.31	22,103,914.98	21,957,516.78
เงินจ่ายล่วงหน้า	8.13	31,003,620,078.31	34,604,155,784.18	27,692,443,283.89	31,003,620,078.31	34,604,155,784.18	27,692,443,283.89
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	8.14	-	-	7,778,338.44	-	-	-
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	8.15	293,584,082,812.44	288,873,398,901.48	275,519,264,506.14	293,584,082,812.44	288,873,398,901.48	275,519,264,506.14
เงินค้างรับจากรัฐบาล	8.16	177,249,575,474.04	190,207,307,531.58	199,132,414,544.36	177,249,575,474.04	190,207,307,531.58	199,132,414,544.36
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	8.17	1,843,879,155.82	1,645,816,734.76	1,550,754,994.37	1,821,471,354.22	1,637,787,134.76	1,549,991,974.37
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		890,085,511,090.13	864,682,499,356.63	812,555,991,871.37	890,216,080,766.22	864,938,232,016.93	812,835,151,749.69
รวมสินทรัพย์		**898,251,159,949.19**	**874,749,928,442.44**	**831,518,289,708.20**	**898,266,483,387.53**	**874,849,302,039.23**	**831,610,799,586.93**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
		30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2565	30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2565
หนี้สินและส่วนของทุน							
หนี้สินหมุนเวียน							
เงินกู้เบิกเกินบัญชี		482,171,445.91	52,427,745.78	530,648,834.01	482,171,445.91	52,427,745.78	530,648,834.01
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8.18	11,240,984,264.87	11,437,025,366.08	4,233,239,025.51	11,231,438,598.34	11,380,721,971.87	4,202,327,560.29
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.19	57,752,732,332.93	55,613,821,982.16	73,264,042,089.08	57,752,732,332.93	55,613,821,982.16	73,264,042,089.08
หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.27	86,812,922.01	8,707,029.12	37,719,578.72	75,483,201.09	-	32,452,393.36
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	8.21	2,608,224,681.68	2,159,366,889.62	1,476,121,880.59	2,608,224,681.68	2,159,366,889.62	1,476,121,880.59
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	8.20	27,551,687.17	40,924,608.25	60,955,433.17	27,551,687.17	40,924,608.25	60,955,433.17
ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนอื่น		-	-	4,391,419,697.19	-	-	4,391,419,697.19
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8.22	1,600,351,899.04	1,959,662,508.06	12,611,471,150.75	1,577,512,932.61	1,918,560,062.02	12,611,471,150.75
รวมหนี้สินหมุนเวียน		73,798,829,233.61	71,271,936,129.07	96,605,617,689.02	73,755,114,879.73	71,165,823,259.70	96,569,439,038.44
หนี้สินไม่หมุนเวียน							
เงินกู้ยืมระยะยาว	8.19	411,409,918,475.60	379,879,825,435.40	322,089,246,866.55	411,409,918,475.60	379,879,825,435.40	322,089,246,866.55
หนี้สินตามสัญญาเช่า	8.27	972,467,428.81	831,807,330.47	778,937,046.19	892,884,779.45	823,771,169.19	771,141,861.37
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	8.23	24,894,867.31	22,103,914.98	21,970,636.78	24,894,867.31	22,103,914.98	21,970,636.78
เงินประกันและเงินมัดจำ	8.24	4,485,646,687.96	3,769,831,452.29	4,351,501,021.80	4,462,293,871.80	3,764,152,496.59	4,347,296,970.10
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค	8.25	2,601,045,802.06	3,097,906,635.77	3,626,618,833.94	2,601,045,802.06	3,097,906,635.77	3,626,618,833.94
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	8.26	268,363,203,633.51	270,519,702,076.09	269,293,472,025.39	268,363,203,633.51	270,519,702,076.09	269,293,472,025.39
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	8.14	22,186,178.34	16,965,496.66	-	-	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	8.28	71,159,855,850.42	82,305,569,798.05	82,089,954,990.21	71,093,405,736.25	82,246,617,297.22	82,013,792,244.36
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	8.52	6,923,562,596.51	4,230,688,187.25	4,230,688,187.25	6,923,562,596.51	4,230,688,187.25	4,230,688,187.25
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	8.30	14,018,660,499.84	14,349,608,813.57	3,898,030,169.28	13,991,055,991.84	14,349,608,813.57	3,898,030,169.28
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		779,981,442,020.36	759,024,009,140.53	690,380,419,777.39	779,762,265,754.33	758,934,376,026.06	690,292,257,795.02
รวมหนี้สิน		853,780,271,253.97	830,295,945,269.60	786,986,037,466.41	853,517,380,634.06	830,100,199,285.76	786,861,696,833.46
ส่วนของทุน							
เงินทุน	8.31	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02
กำไร (ขาดทุน) สะสม							
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว		468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45
ขาดทุนสะสม - บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด		(155,082,146.16)	(158,511,911.57)	(185,503,961.69)	-	-	-
ขาดทุนสะสม - บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด		(123,131,912.09)	(136,607,669.06)	(31,346,549.99)	-	-	-
รวมส่วนของทุน		44,470,888,695.22	44,453,983,172.84	44,532,252,241.79	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		898,251,159,949.19	874,749,928,442.44	831,518,289,708.20	898,266,483,387.53	874,849,302,039.23	831,610,799,586.93

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวิวิศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นายเอก สิทธิเวคิน)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

- 3 -

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2567	ปรับปรุงใหม่ 2566	2567	ปรับปรุงใหม่ 2566
รายได้					
รายได้จากการขนส่ง	8.32	5,932,886,884.71	5,439,994,072.14	5,932,886,884.71	5,439,994,072.14
รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	8.33	210,854,055.14	212,845,184.51	210,854,055.14	212,845,184.51
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	8.34	4,081,961,106.94	3,792,040,933.92	4,003,509,118.93	3,786,396,667.28
รายได้สินทรัพย์บริจาค		624,711,936.26	569,539,835.87	624,711,936.26	569,539,835.87
รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี	8.35	505,514,250.18	499,816,836.00	505,514,250.18	499,816,836.00
รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ	8.36	72,009,540.65	82,686,164.47	72,009,540.65	82,686,164.47
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	8.37	10,476,894,830.55	10,490,671,619.60	10,476,894,830.55	10,490,671,619.60
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	8.48	1,341,400.00	277,511,023.42	1,341,400.00	277,511,023.42
กำไรจากการขายสินทรัพย์	8.38	181,414,833.08	257,352,396.66	181,414,833.08	257,352,396.66
รายได้อื่น ๆ	8.39	1,017,299,511.54	644,910,881.83	1,000,602,704.01	638,612,019.54
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.40	2,159,982,120.35	2,448,178,631.03	2,159,982,133.08	2,448,178,717.09
รวมรายได้		**25,264,870,469.40**	**24,715,547,579.45**	**25,169,721,686.59**	**24,703,604,536.58**
ค่าใช้จ่าย					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	8.41	2,751,866,835.04	2,570,379,037.60	2,751,866,835.04	2,570,379,037.60
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษายานจักรและล้อเลื่อน	8.42	3,088,261,411.25	3,338,088,058.67	3,088,261,411.25	3,338,088,058.67
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	8.43	7,636,289,997.14	7,878,902,030.91	7,636,289,997.14	7,878,902,030.91
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	8.44	9,489,385.07	8,320,274.56	9,489,385.07	8,320,274.56
ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	8.45	3,616,528,712.60	1,112,602,671.79	3,629,334,921.10	1,122,762,597.27
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	8.46	1,844,367,702.50	925,056,009.32	1,783,568,539.23	845,323,446.75
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8.47	6,226,883,714.21	6,423,840,621.27	6,217,916,665.78	6,414,686,890.37
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	8.48	5,890,533.24	290,884,786.24	5,890,533.24	290,884,786.24
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8 - 8.11	8,972,162,004.06	9,167,587,803.56	8,956,599,330.29	9,156,022,694.41
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		310,816,998.41	205,708,341.15	310,816,998.41	205,708,341.15
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุและขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุ		7,112,715.84	20,156,205.38	7,112,715.84	20,156,205.38
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	8.49	1,972,050,800.85	1,838,866,606.65	1,972,050,800.85	1,838,866,606.65
รวมค่าใช้จ่าย		**36,441,720,810.21**	**33,780,392,447.10**	**36,369,198,133.24**	**33,690,100,969.96**
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงิน		(11,176,850,340.81)	(9,064,844,867.65)	(11,199,476,446.65)	(8,986,496,433.38)
ต้นทุนทางการเงิน	8.50	6,554,797,062.24	5,368,354,737.46	6,553,582,825.35	5,367,637,961.96
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		(17,731,647,403.05)	(14,433,199,605.11)	(17,753,059,272.00)	(14,354,134,395.34)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้		5,077,814.66	24,743,835.10	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(17,736,725,217.71)	(14,457,943,440.21)	(17,753,059,272.00)	(14,354,134,395.34)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น					
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้		11,550,656,429.13	25,539,975.92	11,550,084,961.04	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จสำหรับปี - สุทธิจากภาษี		11,550,656,429.13	25,539,975.92	11,550,084,961.04	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		**(6,186,068,788.58)**	**(14,432,403,464.29)**	**(6,202,974,310.96)**	**(14,354,134,395.34)**
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	8.51	6,202,974,310.96	14,354,134,395.34	6,202,974,310.96	14,354,134,395.34
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		**16,905,522.38**	**(78,269,068.95)**	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นายเอก สิทธิเวคิน)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม			
		เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 (ตามที่รายงานไว้เดิม)		**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**(216,850,511.68)**	**44,532,252,241.79**
ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี					
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		-	-	**9,249,494,088.67**	**9,249,494,088.67**
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		-	-	**(9,140,292,618.27)**	**(9,140,292,618.27)**
รายได้สินทรัพย์บริจาค		-	-	**(258,633,354.56)**	**(258,633,354.56)**
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	**149,431,884.16**	**149,431,884.16**
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ปรับปรุงใหม่		**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**(216,850,511.68)**	**44,532,252,241.79**
ขาดทุนสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)		-	-	**(14,457,943,440.21)**	**(14,457,943,440.21)**
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ					
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)		-	-	**25,539,975.92**	**25,539,975.92**
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	**14,354,134,395.34**	**14,354,134,395.34**
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	8.31	**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**(295,119,580.63)**	**44,453,983,172.84**
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 (ตามที่รายงานไว้เดิม)		**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**(295,119,580.63)**	**44,453,983,172.84**
ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี					
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		-	-	12,280,678,608.50	12,280,678,608.50
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		-	-	(12,006,195,585.99)	(12,006,195,585.99)
รายได้สินทรัพย์บริจาค		-	-	(344,123,304.89)	(344,123,304.89)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	69,640,282.38	69,640,282.38
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 ปรับปรุงใหม่		**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**(295,119,580.63)**	**44,453,983,172.84**
ขาดทุนสำหรับปี		-	-	**(17,736,725,217.71)**	**(17,736,725,217.71)**
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ					
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)		-	-	11,550,656,429.13	11,550,656,429.13
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	6,202,974,310.96	6,202,974,310.96
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	8.31	**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**(278,214,058.25)**	**44,470,888,695.22**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวิริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นายเอก สิทธิเวคิน)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
		เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 (ตามที่รายงานไว้เดิม)		**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**-**	**44,749,102,753.47**
ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี					
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		-	-	9,249,494,088.67	9,249,494,088.67
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		-	-	(9,140,292,618.27)	(9,140,292,618.27)
รายได้สินทรัพย์บริจาค		-	-	(258,633,354.56)	(258,633,354.56)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	149,431,884.16	149,431,884.16
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ปรับปรุงใหม่		**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**-**	**44,749,102,753.47**
ขาดทุนสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)		**-**	**-**	**(14,354,134,395.34)**	**(14,354,134,395.34)**
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ ผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)		-	-	-	-
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	14,354,134,395.34	14,354,134,395.34
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	8.31	**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**-**	**44,749,102,753.47**
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 (ตามที่รายงานไว้เดิม)		**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**-**	**44,749,102,753.47**
ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี					
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		-	-	12,280,678,608.50	12,280,678,608.50
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		-	-	(12,006,195,585.99)	(12,006,195,585.99)
รายได้สินทรัพย์บริจาค		-	-	(344,123,304.89)	(344,123,304.89)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	69,640,282.38	69,640,282.38
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 ปรับปรุงใหม่		**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**-**	**44,749,102,753.47**
ขาดทุนสำหรับปี		**-**	**-**	**(17,753,059,272.00)**	**(17,753,059,272.00)**
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ ผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)		-	-	11,550,084,961.04	11,550,084,961.04
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	6,202,974,310.96	6,202,974,310.96
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	8.31	**44,280,265,382.02**	**468,837,371.45**	**-**	**44,749,102,753.47**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวิรัศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นายเอก สิทธิเวคิน)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน					
ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		16,905,522.38	(78,269,068.95)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนสำหรับงวดเป็นเงินสดรับ (จ่าย)					
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	8.51	(6,202,974,310.96)	(14,354,134,395.34)	(6,202,974,310.96)	(14,354,134,395.34)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		5,077,814.66	24,743,835.10	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8 - 8.11	8,972,162,004.06	9,167,587,803.56	8,956,599,330.29	9,156,022,694.41
ค่าตัดจ่ายอุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน		414,294.96	4,653,769.05	414,294.96	4,653,769.05
หนี้สงสัยจะสูญ		32,357,402.31	115,080,990.39	32,357,402.31	115,080,990.39
(กำไร) ขาดทุนจากการขายทรัพย์สิน	8.38	(181,414,833.08)	(257,352,396.66)	(181,414,833.08)	(257,352,396.66)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.40	(2,159,982,120.35)	(2,448,178,631.03)	(2,159,982,133.08)	(2,448,178,717.09)
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุและขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุ		7,112,715.84	20,156,205.38	7,112,715.84	20,156,205.38
(กำไร) ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		310,816,998.41	205,708,341.15	310,816,998.41	205,708,341.15
รายได้จากสินทรัพย์รับบริจาค		(624,711,936.26)	(569,539,835.87)	(624,711,936.26)	(569,539,835.87)
รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	8.37	(5,350,442,877.16)	(5,759,168,646.00)	(5,350,442,877.16)	(5,759,168,646.00)
รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ		(3,028,988,160.00)	(2,880,459,533.20)	(3,028,988,160.00)	(2,880,459,533.20)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	8.49 - 8.50	8,526,847,863.09	7,207,221,344.11	8,525,633,626.20	7,206,504,568.61
ค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		6,226,883,714.21	6,410,586,188.71	6,217,916,665.78	6,401,432,457.87
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย		(11,550,799,296.15)	(25,539,975.92)	(11,550,084,961.04)	-
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		(5,000,735,204.04)	(3,216,904,005.52)	(5,047,748,177.79)	(3,159,274,497.30)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง					
เงินฝากประจำที่มีข้อจำกัดในการใช้		(230,838.63)	(78,413.64)	-	-
ลูกหนี้การค้าและบริการ		(230,475,793.89)	(39,712,153.11)	(230,475,793.89)	(39,712,153.11)
ลูกหนี้อื่น		(35,175,490.88)	10,721,210,473.28	(26,599,276.76)	10,723,030,070.71
เงินยืมทดรอง		(5,331,760.95)	5,355,279.91	(5,191,927.95)	4,971,277.91
พัสดุคงเหลือ		(146,332,244.96)	(64,396,805.26)	(142,899,844.61)	(63,612,888.57)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		135,954,353.53	(252,860,647.14)	133,176,888.33	(244,218,898.74)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น		-	(10,671,090,000.00)	-	(10,671,090,000.00)
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า		(119,385,621.67)	-	-	-
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		(1,170,952.33)	(146,398.20)	(1,170,952.33)	(146,398.20)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		(279,236,665.46)	(188,830,287.26)	(264,858,463.86)	(181,563,707.26)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		(2,331,973,672.71)	(861,839,413.86)	(2,389,225,586.64)	(880,944,657.42)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ		(13,372,921.08)	(20,030,824.92)	(13,372,921.08)	(20,030,824.92)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		(359,310,609.02)	(10,651,808,642.69)	(341,047,129.41)	(10,692,911,088.73)
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		2,790,952.33	133,278.20	2,790,952.33	133,278.20
เงินประกันและเงินมัดจำ		(10,953,948.50)	(142,155,627.56)	(10,953,948.50)	(142,155,627.56)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		(20,312,357.26)	10,314,327,838.57	(45,708,311.49)	10,314,327,838.57
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน		(8,415,252,775.52)	(5,068,826,349.20)	(8,383,284,493.65)	(5,053,198,276.42)
จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(5,821,798,365.69)	(6,169,431,405.01)	(5,821,043,265.71)	(6,168,607,405.01)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน		(14,237,051,141.21)	(11,238,257,754.21)	(14,204,327,759.36)	(11,221,805,681.43)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์		290,868,579.27	399,553,961.32	290,868,579.27	399,553,961.32
เงินสดรับเงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาล		19,328,757,964.94	16,049,901,274.07	19,328,757,964.94	16,049,901,274.07
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(6,981,800.00)	(11,661,190.66)	-	-
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่างานระหว่างก่อสร้าง		(55,661,608.25)	(9,775,121,560.95)	(55,661,608.25)	(9,775,121,560.95)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง		(34,440,964,589.02)	(31,954,048,518.91)	(34,440,195,932.18)	(31,949,750,162.49)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน		(14,883,981,453.06)	(25,291,376,035.13)	(14,876,230,996.22)	(25,275,416,488.05)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินสดรับจากการกู้เงินเบิกเกินบัญชี		429,743,700.13	-	429,743,700.13	-
เงินสดรับจากเงินอุดหนุนจากรัฐบาล		-	1,964,177,000.00	-	1,964,177,000.00
เงินสดรับจากเงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาล		-	1,000,000,000.00	-	1,000,000,000.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว		80,339,486,316.48	94,233,651,115.44	80,339,486,316.48	94,233,651,115.44
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินเบิกเกินบัญชี		-	(478,221,088.23)	-	(478,221,088.23)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า		(90,630,340.55)	(8,102,214.80)	(81,277,167.35)	-
รับเงินชดเชยผลขาดทุนจากรัฐบาล		1,492,290,400.00	1,000,000,000.00	1,492,290,400.00	1,000,000,000.00
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		(44,513,757,692.44)	(51,858,528,134.06)	(44,513,757,692.44)	(51,858,528,134.06)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย		(10,679,587,378.77)	(7,708,802,941.09)	(10,678,699,744.00)	(7,708,086,165.59)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน		26,977,545,004.85	38,144,173,737.26	26,987,785,812.82	38,152,992,727.56
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ		(2,143,487,589.42)	1,614,539,947.92	(2,092,772,942.76)	1,655,770,558.08
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	8.1	4,505,002,996.13	2,890,463,048.21	4,412,434,474.27	2,756,663,916.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	8.1	**2,361,515,406.71**	**4,505,002,996.13**	**2,319,661,531.51**	**4,412,434,474.27**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวิริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นายเอก สิทธิเวศิน)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน
3	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ
6	รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
7	การปรับปรุงงบการเงินใหม่
8.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
8.2	ลูกหนี้การค้าและบริการ
8.3	ลูกหนี้อื่น
8.4	เงินยืมทดรอง
8.5	พัสดุคงเหลือ
8.6	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
8.7	เงินลงทุน
8.8	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
8.9	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
8.10	สินทรัพย์สิทธิการใช้
8.11	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
8.12	เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
8.13	เงินจ่ายล่วงหน้า
8.14	ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี
8.15	เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ
8.16	เงินค้างรับจากรัฐบาล
8.17	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
8.18	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
8.19	เงินกู้ยืมระยะยาว
8.20	เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ
8.21	ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ
8.22	หนี้สินหมุนเวียนอื่น
8.23	เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
8.24	เงินประกันและเงินมัดจำ
8.25	รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค

หมายเหตุ	สารบัญ (ต่อ)
8.26	รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้
8.27	หนี้สินตามสัญญาเช่า
8.28	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
8.29	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
8.30	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
8.31	เงินทุน
8.32	รายได้จากการขนส่ง
8.33	รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง
8.34	รายได้จากการบริหารสินทรัพย์
8.35	รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี
8.36	รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ
8.37	รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล
8.38	กำไรจากการขายสินทรัพย์
8.39	รายได้อื่น ๆ
8.40	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
8.41	ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง
8.42	ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน
8.43	ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง
8.44	ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
8.45	ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง
8.46	ค่าใช้จ่ายการบริหาร
8.47	ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน
8.48	รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ
8.49	ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ
8.50	ต้นทุนทางการเงิน
8.51	รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย
8.52	ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
8.53	สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
8.54	โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน
8.55	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)
8.56	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย
8.57	แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย
8.58	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

.....

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ มีสถานประกอบการตั้งอยู่ที่ อาคารที่ทำการรถไฟ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้น ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มาตรา 68 วรรคสาม โดยจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป

2.2 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

2.3 งบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4 งบการเงินรวม ประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัทย่อย ได้แก่ งบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และงบการเงินของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

งบการเงินรวมเริ่มจัดทำตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 มีรายละเอียดดังนี้

2.4.1 รฟท. ได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (รถไฟฟ้า) ซึ่งก่อสร้างเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และ รฟฟท. ได้จัดทำงบการเงินปี 2554 เป็นครั้งแรก โดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554

2.4.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. ซึ่ง รฟท. จัดตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (อทส.) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 และ อทส. ได้จัดทำงบการเงินตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เป็นครั้งแรก โดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2564

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ รฟท. นำมาถือปฏิบัติ

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุง ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน และมีมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ ซึ่ง รฟท. ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ได้แก่

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่าย โดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานเหล่านี้จะนำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินเมื่อมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

ผู้บริหารของ รฟท. ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ จึงบันทึกบัญชีที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินและจัดทำงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับเดิม ทั้งนี้ บริษัทย่อยของ รฟท. นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงิน งวดบัญชีปี 2567 แล้ว

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน โดยใช้หลักการเช่นเดียวกันกับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17

สัญญาเช่า

รฟท. ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญานั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ - ผู้เช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้แสดงมูลค่าตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (ถ้ามี) ราคาทุนดังกล่าว ประกอบด้วย จำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ต้นทุนทางตรงที่เกิดขึ้น และการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใด ๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่เริ่มนำมาตรฐานมาถือปฏิบัติหักสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาเช่าหรืออายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แต่ละประเภท

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า รับรู้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 รับรู้เริ่มแรกคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม หลังจาก

วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่า จะเพิ่มขึ้นโดยสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่า และลดลงโดยสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายชำระแล้ว นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่า จะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือประเมินสัญญาเช่าใหม่

รฟท. นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 โดยเลือกวิธีรับรู้ผลกระทบสะสมจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาปฏิบัติใช้ครั้งแรก ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และไม่ปรับ ย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 และวันที่ 1 มกราคม 2568

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 และวันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และเพิ่มเติมเนื้อหาบางส่วนของมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน

ปัจจุบันผู้บริหารของ รฟท. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจจะมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคารทุกประเภทที่ถึงกำหนดจ่ายในระยะเวลาสามเดือนหรือน้อยกว่า (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน) และเงินเหลื่อมส่งรายได้จากสถานีต่าง ๆ

4.2 การรับรู้รายได้

4.2.1 รายได้จากการขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตั๋วโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้ว จะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตั๋วโดยสารนั้น
- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว
- รายได้รถเสบียง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาการให้สิทธิ

4.2.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

รฟท. ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล โดยจะรับรู้เมื่อมีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า

1) กิจการจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้ และ
2) กิจการจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น

สำหรับรายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับรายได้ รับรู้เป็นรายได้ในกำไรหรือขาดทุนโดยแสดงเป็นรายการแยกต่างหาก

สำหรับรายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ รับรู้เงินอุดหนุนเป็นรายได้รอการรับรู้และทยอยรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

4.2.3 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญามีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง โดยบางส่วนรับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญาด้วยวิธีเส้นตรง
- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด
- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ในที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

4.2.4 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.2.5 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.3 ลูกหนี้การค้าและบริการ รับรู้เมื่อออกใบแจ้งหนี้สำหรับลูกหนี้ขนส่งและลูกหนี้อื่น และรับรู้ตามสัดส่วนรายการเช่าตามสัญญาเช่าที่มีผลบังคับใช้ในงวดสำหรับลูกหนี้บริหารสินทรัพย์

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจและลูกหนี้อื่นภายใน รฟท.

4.4 พัสดุคงเหลือ

4.4.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้หมอน พัสดุ สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำแสดงตามราคาทุนโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.4.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน

4.4.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่ายการเสื่อมสภาพอัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี และสำหรับอุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้เปลี่ยนแทน (unit replacement) ที่เบิกใช้ในงวดบัญชี ปี 2562 เป็นต้นมา จะตัดบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดนั้น

4.4.4 อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ บันทึกด้วยราคาทุน ณ วันที่ 24 ตุลาคม 2564 ตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ลงวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ซึ่งระบุว่า รฟท. จะได้รับทรัพย์สินคืนเมื่อสิ้นสุดสัญญาร่วมลงทุน ข้อ 30.1

4.4.5 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะบันทึกสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.5 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน และลดลงจากการประเมินการด้อยค่าเงินลงทุน

4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (สินทรัพย์ถาวร) และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ซึ่งราคาที่ได้รับโอนมานี้เป็นราคาที่คณะกรรมการตีราคาสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

4.6.1 สินทรัพย์ถาวรแสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม

4.6.2 ในปี 2554 รฟท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และแสดงราคาสินทรัพย์ตามราคาที่ประเมินใหม่หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินใหม่ (ยกเว้นที่ดินแสดงด้วยราคาทุนเดิม) และการคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ใหม่จะนำราคาทุนหักมูลค่าคงเหลือ และใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินไว้ ดังนี้

- กลุ่มอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10 - 50 ปี
- กลุ่มทางรถไฟและสะพาน	2 - 50 ปี
- กลุ่มรถจักรและล้อเลื่อน	5 - 40 ปี
- กลุ่มระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5 - 30 ปี
- กลุ่มยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5 - 10 ปี
- กลุ่มสินทรัพย์อื่น ๆ	5 - 20 ปี

4.6.3 ส่วนปรับปรุงรายการเช่าและอุปกรณ์ บันทึกเป็นส่วนหนึ่งของยานพาหนะ เครื่องจักร และอุปกรณ์

4.6.4 งานระหว่างดำเนินการ รับรู้ตามค่างวดงานที่เบิกจ่าย

4.6.5 ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืมโดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่งการดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียมการก่อสร้างเสร็จสิ้นและสินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์

4.7 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนวัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า โดยต้นทุนรวมค่าใช้จ่ายทางตรงเพื่อให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างสินทรัพย์ที่กิจการก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนการกู้ยืม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของแต่ละส่วนประกอบของสินทรัพย์และรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ รฟท. ไม่คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง อายุการใช้ประโยชน์ประมาณ	10 - 50 ปี

4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงในราคาทุนที่ซื้อหรือได้มาหรือระหว่างติดตั้งแล้วเสร็จ หักค่าตัดจำหน่ายสะสม ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 5 - 10 ปี

4.9 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงด้วยราคาที่ประเมินตามสภาพและตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งโอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่ายคู่กับหนี้สินไม่หมุนเวียน

4.10 เงินค้างรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

4.10.1 เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลรับภาระเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา จะบันทึกคู่กับบัญชีรายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ด้วยจำนวนเงินตามงบประมาณที่ได้รับเมื่อโครงการเริ่มมีการเบิกจ่ายเงิน และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนเกี่ยวกับสินทรัพย์ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

4.10.2 เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ บันทึกรายได้เงินอุดหนุนโดยจะทยอยรับรู้รายได้ครึ่งแรก ร้อยละ 50 ของวงเงินตามการบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ และจะบันทึกเงินอุดหนุนที่จะได้รับในครึ่งหลังเป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับด้วยจำนวนเงินที่ประมาณการตามสัดส่วนของการได้รับเงินอุดหนุนจากปีก่อน

สำหรับปี 2566 และปี 2567 รฟท. ยังไม่จัดทำบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปี (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เนื่องจาก สคร. อยู่ระหว่างปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์การขอรับการจัดสรรเงินชดเชยของรัฐวิสาหกิจ รฟท. จึงคำนวณรายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของปี 2566 และ 2567 ตามหลักเกณฑ์และคู่มือเดิม (ปี 2565) โดยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามสถิติการรับเงินอุดหนุนจริงในอดีตจากยอดประมาณการที่จะจัดทำ MOU ตามหลักเกณฑ์เดิม

4.10.3 เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับ เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชำระเงินกู้ยืมต่างประเทศในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ ซึ่งบันทึกบัญชีค้างรับไว้ สำหรับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 จากเงินกู้ยืมที่ รฟท. ยังไม่ได้รับ

จากรัฐบาล โดยสำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาได้ จะทยอยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามมูลค่าค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาไม่ได้ จะรับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงวดที่ได้รับเงินจากรัฐบาล

4.11 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดินและทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาคตามอายุของสัญญาเช่าในส่วนที่ทราบ และในส่วนที่ยังไม่ทราบข้อมูลของสัญญาเช่าจะรับรู้รายได้ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

4.12 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการและปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยคำนวณจากอัตราปิดของธนาคารแห่งประเทศไทย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในรอบระยะเวลาที่เกิดรายการ

4.13 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

4.14 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ บันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

4.15 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

ตั้งแต่ปี 2554 รฟท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รฟท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิสำหรับงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

4.16 ผลประโยชน์ของพนักงาน รฟท. รับรู้และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังต่อไปนี้

4.16.1 ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

4.16.2 ผลประโยชน์หลังออกจากงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานปัจจุบันและในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ โดยผลกำไรขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ ซึ่งรวมถึงกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gain/Loss) รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้จำนวนสะสมในบัญชีกำไร (ขาดทุน) สะสมในส่วนของทุน

4.16.3 ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย คิดลดโดยวิธีคิดลดผลประโยชน์แต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน รับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันที

กรณีที่เกิดผลต่างจากการจ่ายเงินผลประโยชน์พนักงานกับยอดประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รฟท. ยังไม่รับรู้รายการดังกล่าวจนกว่าจะมีการทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งจะทบทวนทุก 3 ปี หรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ โดยจะรับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและขาดทุนสะสม ซึ่งผลประโยชน์หลังออกจากงานและผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประกอบด้วย

1) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ

ภายใต้ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4)

2) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน

3) ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ

4) ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ

5) ภาระค่ารักษาพยาบาล

4.17 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2528 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความ ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัวในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รฟท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รฟท.

4.18 ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สำหรับปี ประกอบด้วย ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ยกเว้นภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดจากรายการที่บันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นให้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้ ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี บันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี วัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่ามีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะต้องคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้นและมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ และเชื่อว่าได้ตั้งภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมินผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึงการตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อสมมติฐานและอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ ๆ อาจจะทำให้เปลี่ยนการตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ค้างจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ค้างจ่ายจะกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะหักกลบกันเมื่อเป็นค่าภาษีเงินได้ที่จะต้องนำส่งให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีเดียวกันและกิจการมีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง กิจการรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการในงบการเงิน

4.19 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟท. หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม รฟท. ถูกควบคุมโดย รฟท. ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังรวมถึงบุคคลและกิจการที่มีอิทธิพลอย่างเป็นนัยสำคัญกับ รฟท. ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของ รฟท. ตลอดทั้งสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลดังกล่าวและกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลเหล่านั้น

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟท. แต่ละรายการคำนึงถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย รายการที่มีขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันได้กำหนดขึ้นโดยใช้ราคาตลาดหรือราคาที่ตกลงกันตามสัญญาหากไม่มีราคาตลาดรองรับ

บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟท. มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกับ รฟท. รายการที่มีสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่าง รฟท. และบริษัทย่อยได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวม

5. ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจ การประมาณการและข้อสมมติที่มีผลกระทบต่อการนำนโยบายการบัญชีมาใช้ และจำนวนเงินของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการประมาณการ

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจที่มีนัยสำคัญในการนำนโยบายการบัญชีของ รฟท. และ บริษัทย่อย และแหล่งที่มาของข้อมูลที่สำคัญของความไม่แน่นอนในการประมาณการที่มีอยู่

6. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

6.1 **บริษัทย่อย** ประกอบด้วย

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่หลัก	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
ถือหุ้นโดย รฟท.			30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
1. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	รับจ้างบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า	ไทย	100	100
2. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	บริหารจัดการสัญญาเช่าและอสังหาริมทรัพย์	ไทย	100	100

กลุ่มกิจการมีส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของและมีสิทธิออกเสียงในบริษัทมากกว่ากึ่งหนึ่ง ตามข้อบังคับของบริษัทเหล่านี้ และมีอำนาจควบคุมบริษัทและสั่งการกิจกรรมดำเนินงานและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้องกับบริษัทดังกล่าว ดังนั้น กลุ่มกิจการจึงจัดประเภทบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มกิจการ ภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม

6.2 **รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

6.2.1 รายการบัญชีที่สำคัญ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566
รายได้	112.00	42.23
ค่าใช้จ่าย	423.21	375.23

6.2.2 ยอดคงเหลือของบัญชีที่เกิดขึ้นระหว่างกัน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เจ้าหนี้	17.80	-
รายได้รอการรับรู้	169.87	111.02

7. การปรับปรุงงบการเงินใหม่

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 รฟท. บันทึกปรับปรุงรายการข้อผิดพลาดทางการบัญชีที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1) งานระหว่างดำเนินการก่อสร้างที่พร้อมใช้งานแล้วในงวดปีก่อน ๆ แต่ยังไม่มีรายละเอียดเพื่อนำมาบันทึกเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานแต่ละประเภทในงวดปีก่อน ๆ โดยในงวดบัญชีปี 2567 รฟท. ได้ปรับปรุงการบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานประเภทต่าง ๆ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายนับแต่วันที่พร้อมใช้งานแล้ว รวมทั้งปรับปรุงรายการบัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล และบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ที่มีนัยสำคัญ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ราคาทุน 25,873.69 ล้านบาท โครงการรถไฟทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ราคาทุน 11,363.43 ล้านบาท

2) งานระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน (สายสีแดง) ส่วนของสัญญางานโยธาสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟชานเมืองบางงวดงานได้ตรวจรับงานและพร้อมใช้งานแล้วตั้งแต่ปี 2564 แต่ยังไม่ได้บันทึกบัญชี โดยในงวดบัญชีปี 2567 รฟท. ได้ปรับปรุงบันทึกเพิ่มงานระหว่างดำเนินการก่อสร้างและภาระหนี้สินของค่างวดงานดังกล่าวแล้ว ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.54

3) รายได้ค่าเช่าสินทรัพย์บริจาคของทรัพย์สินที่ได้รับมาจากสัญญาเช่า ในบัญชีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค ไม่ได้บันทึกรับรู้รายได้ตามอายุของสัญญาเช่า โดยในงวดบัญชีปี 2567 รฟท. ค้นพบสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม และได้ปรับปรุงบันทึกรายได้ค่าเช่าสินทรัพย์บริจาคตามอายุของสัญญาเช่าเพิ่มเติมบางส่วนแล้ว

ทั้งนี้ รฟท. ปรับปรุงผลกระทบย้อนหลังของรายการข้างต้น ในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ยอดผลกระทบสะสมในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 และในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 ที่รายงานไว้เดิมใหม่แล้ว รายละเอียดตามตาราง ดังต่อไปนี้

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2566			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565		
	ตามที่รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่	ตามที่รายงานไว้เดิม (ปรับปรุงใหม่)	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน						
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	434,009.29	3,643.71	437,653.00	396,080.66	3,618.99	399,699.65
ค่าเสื่อมราคาสะสม	(88,026.88)	(12,214.01)	(100,240.89)	(83,116.03)	(9,245.53)	(92,361.56)
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	345,982.41	(8,570.30)	337,412.11	312,964.63	(5,626.54)	307,338.09
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	294.07	323.54	617.61	260.75	306.94	567.69
ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(111.64)	(66.68)	(178.32)	(64.33)	(3.95)	(68.28)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	182.43	256.86	439.29	196.42	302.99	499.41
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	288,622.23	251.17	288,873.40	275,347.89	171.37	275,519.26
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	872,744.77	(8,062.27)	864,682.50	817,708.17	(5,152.18)	812,555.99

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2566			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565		
	ตามที่รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่	ตามที่รายงานไว้เดิม (ปรับปรุงใหม่)	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค	3,437.72	(339.81)	3,097.91	3,882.03	(255.41)	3,626.62
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	282,525.90	(12,006.20)	270,519.70	278,433.76	(9,140.29)	269,293.47
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	4,230.69	4,230.69	-	4,230.69	4,230.69
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น (ปรับปรุงรายได้รอการรับรู้)	14,296.56	53.05	14,349.61	3,885.20	12.83	3,898.03
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	767,086.28	(8,062.27)	759,024.01	695,532.60	(5,152.18)	690,380.42

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
รายได้สินทรัพย์บริจาค	484.05	85.49	569.54
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (ปรับปรุงรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่เกี่ยวกับสินทรัพย์)	7,624.77	2,865.90	10,490.67
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6,136.40	3,031.19	9,167.59
ขาดทุนสุทธิก่อนกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(14,378.15)	(79.79)	(14,457.94)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	14,274.34	79.79	14,354.13

งบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2566			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565		
	ตามที่รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่	ตามที่รายงานไว้เดิม (ปรับปรุงใหม่)	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน						
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	433,991.35	3,643.71	437,635.06	396,067.02	3,618.99	399,686.01
ค่าเสื่อมราคาสะสม	(88,021.11)	(12,214.01)	(100,235.12)	(83,113.32)	(9,245.53)	(92,358.85)
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	345,970.24	(8,570.30)	337,399.94	312,953.70	(5,626.54)	307,327.16
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	246.69	323.54	570.23	232.01	306.94	538.95
ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(110.85)	(66.68)	(177.53)	(63.71)	(3.95)	(67.66)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	135.84	256.86	392.70	168.30	302.99	471.29
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	288,622.23	251.17	288,873.40	275,347.89	171.37	275,519.26
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	873,000.50	(8,062.27)	864,938.23	817,987.33	(5,152.18)	812,835.15
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค	3,437.72	(339.81)	3,097.91	3,882.03	(255.41)	3,626.62
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	282,525.90	(12,006.20)	270,519.70	278,433.76	(9,140.29)	269,293.47
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	4,230.69	4,230.69	-	4,230.69	4,230.69
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น (ปรับปรุงรายได้รอการรับรู้)	14,296.56	53.05	14,349.61	3,885.20	12.83	3,898.03
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	766,996.65	(8,062.27)	758,934.38	695,444.44	(5,152.18)	690,292.26

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
รายได้สินทรัพย์บริจาค	484.05	85.49	569.54
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (ปรับปรุงรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่เกี่ยวกับสินทรัพย์)	7,624.77	2,865.90	10,490.67
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6,124.84	3,031.18	9,156.02
ขาดทุนสุทธิก่อนกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(14,274.34)	(79.79)	(14,354.13)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	14,274.34	79.79	14,354.13

8. ข้อมูลเพิ่มเติม

8.1 **เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินสด	14.62	28.26	14.56	28.22
เงินสดย่อย	5.68	5.44	5.68	5.44
รวม	20.30	33.70	20.24	33.66
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	139.79	385.06	139.79	385.06
- ออมทรัพย์	2,177.21	4,030.49	2,135.41	3,937.96
รวม	2,317.00	4,415.55	2,275.20	4,323.02
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	24.22	55.75	24.22	55.75
รวม	**2,361.52**	**4,505.00**	**2,319.66**	**4,412.43**

เงินฝากธนาคาร - ออมทรัพย์ งบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 2,135.41 ล้านบาท ได้รวมเงินฝากธนาคารกรุงไทย ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ดังนี้

1) เป็นเงินหลักประกันค่าสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 1,080.94 ล้านบาท

2) เงินรายได้ค่าโดยสารและเงินสำรองทอน จำนวน 132.50 ล้านบาท

8.2 **ลูกหนี้การค้าและบริการ** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	8.88	31.37	8.88	31.37
- ลูกหนี้ค่าระวาง	230.04	162.99	230.04	162.99
- ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	7.15	8.40	7.15	8.40
รวม	246.07	202.76	246.07	202.76
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(6.38)	(6.04)	(6.38)	(6.04)
ลูกหนี้จากการขนส่ง - สุทธิ[1]	**239.69**	**196.72**	**239.69**	**196.72**
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	1,038.65	833.36	1,038.65	833.36
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	292.99	301.55	292.99	301.55
รวม	1,331.64	1,134.91	1,331.64	1,134.91
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(945.33)	(913.32)	(945.33)	(913.32)
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ - สุทธิ[2]	**386.31**	**221.59**	**386.31**	**221.59**
ลูกหนี้อื่น ๆ[3]	**13.47**	**23.04**	**13.47**	**23.04**
รวม[1+2+3]	**639.47**	**441.35**	**639.47**	**441.35**

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 1,038.65 ล้านบาท และ 833.36 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้ เป็นลูกหนี้คงค้างนานเกิน 10 ปี จำนวน 237.12 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ค่าเช่าที่ดินไว้แล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 292.99 ล้านบาท และ 301.55 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้ เป็นลูกหนี้คงค้างนานเกิน 10 ปี จำนวน 70.73 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ค่าเช่าอาคารไว้แล้ว

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่าให้เป็นปัจจุบัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 รฟท. มีสัญญาให้เช่าที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างแก่บุคคลที่สามและบริษัทย่อย เป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มกิจการมีสัญญาเช่าช่วงโดยบริษัทย่อยแก่บุคคลที่สาม ซึ่งบริษัทย่อยรับรู้เป็นสัญญาเช่าเงินทุน จำนวน 2 สัญญา ระยะเวลาตามสัญญาเช่ารวม 34 ปี มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับทั้งสิ้นจำนวน 4,108.44 ล้านบาท

8.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ลูกหนี้เงินขาดรอการฟ้องร้อง	3.85	3.85	3.85	3.85
ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี	339.79	334.09	339.79	334.09
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	1.07	1.11	1.07	1.11
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.56	10.45	10.56	10.45
ลูกหนี้อื่น	55.15	7.12	44.60	5.15
เงินค้างรับค่าสิทธิบริหารโครงการร่วมลงทุนฯ	49.58	68.20	49.58	68.20
รวม	460.00	424.82	449.45	422.85

ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 339.79 ล้านบาท และจำนวน 334.09 ล้านบาท ตามลำดับ เกิดจากกรณี รฟท. ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังกับคู่สัญญา 6 ราย ซึ่งได้สิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 แต่ผู้ประกอบการยังคงใช้พื้นที่ต่อไป ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือถึงผู้ประกอบการว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 และให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้คืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ไอซีดีด้วยจำนวนดังกล่าว

ณ วันสิ้นงวดบัญชี รฟท. ได้รับชำระเงินค่าขาดประโยชน์งวดปีปัจจุบันจากผู้ประกอบการไอซีดีลาดกระบังแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัดและฟ้องร้องดำเนินคดีให้ชำระเงินค่าขาดประโยชน์ของปีก่อน ๆ ที่คงค้างชำระอยู่ จำนวน 2 ราย

เงินค้างรับค่าสิทธิบริหารโครงการร่วมลงทุนฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 49.58 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ค่าดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ค้างรับ ที่ รฟท. จะได้รับจากบริษัทร่วมลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินและบันทึกข้อตกลง (MOU) ส่วนเงินค้างรับค่าสิทธิบริหารโครงการร่วมลงทุนฯ จำนวน 10,671.09 ล้านบาท แสดงเป็นลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 เนื่องจากคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยังอยู่ระหว่าง

ดำเนินการแก้ไขเงื่อนไขการจ่ายชำระค่าสิทธิบริหารโครงการในสัญญาร่วมลงทุนฯ ที่ยังมีกระบวนการตามกฎหมายต่าง ๆ รวมถึงมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

8.4 เงินยืมทดรอง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินทดรองจ่ายในกิจการ	16.99	13.75	16.65	13.55
เงินทดรองค่าฤชาธรรมเนียมคดี	33.23	31.19	33.23	31.19
เงินทดรองประกันตัว	0.15	0.10	0.15	0.10
รวม	**50.37**	**45.04**	**50.03**	**44.84**

8.5 พัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
พัสดุคงคลัง				
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุงรถ	2,907.55	2,794.87	2,907.55	2,794.87
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุงทางและอาณัติสัญญาณฯ	218.80	224.73	218.80	224.73
- อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	526.96	526.96	526.96	526.96
- อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	75.61	37.81	67.23	32.87
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	-	0.41	-	0.41
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	73.55	73.11	73.55	73.11
อื่น ๆ	23.08	27.94	23.08	27.94
	3,825.55	3,685.83	3,817.17	3,680.89
หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	(65.30)	(64.39)	(65.30)	(64.39)
รวม	**3,760.25**	**3,621.44**	**3,751.87**	**3,616.50**

อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 526.96 ล้านบาท ไม่เคลื่อนไหวจากงวดปีก่อน เนื่องจากเป็นพัสดุคงคลังที่ รฟท. ให้บริษัทคู่สัญญาร่วมลงทุนใช้ในการดำเนินการเดินรถไฟฟ้าฯ ตามบันทึกข้อตกลง (MOU) ที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 ซึ่ง รฟท. จะได้รับทรัพย์สินคืน เมื่อสิ้นสุดสัญญาร่วมลงทุน

8.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินค้างรับดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาล	534.64	523.45	534.64	523.45
ดอกเบี้ยค้างรับ	1.75	2.11	1.55	1.89
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค่าปรับ	65.53	65.82	39.92	40.05
รายได้ค้างรับ	194.43	379.40	191.29	374.76
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและอื่น ๆ	73.03	34.55	72.52	32.95
รวม	**869.38**	**1,005.33**	**839.92**	**973.10**

8.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	-	-	140.00000	140.00000
บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	-	-	200.00000	200.00000
	0.00011	0.00011	340.00011	340.00011
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	(0.00011)	(0.00011)	(0.00011)	(0.00011)
รวม	-	-	340.00000	340.00000

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และวันที่ 10 มีนาคม 2535 ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ลดทุนจดทะเบียนบริษัท มีผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของ รฟท. เปลี่ยนแปลงและเงินลงทุนคงเหลือจำนวน 22 หุ้น หุ้นละ 5 บาท เป็นมูลค่า 110 บาท ตามใบหุ้นเลขที่ 193 ลงวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ซึ่งบันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนไว้เต็มจำนวน

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รฟท. ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาท ซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลงและกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันไว้เบิกเหลื่อมปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้งบริษัทฯ ให้นำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กันไว้เบิกเหลื่อมปีเป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทฯ

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. โดยให้ รฟท. กู้ยืมเงินจำนวน 200 ล้านบาท ตามมาตรา 39 (4) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัทย่อย และ รฟท. ได้ชำระค่าหุ้นครบเรียบร้อยแล้ว

8.8 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 67									30 ก.ย. 66
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 66	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	1 ต.ค. 66	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	ตามบัญชี	ตามบัญชี
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	150.01	-	-	150.01	114.87	0.74	-	115.61	34.40	35.14
รวม	**150.01**	-	-	150.01	114.87	0.74	-	115.61	34.40	35.14

8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม									
	30 ก.ย. 67									30 ก.ย. 66
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 66 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	1 ต.ค. 66 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	ตามบัญชี	ตามบัญชี (ปรับปรุงใหม่)
ที่ดิน	3,278.33	-	-	3,278.33	-	-	-	-	3,278.33	3,278.33
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	16,441.14	104.77	22.45	16,523.46	6,196.71	507.42	18.15	6,685.98	9,837.48	10,244.43
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง - บริจาค	8,823.39	-	150.03	8,673.36	4,959.21	365.85	72.54	5,252.52	3,420.84	3,864.18
ทางรถไฟและสะพาน	101,415.40	80.66	246.88	101,249.18	42,250.32	3,849.83	159.73	45,940.42	55,308.76	59,165.08
รถจักรและล้อเลื่อน	31,453.50	328.81	80.80	31,701.51	19,687.96	1,216.82	54.98	20,849.80	10,851.71	11,765.54
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	23,615.61	27.38	857.84	22,785.15	13,796.40	1,021.78	646.47	14,171.71	8,613.44	9,819.21
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	8,895.46	103.06	487.33	8,511.19	6,740.54	641.84	483.30	6,899.08	1,612.11	2,154.92
สินทรัพย์ถาวรอื่น	13,448.31	65.74	33.65	13,480.40	6,609.75	1,158.06	25.51	7,742.30	5,738.10	6,838.56
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	262.79	10.69	-	273.48	-	-	-	-	273.48	262.79
- งานระหว่างดำเนินการ	9,367.53	3,677.94	610.19	12,435.28	-	-	-	-	12,435.28	9,367.53
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่	10,440.63	20,222.55	-	30,663.18	-	-	-	-	30,663.18	10,440.63
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	68,924.86	6,421.68	-	75,346.54	-	-	-	-	75,346.54	68,924.86
- โครงการรถไฟความเร็วสูง ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย - จีน	24,213.60	14,919.70	-	39,133.30	-	-	-	-	39,133.30	24,213.60
- โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน	4,871.20	264.77	-	5,135.97	-	-	-	-	5,135.97	4,871.20
- โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดง	112,201.25	484.36	-	112,685.61	-	-	-	-	112,685.61	112,201.25
รวม	437,653.00	46,712.11	2,489.17	481,875.94	100,240.89	8,761.60	1,460.68	107,541.81	374,334.13	337,412.11

8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 67									30 ก.ย. 66
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 66 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	1 ต.ค. 66 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	ตามบัญชี	ตามบัญชี (ปรับปรุงใหม่)
ที่ดิน	3,278.33	-	-	3,278.33	-	-	-	-	3,278.33	3,278.33
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	16,441.14	104.77	22.45	16,523.46	6,196.71	507.42	18.15	6,685.98	9,837.48	10,244.43
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง - บริจาค	8,823.39	-	150.03	8,673.36	4,959.21	365.85	72.54	5,252.52	3,420.84	3,864.18
ทางรถไฟและสะพาน	101,415.40	80.66	246.88	101,249.18	42,250.32	3,849.83	159.73	45,940.42	55,308.76	59,165.08
รถจักรและล้อเลื่อน	31,453.50	328.81	80.80	31,701.51	19,687.96	1,216.82	54.98	20,849.80	10,851.71	11,765.54
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	23,615.61	27.38	857.84	22,785.15	13,796.40	1,021.78	646.47	14,171.71	8,613.44	9,819.21
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	8,877.52	102.30	487.33	8,492.49	6,734.77	638.37	483.30	6,889.84	1,602.65	2,142.75
สินทรัพย์ถาวรอื่น	13,448.31	65.74	33.65	13,480.40	6,609.75	1,158.06	25.51	7,742.30	5,738.10	6,838.56
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	262.79	10.69	-	273.48	-	-	-	-	273.48	262.79
- งานระหว่างดำเนินการ	9,367.53	3,677.94	610.19	12,435.28	-	-	-	-	12,435.28	9,367.53
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่	10,440.63	20,222.55	-	30,663.18	-	-	-	-	30,663.18	10,440.63
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	68,924.86	6,421.68	-	75,346.54	-	-	-	-	75,346.54	68,924.86
- โครงการรถไฟความเร็วสูง ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย - จีน	24,213.60	14,919.70	-	39,133.30	-	-	-	-	39,133.30	24,213.60
- โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน	4,871.20	264.77	-	5,135.97	-	-	-	-	5,135.97	4,871.20
- โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดง	112,201.25	484.36	-	112,685.61	-	-	-	-	112,685.61	112,201.25
รวม	437,635.06	46,711.35	2,489.17	481,857.24	100,235.12	8,758.13	1,460.68	107,532.57	374,324.67	337,399.94

8.9.1 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการไปก่อนและตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.19) การบริหารโครงการและสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการของโครงการรวมเป็นของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 67									30 ก.ย. 66
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 66	เพิ่มขึ้น	ลดลง	30 ก.ย. 67	1 ต.ค. 66	เพิ่มขึ้น	ลดลง	30 ก.ย. 67	ตามบัญชี	ตามบัญชี
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,270.67	-	-	4,270.67	1,121.72	85.76	-	1,207.48	3,063.19	3,148.95
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	-	-	16,777.49	7,752.91	591.87	-	8,344.78	8,432.71	9,024.58
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	-	-	5,486.56	5,468.59	0.91	-	5,469.50	17.06	17.97
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.53	-	-	5,184.53	4,720.54	142.99	-	4,863.53	321.00	463.99
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,756.88	-	3.66	2,753.22	2,756.88	-	3.66	2,753.22	-	-
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.89	-	-	1,074.89	1,074.89	-	-	1,074.89	-	-
รวม	**35,551.02**	**-**	**3.66**	**35,547.36**	**22,895.53**	**821.53**	**3.66**	**23,713.40**	**11,833.96**	**12,655.49**

หมายเหตุ :	ราคาทุนโครงการฯ	จำนวน	35,659.99	ล้านบาท
	หัก ตัดจำหน่ายทรัพย์สิน ปี 2563	จำนวน	1.41	ล้านบาท
	ปี 2564	จำนวน	105.26	ล้านบาท
	ปี 2565	จำนวน	0.70	ล้านบาท
	ปี 2566	จำนวน	1.60	ล้านบาท
	คงเหลือ		35,551.02	ล้านบาท

8.9.2 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวนรวม 275,673.36 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการจำนวน 11,658.42 ล้านบาท และได้รวมมูลค่าที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินจำนวน 5,042.07 ล้านบาท และมูลค่าที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างโครงการทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 17,760.14 ล้านบาท และโครงการรถไฟความเร็วสูงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย - จีน จำนวน 4,571.20 ล้านบาท

8.9.3 โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ได้จัดประเภทการแสดงรายการโครงการใหม่ โดยแสดงไว้เป็น 2 ส่วน คือ

1) โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ได้แก่ โครงการทางคู่ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม และโครงการทางคู่ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

2) โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ได้แก่ โครงการทางคู่สายเหนือ สายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น รถไฟทางคู่ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ รถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ และรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม - ชุมพร เป็นต้น

8.9.4 ในปี 2566 และปี 2567 รฟท. ได้เร่งดำเนินการปิดแฟ้มงานสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่พร้อมใช้งานแล้วไปเป็นสินทรัพย์ประเภทต่าง ๆ และคำนวณค่าเสื่อมราคาให้ถูกต้องตรงตามงวดบัญชี ในงบการเงินงวดปัจจุบันและงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบย้อนหลังแล้วหลายโครงการ แต่ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 รฟท. ยังมีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่พร้อมใช้งานแล้วตั้งแต่งวดก่อน ๆ ที่อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล และดำเนินการด้านงบประมาณรับจากรัฐบาล เพื่อบันทึกปิดแฟ้มงานลงทุนและบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์แต่ละประเภท เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน และโครงการจัดหารถจักรฯ เป็นต้น

8.9.5 ในปี 2567 รฟท. ได้ปรับปรุงการบันทึกบัญชีงานระหว่างก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ราคาทุน 25,873.69 ล้านบาท ซึ่งพร้อมใช้งานแล้วในปีก่อน ๆ ไปเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานแต่ละประเภท โดยได้ปรับปรุงบัญชีค่าเสื่อมราคาและบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้องในงบการเงินงวดปัจจุบันและงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบย้อนหลัง และใช้ข้อมูลประมาณการอัตราค่าเสื่อมราคาตามค่าเฉลี่ยของกลุ่มทรัพย์สินที่เปิดเผยในนโยบายการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากโครงการดังกล่าวยังอยู่ระหว่างดำเนินการรวบรวมรายละเอียดเพื่อปิดแฟ้มงานลงทุน ทำให้ไม่มีรายละเอียดในทะเบียนทรัพย์สินของระบบบัญชีที่เกี่ยวข้อง และยังอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลประเมินมูลค่าคงเหลือ (ซาก) ของทรัพย์สินแต่ละรายการ

8.9.6 โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ได้ดำเนินการก่อสร้างและเปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี ตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2564 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 มีมูลค่าโครงการที่รัฐบาลสนับสนุนตามกรอบวงเงินโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการฯ เพิ่มเติม ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.54 ข้อย่อย 2.6

8.10 สินทรัพย์สิทธิการใช้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ราคาทุน		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	813.67	792.93
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	211.08	206.19
หัก สินทรัพย์ลดลง	(3.97)	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	1,020.78	999.12

8.10 สินทรัพย์สิทธิการใช้ (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ค่าเสื่อมราคาสะสม		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	41.58	38.32
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	91.30	81.22
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(3.97)	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	128.91	119.54
มูลค่าสุทธิตามบัญชี		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	772.09	754.61
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	891.87	879.58

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 รฟท. มีสัญญาเช่าที่ดินกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยบนพื้นที่จังหวัดระยอง ระยะเวลาตั้งแต่ปี 2565 ถึงปี 2595 เป็นเวลา 30 ปี จำนวนเงินตามสัญญาทั้งสิ้น 1,220.29 ล้านบาท และสัญญาเช่าระบบและอุปกรณ์ร่วมกับบริการคลาวด์เพื่อรับรองการบริหารและจัดเก็บรายได้จากพื้นที่จอดรถ เป็นเวลา 3 ปี จำนวนเงินตามสัญญาทั้งสิ้น 126.55 ล้านบาท และบริษัทย่อยมีสัญญาเช่ารถยนต์และพื้นที่สำนักงาน ระยะเวลาตามสัญญาเช่า 2 - 5 ปี

8.11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ราคาทุน				
ณ วันต้นงวด	617.61	567.69	570.23	538.95
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น/รับโอน	434.81	49.92	433.50	31.28
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	1,052.42	617.61	1,003.73	570.23
ค่าตัดจำหน่ายสะสม				
ณ วันต้นงวด	178.32	68.28	177.53	67.66
บวก ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด/รับโอน	543.90	110.04	541.88	109.87
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	722.22	178.32	719.41	177.53
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
ณ วันต้นงวด	439.29	499.41	392.70	471.29
ณ วันสิ้นงวด	330.20	439.29	284.32	392.70

8.12 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินฝากธนาคาร - เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	18.62	17.88	18.62	17.88
เงินฝากธนาคาร - เงินประกันตัวพนักงาน	4.65	4.22	4.65	4.22
รวม	23.27	22.10	23.27	22.10

8.13 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืน เมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ยอดยกมา	34,604.16	27,692.44	34,604.16	27,692.44
บวก จ่ายล่วงหน้า	149.45	9,786.38	149.45	9,786.38
	34,753.61	37,478.82	34,753.61	37,478.82
หัก ชำระตามค่างวดงาน	(3,749.99)	(2,874.66)	(3,749.99)	(2,874.66)
ยอดยกไป	31,003.62	34,604.16	31,003.62	34,604.16

เงินจ่ายล่วงหน้าส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าในโครงการก่อสร้างตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่

8.14 ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เป็นส่วนของ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		
การเปลี่ยนแปลงของผลต่างชั่วคราว	(5.08)	(24.74)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	(5.08)	(24.74)

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดขึ้นในระหว่างปี มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 66	รับรู้ใน งบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จ	30 ก.ย. 67
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	0.48	0.13	0.61
ขาดทุนสะสมทางภาษี	13.00	3.00	16.00
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สินทรัพย์สิทธิการใช้ พื้นที่สำนักงาน	1.76	1.62	3.38
ดอกเบี้ยจ่าย - สินทรัพย์สิทธิการใช้	0.17	0.17	0.34
ค่าเช่า - สินทรัพย์สิทธิการใช้	(1.76)	(1.74)	(3.50)
กำไร (ขาดทุน) จากการยกเลิกสัญญาเช่า	0.13	-	0.13
ค่าตัดจำหน่าย - สินทรัพย์สิทธิการใช้ยานพาหนะ	-	0.04	0.04
รวมสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	**13.78**	**3.22**	**17.00**
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ดอกเบี้ยจ่าย - สัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	6.58	17.24	23.82
ค่าเช่าค้างจ่าย - สัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	(11.53)	(32.66)	(44.19)
ดอกเบี้ยรับ - สัญญาให้เช่าช่วง	(7.18)	60.86	53.68
รายได้จากสัญญาให้เช่าช่วง	(33.66)	7.52	(26.14)
รายได้จากสัญญาให้เช่าช่วง (รับรู้งวดเดือนทางภาษี)	15.05	(61.41)	(46.36)
รวมหนี้สินภาษีได้เงินได้รอตัดบัญชี	**(30.74)**	**(8.45)**	**(39.19)**
(หนี้สิน) สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	**(16.96)**	**(5.23)**	**(22.19)**

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 รฟท. มีสัญญาให้เช่าที่ดิน อาคารและทรัพย์สินแก่บุคคลที่สามและแก่บริษัทย่อย ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีมูลค่า 39.19 ล้านบาท เป็นผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีจากการทำสัญญาให้เช่าช่วงของบริษัทย่อย

8.15 **เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	ปรับปรุงใหม่ 30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	ปรับปรุงใหม่ 30 ก.ย. 66
ยอดยกมา (ปรับปรุงใหม่)	288,873.40	275,519.27	288,873.40	275,519.27
บวก ขาดทุนจากการดำเนินงาน	6,202.97	14,354.13	6,202.97	14,354.13
	295,076.37	289,873.40	295,076.37	289,873.40
หัก รับเงินงบประมาณ	(1,492.29)	(1,000.00)	(1,492.29)	(1,000.00)
ยอดยกไป	**293,584.08**	**288,873.40**	**293,584.08**	**288,873.40**

ตั้งแต่ปี 2554 รฟท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รฟท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิในงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 293,584.08 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รฟท. จำนวน 181,816.89 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 111,767.19 ล้านบาท

ยอดยกมา (ปรับปรุงใหม่) ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 จำนวน 288,873.40 ล้านบาท ประกอบด้วยยอดยกมาตามที่รายงานไว้เดิม จำนวน 288,622.23 ล้านบาท และรายการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาส่วนของสินทรัพย์ที่ปรับปรุงใหม่ก่อนสิ้นงวดปี 2566 และรายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลที่เกี่ยวข้องสุทธิ จำนวน 251.17 ล้านบาท

ยอดขาดทุนสะสมส่วนเพิ่ม จำนวน 14,354.13 ล้านบาท สำหรับงวดปี 2566 ประกอบด้วยยอดคงเหลือตามที่รายงานไว้เดิม จำนวน 14,274.34 ล้านบาท และรายการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาส่วนของสินทรัพย์ที่ปรับปรุงใหม่ก่อนสิ้นงวดปี 2565 และรายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง สุทธิจำนวน 79.79 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุงใหม่)	รับเงินงบประมาณชดเชย	ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย (ปรับปรุงใหม่)
2551	4,934.94	1,492.29	3,442.65
2552	9,155.41	-	9,155.41
2553	5,496.36	-	5,496.36
2554	28,558.18	-	28,558.18
2555	16,937.82	-	16,937.82
2556	13,987.35	-	13,987.35
2557	14,384.57	-	14,384.57
2558	16,734.69	-	16,734.69
2559	20,560.70	-	20,560.70
2560	10,135.39	-	10,135.39
2561	58,737.10	-	58,737.10
2562	16,325.07	-	16,325.07
2563	11,136.86	-	11,136.86
2564	18,945.81	-	18,945.81
2565	28,489.02	-	28,489.02
2566	14,354.13	-	14,354.13
2567	6,202.97	-	6,202.97
รวม	**295,076.37**	**1,492.29**	**293,584.08**

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เผื่อขาดเงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

กรณีรายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาด และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากผลต่างของรายได้หักรายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ให้ รฟท. ต้องนำเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลส่วนหนึ่ง ตั้งแต่ปี 2527 - 2540 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. มีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมาถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลและในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ฯ เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงบประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุนของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา

ในปี 2567 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุนจากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2567 จำนวน 1,492.29 ล้านบาท ซึ่งเป็นการชดเชยผลขาดทุนของปี 2551

8.16 เงินค้างรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ	5,695.78	2,666.79	5,695.78	2,666.79
เงินอุดหนุนรายได้ค่าโดยสารค้างรับ	104.53	-	104.53	-
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ	149,891.21	165,982.46	149,891.21	165,982.46
เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับ	21,558.06	21,558.06	21,558.06	21,558.06
รวม	**177,249.58**	**190,207.31**	**177,249.58**	**190,207.31**

เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ เป็นประมาณการเงินอุดหนุนในส่วนของปี 2566 และปี 2567 ทั้งจำนวนที่ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล โดยเป็นเงินที่รัฐบาลจะต้องจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่ จัดไว้สำหรับรับ - ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554 ซึ่งในปี 2566 - 2567 อยู่ระหว่าง สคร. พิจารณาหลักเกณฑ์การขอรับการจัดสรรเงินชดเชยรัฐวิสาหกิจใหม่ และยังไม่ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะ (MOU) กับ รฟท. รฟท. จึงคำนวณรายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะตามหลักเกณฑ์และคู่มือเดิม (ปี 2565) โดยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามสถิติการรับเงินอุดหนุนจริงในอดีตจากยอดประมาณการที่จะจัดทำ MOU ตามหลักเกณฑ์เดิม

เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ และดอกเบี้ยเงินกู้ยืมในส่วนที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา

เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับ เป็นเงินกู้ในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวกับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 เป็นเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ทั้งจำนวน

8.17 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	985.59	987.43	985.59	987.43
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	12.82	12.82	12.82	12.82
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	4.39	4.39	4.39	4.39
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	88.04	89.33	88.04	89.33
เงินทดรองจ่ายภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	525.93	345.91	525.93	345.91
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน	196.94	196.94	196.94	196.94
เงินจ่ายอื่น	30.17	9.00	7.76	0.97
รวม	**1,843.88**	**1,645.82**	**1,821.47**	**1,637.79**

8.18 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	10,012.23	10,518.57	10,007.14	10,510.24
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	847.40	494.97	847.27	463.13
ภาษีค้างจ่าย	381.35	423.49	377.03	407.35
รวม	11,240.98	11,437.03	11,231.44	11,380.72

8.19 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฯ รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินกู้ต่างประเทศ	13,866.02	16,995.58	20,721.34	24,285.40	34,587.36	41,280.98
เงินกู้ภายในประเทศ						
- พันธบัตร	182,136.00	159,226.00	-	-	182,136.00	159,226.00
- ธนาคารออมสิน	19,989.89	28,020.90	-	-	19,989.89	28,020.90
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	42,323.84	37,753.65	-	-	42,323.84	37,753.65
- ธนาคารกรุงศรีอยุธยา	2,000.00	-	-	-	2,000.00	-
- กระทรวงการคลัง	-	-	188,125.56	169,212.12	188,125.56	169,212.12
รวม	**260,315.75**	**241,996.13**	**208,846.90**	**193,497.52**	**469,162.65**	**435,493.65**
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึง						
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(25,387.92)	(31,907.01)	(32,364.81)	(23,706.81)	(57,752.73)	(55,613.82)
คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาว	**234,927.83**	**210,089.12**	**176,482.09**	**169,790.71**	**411,409.92**	**379,879.83**

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

8.19.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ

8.19.1.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน	ปีเริ่มต้นสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ระหว่างปี	จ่ายชำระ	(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการเปลี่ยนระบบห้ามล้อฯ ส่วนที่ 1	AL 8265654	4.09 ล้านยูโร	ปี 2544	32 ปี	0.75	41.12	-	(3.94)	(2.52)	3.65	31.01	34.66
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการจัดหารถจักรสับเปลี่ยน ส่วนที่ 1	AL 8265613	2.05 ล้านยูโร	ปี 2544	32.5 ปี	0.75	21.96	-	(1.99)	(1.36)	1.86	16.75	18.61
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีส่วนที่เหลือ	AL 9265521	2.61 ล้านยูโร	ปี 2544	23.5 ปี	2.00	10.24	-	(5.10)	(0.36)	4.78	-	4.78
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34 - ส่วนตัวรถ	TXXXIV-1	90,631.00 ล้านเยน	ปี 2559	15 ปี	0.30	16,922.26	128.87	(2,079.42)	(1,163.74)	1,988.54	11,819.43	13,807.97
รวม						16,995.58	128.87	(2,090.45)	(1,167.98)	1,998.83	11,867.19	13,866.02

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่ายระหว่างปี	ไถ่ถอนในระหว่างปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2552	2	กรุงเทพ	1,000.00	7 ก.ย. 52	7 ก.ย. 67	15 ปี	4.4200	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2552	4	กรุงเทพ	1,000.00	28 ก.ย. 52	28 ก.ย. 67	15 ปี	4.6000	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2556	23	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	1,000.00	24 ก.ย. 56	24 ก.ย. 68	12 ปี	4.4900	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2556	24	ไทยพาณิชย์	1,000.00	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 66	10 ปี	4.3500	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2556	25	กรุงเทพ	1,000.00	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 68	12 ปี	4.4770	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2557	1	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 เม.ย. 57	8 เม.ย. 67	10 ปี	4.0200	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2557	3	กสิกรไทย	1,190.00	29 พ.ค. 57	29 พ.ค. 67	10 ปี	3.8400	1,190.00	-	(1,190.00)	-	-	-
2557	5	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	2,000.00	7 ส.ค. 57	7 ส.ค. 67	10 ปี	3.8800	2,000.00	-	(2,000.00)	-	-	-
2557	7	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	4,700.00	29 ส.ค. 57	29 ส.ค. 72	15 ปี	4.0000	4,700.00	-	-	-	4,700.00	4,700.00
2558	2	ฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ฯ	1,000.00	13 ต.ค. 57	13 เม.ย. 68	10 ปี 6 เดือน	3.6400	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2558	3	กรุงเทพ	700.00	27 พ.ย. 57	27 พ.ย. 67	10 ปี	3.2300	700.00	-	-	700.00	-	700.00
2559	2	ซีไอเอ็มบีไทย	2,366.00	15 ธ.ค. 58	15 ธ.ค. 73	15 ปี	3.2600	2,366.00	-	-	-	2,366.00	2,366.00
2560	1	กรุงเทพ	2,200.00	4 ส.ค. 60	4 ส.ค. 70	10 ปี	2.6700	2,200.00	-	-	-	2,200.00	2,200.00
2561	1	ซีไอเอ็มบีไทย	1,000.00	29 มี.ค. 61	29 มี.ค. 71	10 ปี	2.6400	1,000.00	-	-	-	1,000.00	1,000.00
2562	1	ไทยพาณิชย์	3,370.00	15 พ.ย. 61	15 พ.ย. 66	5 ปี	2.6300	3,370.00	-	(3,370.00)	-	-	-
2562	2	ไทยพาณิชย์	3,000.00	28 ก.พ. 62	28 ก.พ. 69	7 ปี	2.4800	3,000.00	-	-	-	3,000.00	3,000.00
2562	3	กสิกรไทย	3,100.00	26 ก.ค. 62	26 ก.ค. 69	7 ปี	1.9300	3,100.00	-	-	-	3,100.00	3,100.00
2562	4	กรุงไทย	2,000.00	23 ก.ย. 62	23 ก.ย. 69	7 ปี	1.6260	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่ายระหว่างปี	ไถ่ถอนในระหว่างปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2563	1	กรุงไทย	4,000.00	24 ธ.ค. 62	24 ธ.ค. 69	7 ปี	1.5800	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	2	กรุงไทย	7,400.00	24 ธ.ค. 62	24 มิ.ย. 72	9 ปี 6 เดือน	1.7500	7,400.00	-	-	-	7,400.00	7,400.00
2563	3	ซีไอเอ็มบีไทย	5,000.00	26 ก.พ. 63	26 ก.พ. 68	5 ปี	1.0700	5,000.00	-	-	5,000.00	-	5,000.00
2563	4	กรุงเทพ	4,000.00	25 มี.ค. 63	25 มี.ค. 78	15 ปี	2.0520	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	6	ซีไอเอ็มบีไทย	5,100.00	17 มิ.ย. 63	17 มิ.ย. 73	10 ปี	1.6200	5,100.00	-	-	-	5,100.00	5,100.00
2563	7	กสิกรไทย	4,000.00	24 มิ.ย. 63	24 มิ.ย. 70	7 ปี	1.4100	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	8	กรุงไทย	6,300.00	10 ส.ค. 63	10 ส.ค. 75	12 ปี	1.7300	6,300.00	-	-	-	6,300.00	6,300.00
2563	9	กรุงเทพ	2,890.00	24 ก.ย. 63	24 ก.ย. 73	10 ปี	1.6000	2,890.00	-	-	-	2,890.00	2,890.00
2564	1	ซีไอเอ็มบีไทย	4,300.00	29 ธ.ค. 63	29 ธ.ค. 75	12 ปี	1.6100	4,300.00	-	-	-	4,300.00	4,300.00
2564	2	ซีไอเอ็มบีไทย	6,000.00	29 ธ.ค. 63	29 ธ.ค. 78	15 ปี	1.6600	6,000.00	-	-	-	6,000.00	6,000.00
2564	3	ออมสิน	4,300.00	3 ก.พ. 64	3 ก.พ. 71	7 ปี	1.0200	4,300.00	-	-	-	4,300.00	4,300.00
2564	4	ออมสิน	5,000.00	17 ก.พ. 64	17 ก.พ. 76	12 ปี	1.6800	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
2564	5	ออมสิน	2,980.00	17 มี.ค. 64	17 มี.ค. 71	7 ปี	1.6670	2,980.00	-	-	-	2,980.00	2,980.00
2564	7	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00	16 มิ.ย. 64	16 มิ.ย. 77	13 ปี	2.2800	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00
2564	8	กรุงไทย	3,800.00	19 ก.ค. 64	19 ก.ค. 77	13 ปี	2.1970	3,800.00	-	-	-	3,800.00	3,800.00
2565	2	กรุงไทย	4,000.00	1 ธ.ค. 64	1 มิ.ย. 70	5 ปี 6 เดือน	1.4940	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2565	3	ซีไอเอ็มบีไทย	5,000.00	2 ก.พ. 65	2 ก.พ. 71	6 ปี	1.7800	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
2565	4	ไทยพาณิชย์	5,000.00	23 ก.พ. 65	2 ก.พ. 75	10 ปี	2.2850	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่ายระหว่างปี	ไถ่ถอนในระหว่างปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2565	5	ซีไอเอ็มบีไทย	4,100.00	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 80	15 ปี	3.3700	4,100.00	-	-	-	4,100.00	4,100.00
2565	6	กรุงเทพ	6,000.00	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 74	9 ปี	3.4980	6,000.00	-	-	-	6,000.00	6,000.00
2565	7	ซีไอเอ็มบีไทย	4,000.00	1 มิ.ย. 65	1 มิ.ย. 78	13 ปี	3.3900	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2565	8	ซีไอเอ็มบีไทย	4,000.00	22 มิ.ย. 65	22 มิ.ย. 80	15 ปี	3.9300	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2565	9	ซีไอเอ็มบีไทย	2,600.00	9 ส.ค. 65	9 ส.ค. 77	12 ปี	3.2100	2,600.00	-	-	-	2,600.00	2,600.00
2566	1	ออมสิน	5,000.00	17 พ.ย. 65	17 พ.ย. 69	4 ปี	2.4500	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
2566	2	กรุงเทพ	4,500.00	15 ธ.ค. 65	15 ธ.ค. 71	6 ปี	2.2000	4,500.00	-	-	-	4,500.00	4,500.00
2566	3	ออมสิน	5,600.00	23 ก.พ. 66	23 ก.พ. 71	5 ปี	2.2600	5,600.00	-	-	-	5,600.00	5,600.00
2566	4	กรุงเทพ	5,000.00	13 มี.ค. 66	13 มี.ค. 75	9 ปี	2.6800	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
2566	5	กรุงเทพ	3,730.00	24 เม.ย. 66	24 เม.ย. 73	7 ปี	2.2470	3,730.00	-	-	-	3,730.00	3,730.00
2566	7	ซีไอเอ็มบีไทย	1,000.00	11 ก.ค. 66	11 ก.ค. 81	15 ปี	3.0000	1,000.00	-	-	-	1,000.00	1,000.00
2567	1	ซีไอเอ็มบีไทย	3,370.00	15 พ.ย. 66	15 พ.ค. 72	5 ปี 6 เดือน	2.8540	-	3,370.00	-	-	3,370.00	3,370.00
2567	2	ซีไอเอ็มบีไทย	5,000.00	18 ธ.ค. 66	18 ธ.ค. 76	10 ปี	2.9800	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
2567	3	ออมสิน	3,000.00	15 ก.พ. 67	15 ก.พ. 79	12 ปี	2.8400	-	3,000.00	-	-	3,000.00	3,000.00
2567	4	ออมสิน	3,200.00	22 ก.พ. 67	22 ก.พ. 75	8 ปี	2.5370	-	3,200.00	-	-	3,200.00	3,200.00
2567	5	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00	11 เม.ย. 67	11 เม.ย. 82	15 ปี	2.8740	-	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00
2567	6	ออมสิน	4,800.00	9 พ.ค. 67	9 พ.ค. 78	11 ปี	2.9000	-	4,800.00	-	-	4,800.00	4,800.00
2567	7	ออมสิน	3,100.00	29 พ.ค. 67	29 พ.ค. 81	14 ปี	3.1900	-	3,100.00	-	-	3,100.00	3,100.00
2567	8	ออมสิน	4,000.00	13 มิ.ย. 67	13 มิ.ย. 73	6 ปี	2.6600	-	4,000.00	-	-	4,000.00	4,000.00
2567	9	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00	7 ส.ค. 67	7 ส.ค. 80	13 ปี	2.9040	-	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่ายระหว่างปี	ไถ่ถอนในระหว่างปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2567	10	ซีไอเอ็มบีไทย	3,000.00	15 ส.ค. 67	15 ส.ค. 74	7 ปี	2.5500	-	3,000.00	-	-	3,000.00	3,000.00
รวม			192,696.00					159,226.00	33,470.00	(10,560.00)	8,700.00	173,436.00	182,136.00

8.19.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ - เงินกู้ยืมธนาคาร

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ระหว่างปี	จ่ายชำระในระหว่างปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,249.00	21 มี.ค. 65	21 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4300	1,809.97	-	-	-	1,809.97	1,809.97
ออมสิน	4,700.00	12 พ.ค. 65	12 พ.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.3550	4,700.00	-	(4,700.00)	-	-	-
ออมสิน	1,710.00	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4290	100.00	-	(100.00)	-	-	-
ออมสิน	1,910.00	25 ส.ค. 65	25 ส.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.2890	1,910.00	-	(1,910.00)	-	-	-
ออมสิน	6,200.00	6 ก.ย. 65	6 มี.ค. 67	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.2890	6,200.00	-	(6,200.00)	-	-	-
ออมสิน	2,760.00	6 มิ.ย. 65	6 มิ.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	19.53	259.99	-	-	279.52	279.52
ออมสิน	5,000.00	1 มิ.ย. 66	1 มิ.ย. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0515	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
ออมสิน	3,000.00	1 มิ.ย. 66	1 มิ.ย. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0569	3,000.00	-	-	-	3,000.00	3,000.00
ออมสิน	1,063.40	20 ก.ค. 66	20 ก.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0449	1,063.40	-	-	-	1,063.40	1,063.40
ออมสิน	1,200.00	23 ส.ค. 66	23 ส.ค. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0317	1,200.00	-	-	-	1,200.00	1,200.00
ออมสิน	3,018.00	7 ก.ย. 66	7 ก.ย. 68	2 ปี	BIBOR + 0.0275	3,018.00	-	-	3,018.00	-	3,018.00
ออมสิน	5,000.00	14 มี.ค. 67	14 มี.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.0856	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
ออมสิน	2,000.00	9 ก.ย. 67	9 มี.ค. 69	1 ปี 6 เดือน	BIBOR - 0.0450	-	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00
ออมสิน	637.00	23 ก.ย. 67	23 มี.ค. 69	1 ปี 6 เดือน	BIBOR - 0.0055	-	637.00	-	-	637.00	637.00
กรุงไทย	1,279.11	20 ม.ค. 65	20 ม.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4400	1,279.11	-	(1,279.11)	-	-	-
กรุงไทย	5,000.00	24 ม.ค. 65	24 ม.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4400	5,000.00	-	(5,000.00)	-	-	-
กรุงไทย	5,000.00	19 ต.ค. 65	19 เม.ย. 68	2 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.1500	5,000.00	-	-	5,000.00	-	5,000.00
กรุงไทย	2,671.09	23 ก.พ. 66	23 ก.พ. 68	2 ปี	BIBOR + 0.1570	2,671.09	-	-	2,671.09	-	2,671.09
กรุงไทย	5,000.00	1 มี.ค. 66	1 มี.ค. 69	3 ปี	BIBOR + 0.1590	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00

8.19.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ - เงินกู้ยืมธนาคาร

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ระหว่างปี	จ่ายชำระในระหว่างปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
กรุงไทย	9,000.00	17 ก.พ. 66	17 ก.พ. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2390	8,181.29	-	-	-	8,181.29	8,181.29
กรุงไทย	4,000.00	8 มิ.ย. 66	8 มิ.ย. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0500	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
กรุงไทย	1,139.45	20 ม.ค. 66	20 ม.ค. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0790	1,139.45	-	-	-	1,139.45	1,139.45
กรุงไทย	2,482.72	20 มิ.ย. 66	20 มิ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0379	2,482.71	-	-	-	2,482.71	2,482.71
กรุงไทย	4,000.00	25 ส.ค. 66	25 ส.ค. 68	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.0280	3,000.00	1,000.00	-	4,000.00	-	4,000.00
กรุงไทย	2,000.00	26 ต.ค. 66	26 ก.ค. 67	9 เดือน	คงที่ 3.2500	-	2,000.00	(2,000.00)	-	-	-
กรุงไทย	2,000.00	26 ต.ค. 66	26 ก.ค. 67	9 เดือน	คงที่ 3.2800	-	2,000.00	(2,000.00)	-	-	-
กรุงไทย	500.00	18 ต.ค. 66	18 ต.ค. 68	2 ปี	BIBOR + 0.3890	-	476.30	-	-	476.30	476.30
กรุงไทย	3,000.00	18 ม.ค. 67	18 ก.ย. 67	8 เดือน	คงที่ 2.5800	-	3,000.00	(3,000.00)	-	-	-
กรุงไทย	279.00	22 ม.ค. 67	22 ม.ค. 71	4 ปี	BIBOR + 0.2490	-	279.00	-	-	279.00	279.00
กรุงไทย	60.00	22 ม.ค. 67	22 ม.ค. 71	4 ปี	BIBOR + 0.2790	-	60.00	-	-	60.00	60.00
กรุงไทย	5,000.00	14 มี.ค. 67	14 มี.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.0790	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
กรุงไทย	1,016.00	19 ก.ค. 67	19 ก.ค. 70	3 ปี	BIBOR - 0.0510	-	1,016.00	-	-	1,016.00	1,016.00
กรุงเทพ	1,000.00	18 ต.ค. 66	18 ก.ค. 67	9 เดือน	คงที่ 3.2000	-	1,000.00	(1,000.00)	-	-	-
กรุงศรีอยุธยา	1,000.00	22 ม.ค. 67	22 ม.ค. 71	4 ปี	BIBOR + 0.2200	-	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
กรุงศรีอยุธยา	1,000.00	22 ม.ค. 67	22 ม.ค. 71	4 ปี	BIBOR + 0.2200	-	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
รวม	96,874.77					65,774.55	25,728.29	(27,189.11)	14,689.09	49,624.64	64,313.73

อัตราดอกเบี้ย BIBOR สำหรับเงินกู้ยืมของการรถไฟฯ หมายถึง อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) แบบ 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

8.19.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ

8.19.2.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน (ล้านเยน)	ปีเริ่มต้นสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ระหว่างปี	จ่ายชำระ	Roll over สัญญา	(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 31	TXXXI-1	63,018.00	ปี 2552	25 ปี	0.01 - 1.40	533.81	-	(50.84)		-	50.84	432.13	482.97
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 33	TXXXIII-1	38,203.00	ปี 2558	20 ปี	0.01 - 0.40	9,306.07	-	(775.50)	-	-	775.51	7,755.06	8,530.57
- ค่างานก่อสร้าง - ธนาคารกสิกรไทย						2,436.41	-	(203.04)		-	203.03	2,030.34	2,233.37
- ค่าที่ปรึกษา - ธนาคารกสิกรไทย						533.71	-	(44.48)		-	44.48	444.75	489.23
- ค่างานก่อสร้าง - ธนาคารบีเอ็นพีพารีบาส์						2,472.82	-	(206.06)		-	206.07	2,060.69	2,266.76
- ค่างานก่อสร้าง - ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์						2,411.58	-	(200.96)		-	200.97	2,009.65	2,210.62
- ค่างานก่อสร้าง - ธนาคารบีเอ็นพีพารีบาส์						1,451.55	-	(120.96)		-	120.96	1,209.63	1,330.59
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34	TXXXIV-1	73,306.00	ปี 2559	15 ปี	0.01 - 0.30	14,445.52	-	(1,748.99)	-	(988.73)	1,672.54	10,035.26	11,707.80
- ค่างานก่อสร้าง		71,780.00	ปี 2559	15 ปี	0.30	14,156.34	-	(1,713.97)	-	(968.94)	1,639.06	9,834.37	11,473.43
- ค่าที่ปรึกษา		1,526.00	ปี 2559	15 ปี	0.01	289.18	-	(35.02)	-	(19.79)	33.48	200.89	234.37
รวม		174,527.00				24,285.40	-	(2,575.33)	-	(988.73)	2,498.89	18,222.45	20,721.34

8.19.2.2 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (พันธบัตร)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรรัฐบาล	จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุ พันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่าย ระหว่างปี	ไถ่ถอนใน ระหว่างปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ให้กู้ต่อ	ธนาคารแห่งประเทศไทย	12,000.00	11-ข/2562	7 พ.ค. 62	25 มิ.ย. 75	13.15 ปี	3.7750	12,000.00	-	-	-	12,000.00	12,000.00
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ให้กู้ต่อ	ธนาคารแห่งประเทศไทย	15,000.00	5-ข/2564	1 มี.ค. 64	17 มิ.ย. 85	21.31 ปี	2.0000	15,000.00	-	-	-	15,000.00	15,000.00
ปี 2559 ครั้งที่ 3	ซีไอเอ็มบีไทย	4,000.00		17 มิ.ย. 59	17 มิ.ย. 74	15 ปี	2.8000	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
ปี 2563 ครั้งที่ 5	กรุงไทย	3,800.00		26 พ.ค. 63	26 พ.ค. 68	5 ปี	1.0800	3,800.00	-	-	3,800.00	-	3,800.00
ปี 2563 ครั้งที่ 10	กรุงเทพ	2,000.00		25 ก.ย. 63	25 ก.ย. 68	5 ปี	0.9900	2,000.00	-	-	2,000.00	-	2,000.00
ปี 2564 ครั้งที่ 6	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00		19 พ.ค. 64	19 พ.ค. 69	5 ปี	1.1280	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00
ปี 2565 ครั้งที่ 1	ซีไอเอ็มบีไทย	2,158.06		20 ต.ค. 64	20 เม.ย. 68	3 ปี 6 เดือน	1.0500	2,158.06	-	-	2,158.06	-	2,158.06
ปี 2565 ครั้งที่ 10	ซีไอเอ็มบีไทย	6,000.00		22 ส.ค. 65	22 ส.ค. 72	7 ปี	2.3900	6,000.00	-	-	-	6,000.00	6,000.00
ปี 2566 ครั้งที่ 6	ซีไอเอ็มบีไทย	1,600.00		3 ก.ค. 66	3 ก.ค. 73	7 ปี	2.5400	1,600.00	-	-	-	1,600.00	1,600.00
รวม		48,588.06						48,558.06	-	-	7,958.06	40,600.00	48,558.06

8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ระหว่างปี	จ่ายชำระในระหว่างปี	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,500.00	10-ข/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 67	5 ปี	BIBOR – 0.0500	2,500.00	-	-	(2,500.00)	-	-	-
ออมสิน	2,500.00	10-ข/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 67	5 ปี	BIBOR – 0.0100	2,500.00	-	-	(2,500.00)	-	-	-
ออมสิน	2,500.00	10-ข/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 72	10 ปี	BIBOR	2,500.00	-	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	2,500.00	10-ข/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 72	10 ปี	BIBOR + 0.0400	2,500.00	-	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	5,905.00	27-ข/2563	21 ธ.ค. 63	21 ธ.ค. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	5,416.22	-	-	-	5,416.22	-	5,416.22
ออมสิน	3,772.00	28-ข/2563	21 ม.ค. 64	21 ม.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3,431.37	-	-	-	3,431.37	-	3,431.37
ออมสิน	8,100.00	02-ข/2564	10 ก.พ. 64	10 ก.พ. 67	3 ปี	BIBOR – 0.0200	8,100.00	-	-	(8,100.00)	-	-	-
ออมสิน	183.98	4-ข/2564	17 มี.ค. 64	17 มี.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.2000	161.22	-	(161.22)	-	-	-	-
ออมสิน	4,500.00	8-ข/2564	31 พ.ค. 64	31 พ.ค. 68	4 ปี	BIBOR	4,500.00	-	-	-	4,500.00	-	4,500.00
ออมสิน	2,500.00	13-ข/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.2800	2,500.00	-	-	(2,500.00)	-	-	-
ออมสิน	2,500.00	13-ข/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3000	394.54	-	-	(394.54)	-	-	-
ออมสิน	4,400.00	14-ข/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.4000	2,666.01	-	(1,200.74)	(1,465.27)	-	-	-
ออมสิน	7,450.00	3-ข/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	7,338.59	-	-	-	-	7,338.59	7,338.59
ออมสิน	5,650.00	4-ข/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	5,540.10	-	-	-	-	5,540.10	5,540.10
ออมสิน	2,074.00	5-ข/2565	21 มี.ค. 65	21 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4300	1,551.10	-	(65.99)	-	-	1,485.11	1,485.11
ออมสิน	2,600.00	8-ข/2565	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3590	1,568.89	-	-	-	-	1,568.89	1,568.89
ออมสิน	2,760.00	9-ข/2565	6 มิ.ย. 65	6 มิ.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	172.78	-	-	-	-	172.78	172.78
ออมสิน	4,520.00	10-ข/2565	01 ก.ค. 65	01 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	3,679.70	-	-	-	-	3,679.70	3,679.70

8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ระหว่างปี	จ่ายชำระในระหว่างปี	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,195.00	12-ข/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3850	2,195.00	-	-	-	-	2,195.00	2,195.00
ออมสิน	5,300.00	13-ข/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3950	4,441.25	-	-	-	-	4,441.25	4,441.25
ออมสิน	2,458.04	15-ข/2565	9 ส.ค. 65	9 ส.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.2890	2,458.04	-	-	-	-	2,458.04	2,458.04
ออมสิน	854.08	16-ข/2565	2 ก.ย. 65	2 ก.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3100	854.08	-	-	-	-	854.08	854.08
ออมสิน	1,600.00	23-ข/2565	03 ม.ค. 66	03 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0800	1,559.01	40.99	-	-	-	1,600.00	1,600.00
ออมสิน	1,000.00	2-ข/2566	24 ก.พ. 66	24 ก.พ. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2500	-	968.58	-	-	-	968.58	968.58
ออมสิน	3,305.00	6-ข/2566	13 มี.ค. 66	13 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1899	3,305.00	-	-	-	-	3,305.00	3,305.00
ออมสิน	5,000.00	7-ข/2566	17 มี.ค. 66	17 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1899	5,000.00	-	-	-	-	5,000.00	5,000.00
ออมสิน	3,000.00	7-ข/2566	17 มี.ค. 66	17 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1949	3,000.00	-	-	-	-	3,000.00	3,000.00
ออมสิน	1,280.00	10-ข/2566	24 เม.ย. 66	24 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1519	389.21	778.81	-	-	-	1,168.02	1,168.02
ออมสิน	3,800.00	13-ข/2566	23 มิ.ย. 66	23 มิ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1350	3,383.06	416.94	-	-	-	3,800.00	3,800.00
ออมสิน	2,640.00	17-ข/2566	24 ก.ค. 66	24 ก.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0515	274.75	1,696.58	-	-	-	1,971.33	1,971.33
ออมสิน	4,000.00	4-ข/2567	12 ก.พ. 67	12 พ.ย. 70	3 ปี 9 เดือน	BIBOR + 0.1399	-	-	-	4,000.00	-	4,000.00	4,000.00
ออมสิน	5,600.00	5-ข/2567	19 ก.พ. 67	19 ก.พ. 71	4 ปี	BIBOR + 0.1599	-	5,477.39	-	-	-	5,477.39	5,477.39
ออมสิน	1,200.00	11-ข/2567	20 พ.ค. 67	20 พ.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.2340	-	837.35	-	-	-	837.35	837.35
ออมสิน	3,000.00	12-ข/2567	30 พ.ค. 67	30 พ.ค. 70	3 ปี	BIBOR วันนั้น	-	-	-	3,000.00	-	3,000.00	3,000.00
ออมสิน	2,000.00	12-ข/2567	30 พ.ค. 67	30 พ.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.0099	-	-	-	2,000.00	-	2,000.00	2,000.00
ออมสิน	4,000.00	14-ข/2567	26 ก.ค. 67	26 ก.ค. 70	3 ปี	BIBOR	-	3,136.67	-	-	-	3,136.67	3,136.67
กรุงไทย	1,000.00	15-ข/2563	17 ก.ย. 63	17 ก.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.2700	1,000.00	-	-	(1,000.00)	-	-	-

8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ระหว่างปี	จ่ายชำระในระหว่างปี	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
กรุงไทย	6.08	23-ข/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	6.08	-	-	-	6.08	-	6.08
กรุงไทย	10.44	24-ข/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	10.44	-	-	-	10.44	-	10.44
กรุงไทย	4,983.48	25-ข/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	4,983.48	-	-	-	4,983.48	-	4,983.48
กรุงไทย	385.00	7-ข/2564	10 พ.ค. 64	10 พ.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.0700	253.00	-	-	(253.00)	-	-	-
กรุงไทย	5,769.00	12-ข/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.3200	2,560.27	-	-	-	2,560.27	-	2,560.27
กรุงไทย	3,949.00	2-ข/2565	14 ก.พ. 65	14 ก.พ. 69	4 ปี	BIBOR – 0.4500	3,949.00	-	(670.92)	-	-	3,278.08	3,278.08
กรุงไทย	10,000.00	6-ข/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	958.09	-	-	-	-	958.09	958.09
กรุงไทย	4,700.00	7-ข/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	4,700.00	-	-	-	-	4,700.00	4,700.00
กรุงไทย	1,800.00	20-ข/2565	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0580	1,800.00	-	-	-	-	1,800.00	1,800.00
กรุงไทย	1,600.00	21-ข/2565	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0580	1,600.00	-	-	-	-	1,600.00	1,600.00
กรุงไทย	4,400.00	22-ข/2565	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0580	4,400.00	-	-	-	-	4,400.00	4,400.00
กรุงไทย	1,800.00	3-ข/2566	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2390	1,800.00	-	-	-	-	1,800.00	1,800.00
กรุงไทย	1,360.00	8-ข/2566	3 เม.ย. 66	3 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1670	711.50	648.50	-	-	-	1,360.00	1,360.00
กรุงไทย	1,274.99	9-ข/2566	10 เม.ย. 66	10 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1570	1,274.99	-	-	-	-	1,274.99	1,274.99
กรุงไทย	2,700.00	11-ข/2566	24 เม.ย. 66	24 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1410	2,700.00	-	-	-	-	2,700.00	2,700.00
กรุงไทย	500.00	14-ข/2566	20 มิ.ย. 66	20 มิ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.3790	67.29	-	-	-	-	67.29	67.29
กรุงไทย	1,600.00	16-ข/2566	24 ก.ค. 66	24 ก.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0589	-	1,492.53	-	-	-	1,492.53	1,492.53
กรุงไทย	5,000.00	21-ข/2566	15 พ.ย. 66	15 พ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.4090	-	3,154.98	-	-	-	3,154.98	3,154.98
กรุงไทย	2,000.00	3-ข/2567	09 ก.พ. 67	09 ก.พ. 71	4 ปี	BIBOR + 0.1990	-	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00

8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ระหว่างปี	จ่ายชำระในระหว่างปี	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
กรุงไทย	4,000.00	4-ข/2567	12 ก.พ. 67	12 พ.ย. 70	3 ปี 9 เดือน	BIBOR + 0.1790	-	-	-	4,000.00	-	4,000.00	4,000.00
กรุงไทย	100.00	4-ข/2567	12 ก.พ. 67	12 พ.ย. 70	3 ปี 9 เดือน	BIBOR + 01890	-	-	-	100.00	-	100.00	100.00
กรุงไทย	385.00	10-ข/2567	10 พ.ค. 67	10 พ.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.0419	-	-	-	253.00	-	253.00	253.00
กรุงไทย	5,000.00	15-ข/2567	23 ส.ค. 67	23 ก.พ. 71	3 ปี 6 เดือน	BIBOR - 0.0090	-	-	-	2,894.54	-	2,894.54	2,894.54
กรุงไทย	5,400.00	16-ข/2567	30 ส.ค. 67	30 ก.ค. 70	2 ปี 11 เดือน	BIBOR - 0.0190	-	-	-	2,465.27	-	2,465.27	2,465.27
กรุงไทย	800.00	18-ข/2567	19 ส.ค. 67	19 เม.ย. 70	2 ปี 8 เดือน	BIBOR วันนั้น	-	40.01	-	-	-	40.01	40.01
กรุงไทย	1,000.00	22-ข/2567	17 ก.ย. 67	17 มี.ค. 70	2 ปี 6 เดือน	BIBOR - 0.039	-	-	-	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00
กรุงเทพ	500.00	12-ข/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2600	500.00	-	-	-	500.00	-	500.00
กรุงเทพ	500.00	12-ข/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2900	500.00	-	-	-	500.00	-	500.00
กรุงเทพ	500.00	14-ข/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3500	500.00	-	-	(500.00)	-	-	-
กรุงเทพ	500.00	14-ข/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3800	500.00	-	-	(500.00)	-	-	-
กรุงเทพ	2,000.00	3-ข/2566	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2300	2,000.00	-	-	-	-	2,000.00	2,000.00
กรุงเทพ	322.98	20-ข/2566	15 พ.ย. 66	15 พ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.8000	-	322.98	-	-	-	322.98	322.98
รวม							120,654.06	21,012.31	(2,098.87)	-	21,907.86	117,659.64	139,567.50

อัตราดอกเบี้ย BIBOR สำหรับเงินกู้ยืมของการรถไฟฯ หมายถึง อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) แบบ 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

8.20 เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 27.55 ล้านบาท และ 40.92 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นเงินสุทธิจากยอดเงินสะสมที่เก็บจากผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และเงินให้กู้แก่สมาชิกของกองเงินสะสมฯ ที่ รฟท. จ่ายแทนกองเงินสะสมฯ

8.21 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฯ รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	8.51	10.32	101.04	111.37	109.55	121.69
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ						
- พันธบัตร	1,001.09	862.67	-	-	1,001.09	862.67
- ธนาคารออมสิน	101.46	133.39	-	-	101.46	133.39
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	206.21	179.91	-	-	206.21	179.91
- ธนาคารกรุงศรีอยุธยา	11.40	-	-	-	11.40	-
- กระทรวงการคลัง	-	-	1,178.51	861.71	1,178.51	861.71
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่ค้างชำระ	1,328.67	1,186.29	1,279.55	973.08	2,608.22	2,159.37

8.22 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	931.48	1,319.42	908.64	1,278.32
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	340.49	174.74	340.49	174.74
รายได้ค่าโดยสาร ARL รอการหักโอน	137.08	127.85	137.08	127.85
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	102.13	253.60	102.13	253.60
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	89.17	84.05	89.17	84.05
รวม	1,600.35	1,959.66	1,577.51	1,918.56

รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคารของงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 908.64 ล้านบาท เป็นรายได้รับล่วงหน้าที่ยังไม่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 467.05 ล้านบาท

รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 102.13 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นค่าขายรางและเครื่องประกอบรางและอื่น ๆ จำนวน 59.86 ล้านบาท ซึ่งเป็นสินทรัพย์รอการขายที่ รฟท. รอส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อรางและเครื่องประกอบรางและอื่น ๆ ที่ชำระเงินแล้ว

8.23 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	18.62	17.88	18.62	17.88
เงินประกันตัวพนักงาน	6.27	4.22	6.27	4.22
รวม	24.89	22.10	24.89	22.10

8.24 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินมัดจำ	1,908.89	1,956.54	1,908.89	1,956.54
เงินประกัน	2,576.76	1,813.29	2,553.40	1,807.61
รวม	**4,485.65**	**3,769.83**	**4,462.29**	**3,764.15**

เงินมัดจำและเงินประกันในจำนวนนี้ มียอดเงินประกันและเงินมัดจำที่คงค้างนานเกิน 10 ปี ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัดคืนเงินแก่คู่สัญญาหรือผู้วางเงิน รวมทั้งดำเนินการพิจารณาการตัดรายการที่ไม่สามารถคืนเงินแก่ผู้จ่ายเงินได้ไว้ด้วย

8.25 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ยอดยกมา	3,097.91	3,626.62	3,097.91	3,626.62
บวก สินทรัพย์บริจาค	-	1.53	-	1.53
	3,097.91	3,628.15	3,097.91	3,628.15
หัก รับรู้เป็นรายได้	(496.86)	(530.24)	(496.86)	(530.24)
ยอดยกไป	**2,601.05**	**3,097.91**	**2,601.05**	**3,097.91**

8.26 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ยอดยกมา	270,519.70	269,293.47	270,519.70	269,293.47
บวก รัฐบาลอนุมัติ	0.89	6,159.02	0.89	6,159.02
ต้นทุนดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	3,223.82	1,771.70	3,223.82	1,771.70
	273,744.41	**277,224.19**	**273,744.41**	**277,224.19**
หัก รับรู้เป็นรายได้	(5,350.44)	(5,759.18)	(5,350.44)	(5,759.18)
ปรับปรุงรายการ	(30.77)	(945.31)	(30.77)	(945.31)
ยอดยกไป	**268,363.20**	**270,519.70**	**268,363.20**	**270,519.70**

ยอดปรับปรุงรายการ เป็นการปรับวงเงินงบประมาณอนุมัติจากรัฐบาลซึ่งคงเหลือหลังจากดำเนินการจัดหาทรัพย์สินแล้วเสร็จตามที่ได้รับอนุมัติ และการปรับปรุงสินทรัพย์ตัดจำหน่าย

ต้นทุนดอกเบี้ยเงินกู้ยืม เป็นต้นทุนกู้ยืมของเงินกู้สำหรับโครงการ

8.27 หนี้สินตามสัญญาเช่า

มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าและการเคลื่อนไหวสำหรับปี

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	840.52	823.77
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	289.70	206.18
ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น	25.29	24.40
หนี้สินชำระในปี	(96.23)	(85.99)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	1,059.28	968.36
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(86.81)	(75.48)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	972.47	892.88

8.28 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ประเภทผลประโยชน์ระยะยาวและผลประโยชน์หลังออกจากงาน ประกอบด้วย ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ และภาระค่ารักษาพยาบาล

ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (TAS 19) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน สนับสนุนให้หน่วยงานใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit method) ในการประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงาน (Defined Benefit Obligation) ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการให้บริการที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตและเงินเดือนที่คาดหมายในอนาคต

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน ดังนี้

(ร้อยละ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
อัตราคิดลด	3.23 - 4.11	1.97 - 4.27	3.33 - 3.63	1.97 - 2.68
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.00 - 6.50	6.00 - 6.50	6.50	6.50
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0.57 - 11.46	0.57 - 11.46	0.57 - 3.44	0.57 - 6.88
อัตราเงินเฟ้อ	3.00	2.75 - 3.00	3.00	2.75
อัตราการเพิ่มขึ้นของค่ารักษาพยาบาล	9.00	8.00	9.00	8.00
อัตรามรณะอ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17)	105.00	105.00	105	105.00

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	82,305.57	82,089.95	82,246.62	82,013.79
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,649.52	3,707.94	3,642.62	3,701.07
ต้นทุนบริการในอดีต	(0.18)	-	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,228.50	1,674.78	2,226.30	1,672.86
การวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(11,550.78)	(25.54)	(11,550.08)	-
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	(0.04)	-	(0.04)	-
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	344.75	1,027.87	344.70	1,027.51
ผลประโยชน์จ่ายในระหว่างปี	(5,817.48)	(6,169.43)	(5,816.71)	(6,168.61)
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	71,159.86	82,305.57	71,093.41	82,246.62

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
รับรู้ในกำไรขาดทุน				
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,649.52	3,707.94	3,642.62	3,701.07
ต้นทุนบริการในอดีต	(0.18)	-	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,228.50	1,674.78	2,226.30	1,672.86
การวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	(0.04)	-	(0.04)	-
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	344.75	1,027.87	344.70	1,027.51
รวม	**6,222.55**	**6,410.59**	**6,213.58**	**6,401.44**

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
การวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยช์น์หลังออกจากงานที่เป็นผลกระทบจาก:				
การเปลี่ยนแปลงสมมติฐานด้านประชากรศาสตร์	124.63	0.20	124.82	-
การเปลี่ยนแปลงสมมติฐานด้านการเงิน	(7,412.08)	(18.55)	(7,412.31)	-
การปรับปรุงค่าประสบการณ์	(4,263.33)	(7.19)	(4,262.59)	-
รวมค่าใช้จ่ายในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	**(11,550.78)**	**(25.54)**	**(11,550.08)**	**-**

ในงวดบัญชีปี 2567 รฟท. ทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานและวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สิน โดยจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยประเมินผลและจัดทำรายงานโครงการ และในงวดบัญชีปี 2566 - 2567 บริษัทย่อยของ รฟท. ทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานและวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สินเช่นกัน โดย รฟท. และบริษัทย่อย บันทึกรับรู้ผลแตกต่างของภาระหนี้สินจากการวัดมูลค่าใหม่เป็นผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น กำไรขาดทุนและขาดทุนสะสม

ทั้งนี้ กรณีเป็นผลประโยชน์หลังออกจากงาน รับรู้ผลแตกต่างจากการวัดมูลค่าใหม่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น กรณีเป็นผลประโยชน์ระยะยาวอื่น รับรู้ผลแตกต่างจากการวัดมูลค่าใหม่ในกำไรขาดทุน

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยถือว่าข้อสมมติฐานอื่นๆ คงที่ จะมีผลกระทบต่อประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
อัตราคิดลด				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(6,459.70)	(8,042.53)	(6,451.76)	(8,035.39)
- ลดลงร้อยละ 1	7,697.97	9,654.34	7,688.47	9,645.78
อัตราการขึ้นเงินเดือน				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	6,549.30	9,170.23	6,538.79	9,161.32
- ลดลงร้อยละ 1	(5,646.49)	(7,781.47)	(5,637.63)	(7,773.93)
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(311.90)	(473.81)	(306.17)	(468.89)
- ลดลงร้อยละ 20	316.06	482.86	309.64	477.36
อัตรามรณะ				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(3,434.60)	(4,585.74)	(3,433.57)	(4,584.85)
- ลดลงร้อยละ 20	4,207.85	5,650.72	4,206.80	5,649.81
อัตราค่ารักษาพยาบาล				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	1,538.93	2,013.64	1,538.93	2,013.64
- ลดลงร้อยละ 1	(1,271.52)	(1,650.04)	(1,271.52)	(1,650.04)

8.29 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 22/2562 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 เห็นชอบแผนการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการรถไฟแห่งประเทศไทย จากกระบวนการคัดเลือกจึงให้บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เข้ามาดำเนินการจัดตั้งบริหารกองทุนสำรองเลี้ยงชีพรูปแบบกองทุนร่วม มีกำหนดระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่กองทุนเฉพาะส่วนนายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลใช้บังคับ โดยตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ไทยมั่นคง มาสเตอร์ พูล ฟันด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว มาดำเนินการ สมาชิกกองทุนเป็นพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้รับการบรรจุหลังจากวันที่กองทุนสำรองเลี้ยงชีพเฉพาะส่วนนายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลบังคับ มีสิทธิสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนได้ สมาชิกจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 3 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้ สำหรับนายจ้างจ่ายเงินสมทบเข้าเป็นเงินกองทุนให้แก่พนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนนี้ทุกเดือน ตามอายุงานของสมาชิกในอัตราดังนี้

อายุงาน	อัตราเงินสมทบ
ไม่เกิน 20 ปี	ร้อยละ 9 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้
เกินกว่า 20 ปี ขึ้นไป	ร้อยละ 10 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้

ทั้งนี้ ลูกจ้างของ รฟท. ที่ได้รับการบรรจุเป็นพนักงาน ให้นับอายุงานในทุกช่วงสัญญาจ้างที่เป็นลูกจ้างมาคำนวณอายุงานในการจ่ายเงินสมทบดังกล่าวด้วย การคำนวณให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายจ้างกำหนด

ในงวดบัญชีปี 2567 รฟท. จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 19.68 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมไว้ในรายการค่าใช้จ่ายบริหาร ประเภทค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล ค่าสวัสดิการอื่นๆ

8.30 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	894.76	1,039.69	894.76	1,039.69
ภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	670.79	630.91	670.79	630.91
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.19	0.28	0.19	0.28
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	99.38	258.85	99.38	258.85
- เอกชน	44.07	61.01	44.07	61.01
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้รอใช้งาน/รอการขาย	952.64	954.48	952.64	954.48
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณา	59.87	26.27	59.87	26.27
ค่าจ้างที่ปรึกษารอการจ่าย	39.62	65.05	39.62	65.05
รายได้สินทรัพย์บริจาครอการรับรู้	504.03	628.26	504.03	628.26
พักค่าสิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์	10,671.09	10,671.09	10,671.09	10,671.09
อื่น ๆ	82.22	13.72	54.62	13.72
รวม	**14,018.66**	**14,349.61**	**13,991.06**	**14,349.61**

ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 894.76 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 146.82 ล้านบาท และภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 670.79 ล้านบาท มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 47.68 ล้านบาท

8.31 เงินทุน

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่ รฟท. ได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขชำระคืนเมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน	306.28	306.28	306.28	306.28
เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระเงินกู้ที่รัฐบาล	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**

8.32 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้การโดยสาร	3,795.37	3,293.28	3,795.37	3,293.28
รายได้การสินค้า	2,122.61	2,137.69	2,122.61	2,137.69
ค่าเช่ารถเสบียง	14.91	9.02	14.91	9.02
รวม	5,932.89	5,439.99	5,932.89	5,439.99

8.33 รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	210.38	211.51	210.38	211.51
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	0.47	1.34	0.47	1.34
รวม	**210.85**	**212.85**	**210.85**	**212.85**

8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	3,325.32	3,063.47	3,311.35	3,063.47
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	248.45	226.73	247.45	226.73
รายได้ตามสัญญาเช่า - เอสอาร์ที แอสเสท	63.48	47.87	-	42.23
ค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณที่ดินการรถไฟฯ	94.99	79.39	94.99	79.39
รายได้ค่าเช่า - กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	139.54	132.85	139.54	132.85

8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าเช่าอาคาร	179.60	163.89	179.60	163.89
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	30.58	20.92	30.58	20.92
รายได้ค่าเช่าโรงแรม	-	56.92	-	56.92
รวม	**4,081.96**	**3,792.04**	**4,003.51**	**3,786.40**

8.35 รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าธรรมเนียมสัมปทาน	5.70	-	5.70	-
รายได้ค่าขาดประโยชน์	499.81	499.82	499.81	499.82
รวม	**505.51**	**499.82**	**505.51**	**499.82**

รฟท. ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2552 กับคู่สัญญาจำนวน 6 ราย ซึ่งสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 หลังสิ้นสุดสัญญา รฟท. ให้คู่สัญญาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยรับชำระเงินค่าใช้ประโยชน์ตามอัตราสุดท้ายของสัญญา

ต่อมา รฟท. มีหนังสือถึงผู้ประกอบการ ว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส 0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุดด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ช. ข้อ 2 และข้อ 3

การสรรหาผู้รับสัมปทาน

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2561 รฟท. มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังรายเดิมว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญายังมิได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และ รฟท. ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ "ร่วมลงทุน" โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ต่อคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษาข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและ

สังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 กระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกัน ที่ประชุมมีมติให้ รฟท. จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอนที่ถูกต้องและพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป รฟท. จึงมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รฟ1/282/2563 ส่งวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือแนวทางดำเนินการโครงการดังกล่าว

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 รฟท. มีคำสั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 4/2564 แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามผลการวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564

เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 รฟท. มีหนังสือที่ รฟ1/334/2565 นำเสนอผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญของคณะกรรมการคัดเลือกโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของ รฟท. ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานโครงการข้อดีข้อเสียการกำหนดเงื่อนไขและวิธีการประมูลโดยใช้การแข่งขันเสนอราคาค่าบริการต่ำสุดเป็นเกณฑ์การตัดสินคัดเลือกหาผู้ชนะการประมูลที่ไอซีดีลาดกระบัง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 และตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน

ตามหนังสือที่ คค 0208/กยผ 464 ลงวันที่ 12 เมษายน 2565 ของกระทรวงคมนาคม (คค.) แจ้ง รฟท. เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2565 ว่า รฟท. ควรพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งให้หารือกับ สคร. ในรายละเอียด ตามความเห็นของ สนข. ต่อไป ทั้งนี้ คค. จะแจ้งความคืบหน้าให้ผู้ตรวจการแผ่นดินทราบด้วย

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 รฟท.มีหนังสือที่ รฟ1/1086/2565 เสนอกระทรวงคมนาคม ยืนยันว่าปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 อย่างครบถ้วนแล้ว โดย รฟท. ได้หารือไปยัง สคร. ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ตามมติวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ คค. และ รฟท. กลับไปพิจารณาศึกษาทบทวนการจัดทำโครงการฯ ที่ผ่านมาว่าเป็นไปตามนัยกฎหมายร่วมทุนหรือไม่ หากพิจารณาทบทวนแล้วเห็นว่าการจัดทำโครงการฯ ที่ผ่านมาว่าอยู่ภายใต้กรอบและหลักการของมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2556 อันเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนแล้ว ก็ให้ดำเนินการต่อตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุน พ.ศ. 2556 โดยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนในโครงการฯ อีกครั้ง ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการศึกษาพิจารณาข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องของโครงการฯ และตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาการดำเนินโครงการฯ ทั้งหมดที่ผ่านมาและจัดทำรายงานคำชี้แจงให้แก่ คค. พร้อมนำส่งผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญยืนยันว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อันเป็นไปตามนัยของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ ให้แก่ คค. นั้น ไม่ใช่เพื่อเป็นการแจ้งผลรายงานการศึกษาและการวิเคราะห์โครงการที่ได้ทำตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน แต่นำส่งเพื่อประกอบการยืนยันของ รฟท. ว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อย่างครบถ้วน ถูกต้องแล้ว ซึ่งสอดคล้องกับคำพิพากษาศาลปกครองกลางรองรับว่าการดำเนินกระบวนการคัดเลือกของโครงการฯ เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายแล้วและยังสอดคล้องกับคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2567 รฟท. มีหนังสือถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ รฟ 1/118/2567 เรื่อง พิจารณารายงานการศึกษา เรื่องแนวทางการพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง ของคณะกรรมาธิการ

คมนาคม วุฒิสภา รฟท. ได้รายงานการพิจารณาการศึกษาในประเด็นปัญหาและรายละเอียดที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาในระยะเร่งด่วน

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2567 รฟท. มีหนังสือถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ รฟ 1/125/2567 เรื่อง รายงานข้อสรุปข้อมูลและรายละเอียดเกี่ยวกับข้อเสนอแนะขององค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญ (คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติและผู้ตรวจการแผ่นดิน) ว่าได้ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดินอย่างครบถ้วนและมีการรายงานให้กระทรวงคมนาคมและเลขาธิการสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินทราบอย่างต่อเนื่อง

เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2567 รฟท. มีหนังสือด่วนที่สุดถึง ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ รฟ 1/729/2567 เรื่อง ขอหารือเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567 กระทรวงคมนาคม มีหนังสือที่ คค 0208/กยผ 301 เรื่อง สรุปผลการประชุมติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง

เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2567 รฟท. มีหนังสือถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ รฟ 1/1424/2567 เรื่อง รายงานการติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง รฟท. ได้รายงานตามที่กระทรวงคมนาคมให้ รฟท. จัดทำข้อมูลตามความเห็นที่ประชุมการติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง ให้กระทรวงคมนาคมทราบ

เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2567 รฟท. มีหนังสือถึงผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ รฟ 1/1547/2567 เรื่อง ขอทราบผลการพิจารณาข้อหารือกรณีการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เนื่องจากกรณีเป็นการดำเนินการเร่งด่วนตามมติคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2567 รฟท. มีหนังสือถึงผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ รฟ 1/2285/2567 เรื่อง การดำเนินการตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน รฟท. เรียนชี้แจง ดังนี้

รฟท. ได้มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาการดำเนินการตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน ถึงกิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ตามที่ รฟท. ได้มีหนังสือถึง สคร. เพื่อขอหารือเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และ สคร. ได้มีหนังสือแจ้งผลการวินิจฉัยมานั้น ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคม ให้ รฟท. จัดทำข้อมูลตามความเห็นในที่ประชุมติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2567

การดำเนินการปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ได้มีการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2567 โดยจะใช้ระยะเวลาในการศึกษา 90 วัน และที่ปรึกษาได้ส่งมอบรายงานเบื้องต้น เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2567 ปัจจุบันอยู่ระหว่างที่ปรึกษาดำเนินการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ซึ่งตามแผนจะส่งมอบได้ภายในเดือนพฤศจิกายน 2567

8.36 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าใช้สิทธิขนส้มภาระและติดตั้งป้ายโฆษณาบนขบวนรถ	2.63	11.61	2.63	11.61
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	1.09	0.89	1.09	0.89
รายได้ค่ารักษาพยาบาลโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร	2.19	2.45	2.19	2.45
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	52.55	51.93	52.55	51.93
รายได้ตลาด กม.11	0.50	2.68	0.50	2.68
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร	6.87	7.57	6.87	7.57
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	6.18	5.56	6.18	5.56
รวม	72.01	82.69	72.01	82.69

8.37 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	2567	2566	2567	2566
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	125.41	12.17	125.41	12.17
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ	3,028.99	2,880.46	3,028.99	2,880.46
เงินอุดหนุนพัสดุที่รัฐบาลรับภาระ	-	0.01	-	0.01
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	5,350.44	5,759.16	5,350.44	5,759.16
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,972.05	1,838.87	1,972.05	1,838.87
รวม	10,476.89	10,490.67	10,476.89	10,490.67

8.37.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 และเงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 ให้จัดเก็บค่าโดยสารสูงสุด 20 บาทตลอดสาย จนถึงเดือนพฤศจิกายน 2567

8.37.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นประมาณการเงินอุดหนุนในส่วนของปี 2566 และปี 2567 ทั้งจำนวนที่ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล โดยเป็นเงินที่รัฐบาลจะต้องจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ - ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554 ซึ่งในปี 2566 - 2567 อยู่ระหว่าง สคร. พิจารณาหลักเกณฑ์การขอรับการจัดสรรเงินชดเชยรัฐวิสาหกิจใหม่ และยังไม่ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะ (MOU) กับ รฟท.

สำหรับปีดังกล่าว รฟท. จึงคำนวณรายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะตามหลักเกณฑ์และคู่มือเดิม (ปี 2565) โดยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามสถิติการรับเงินอุดหนุนจริงในอดีตจากยอดประมาณการที่จะจัดทำ MOU ตามหลักเกณฑ์เดิม

8.37.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน ส่วนเงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

8.38 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ขายรางเหล็กเก่า	180.56	255.43	180.56	255.43
ขายไม้หมอนเก่า	0.85	1.92	0.85	1.92
รวม	**181.41**	**257.35**	**181.41**	**257.35**

8.39 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าปรับ	24.93	13.86	24.93	13.86
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	245.94	229.61	245.94	229.61
รายได้ขายแบบประกวดราคา	2.00	3.61	2.00	3.61
รายได้ชดใช้ค่าเสียหาย	29.11	48.60	29.11	48.60
รายได้ดอกเบี้ย	14.69	10.57	13.10	9.92
รายได้ค่าจอดรถและทำความสะอาด	52.30	42.38	52.30	42.38
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	159.64	34.37	144.53	29.37
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	488.69	261.91	488.69	261.26
รวม	**1,017.30**	**644.91**	**1,000.60**	**638.61**

8.40 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	4.30	(2.80)	4.30	(2.80)
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	2,153.37	2,262.87	2,153.37	2,262.87
กำไรจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศและอื่น ๆ	2.31	188.11	2.31	188.11
รวม	2,159.98	2,448.18	2,159.98	2,448.18

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเกิดจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่นเป็นสกุลเงินเยน (JPY) และกำไรจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าและอื่น ๆ

8.41 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	718.05	737.57	718.05	737.57
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	101.23	84.51	101.23	84.51
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	157.64	164.82	157.64	164.82
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	1,774.95	1,583.48	1,774.95	1,583.48
รวม	**2,751.87**	**2,570.38**	**2,751.87**	**2,570.38**

8.42 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	632.57	642.67	632.57	642.67
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	193.20	183.08	193.20	183.08
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	64.29	77.66	64.29	77.66
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	2,198.20	2,434.68	2,198.20	2,434.68
รวม	**3,088.26**	**3,338.09**	**3,088.26**	**3,338.09**

8.43 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	2,181.54	2,231.27	2,181.54	2,231.27
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	908.22	909.92	908.22	909.92
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	389.20	387.20	389.20	387.20
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,382.68	2,615.74	2,382.68	2,615.74
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,774.65	1,734.77	1,774.65	1,734.77
รวม	**7,636.29**	**7,878.90**	**7,636.29**	**7,878.90**

8.44 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	7.10	5.77	7.10	5.77
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	0.53	0.34	0.53	0.34
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1.86	2.21	1.86	2.21
รวม	**9.49**	**8.32**	**9.49**	**8.32**

8.45 ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,075.28	1,112.60	1,088.08	1,122.76
ประมาณการค่าใช้จ่ายจากคดีความ	2,541.25	-	2,541.25	-
รวม	**3,616.53**	**1,112.60**	**3,629.33**	**1,122.76**

8.46 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	351.08	334.32	318.19	306.39
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	56.06	51.91	56.06	51.91
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	49.84	46.57	48.92	45.46
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,387.39	492.26	1,360.40	441.56
รวม	**1,844.37**	**925.06**	**1,783.57**	**845.32**

8.47 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
บำเหน็จบำนาญ บำเหน็จดำรงชีพและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ	4,839.70	5,355.47	4,839.70	5,355.47
ค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	815.52	805.82	815.52	805.82
ผลประโยชน์จากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน	222.62	249.30	213.70	240.15
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	344.75	-	344.70	-
การวัดมูลค่าใหม่ ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	(0.04)	-	(0.04)	-
รวมค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	6,222.55	6,410.59	6,213.58	6,401.44
ค่าเล่าเรียนบุตรและอื่น ๆ	4.34	13.25	4.34	13.25
รวม	6,226.89	6,423.84	6,217.92	6,414.69

8.48 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566
รายได้		
เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	1.34	277.51
รวมรายได้	**1.34**	**277.51**
ค่าใช้จ่าย		
เงินเดือนค่าจ้าง	1.37	171.03
เงินพิเศษสู้รบ	0.01	2.12
เงินตกเบิก	-	1.00
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	-	39.16
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	-	61.77
ค่าเล่าเรียน	-	2.31
ค่ารักษาพยาบาล	-	0.58
เงินยังชีพภาคใต้	0.17	2.30
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	3.97	5.14
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	0.03	0.17
ค่าน้ำมันรถยนต์	0.01	3.59
ค่าซ่อมของใช้	-	0.05
ค่าสืบสวนลับ	-	0.23
ค่าใช้สอยอื่น ๆ	0.05	0.68
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	-	0.14
ค่าของใช้	-	0.15
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.28	0.46
รวมค่าใช้จ่าย	**5.89**	**290.88**
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่ารายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	**4.55**	**13.37**

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปี ซึ่งสำนักงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟ เป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 4.55 ล้านบาท

ตามมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565 เมื่อครบหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้กองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นอันยุบ และตามมาตรา 2 คือ ใช้บังคับนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2565 และให้โอนเงินงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทยในส่วนที่ได้รับจาก

งบประมาณแผ่นดินสำหรับเงินเดือน ค่าตอบแทน และค่าใช้จ่ายอื่นของข้าราชการตำรวจในกองบังคับการตำรวจรถไฟ มาเป็นของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

8.49 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
พันธบัตรการรถไฟ	1,034.85	1,087.95	1,034.85	1,087.95
ธนาคารออมสิน	505.82	324.17	505.82	324.17
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	114.54	88.55	114.54	88.55
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	307.45	337.45	307.45	337.45
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	9.39	0.75	9.39	0.75
รวม	**1,972.05**	**1,838.87**	**1,972.05**	**1,838.87**

8.50 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	1,048.93	633.44	1,048.93	633.44
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	46.67	53.49	46.67	53.49
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	4,600.43	3,912.64	4,600.43	3,912.64
ดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	25.74	21.01	24.52	20.30
ค่าธรรมเนียมและดอกเบี้ยเงินกู้อื่น ๆ	833.03	747.77	833.03	747.77
รวม	**6,554.80**	**5,368.35**	**6,553.58**	**5,367.64**

8.51 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	2567	2566	2567	2566
ชดเชยผลขาดทุน (กำไร) ของการรถไฟฯ	12,265.12	8,957.11	12,265.12	8,957.11
ชดเชยผลขาดทุน (กำไร) ของกองทุนสงเคราะห์	(6,062.15)	5,397.02	(6,062.15)	5,397.02
รวม	**6,202.97**	**14,354.13**	**6,202.97**	**14,354.13**

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษาค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เผื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็น

รายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุนจึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

8.52 ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น

โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน (โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน) ได้เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2564 แล้วมีคดีความที่ถูกฟ้องร้องในส่วนของค่าก่อสร้างงานตามสัญญาที่ 1 (งานโยธาสำหรับสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และศูนย์ซ่อมบำรุง) ซึ่งกิจการร่วมค้า เอส ยู (ผู้รับจ้าง) ได้ยื่นฟ้อง รฟท. เรียกค่าเสียหายต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาจ้างและมีค่าก่อสร้างเพิ่มเติมจากคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน (Variations Order:VO) คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำตัดสินชี้ขาดตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 79/2564 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 79/2565 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2565 ให้ รฟท. ชำระเงินจำนวนดังต่อไปนี้ ซึ่ง รฟท. ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดต่อศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 ตามคดีหมายเลขดำที่ 309/2566 และต่อศาลปกครองสูงสุดในระหว่างปี 2567

1. ชำระสินจ้างตามสัญญาและตามคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเป็นจำนวน 4,204.29 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 27.65 ล้านบาท หากภายหลังจากที่อนุญาโตตุลาการมีคำสั่งชี้ขาดและปรากฏว่า รฟท. สามารถหาแหล่งเงินกู้ที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมายที่ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มมาชำระสินจ้างข้างต้น รฟท. ก็ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวนดังกล่าวแก่ผู้รับจ้าง แต่หาก รฟท. ชำระสินจ้างข้างต้นทั้งหมดเป็นเงินบาทที่ไม่ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม รฟท. ต้องรับผิดชอบในภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ของสินจ้างที่ต้องชำระจำนวน 4,204.29 ล้านบาท

2. ชำระดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.305 ต่อปี นับแต่วันผิดนัดแต่ละงวดจนถึงวันที่ 21 กรกฎาคม 2565 เป็นจำนวน 929.21 ล้านบาท และให้ชำระดอกเบี้ยร้อยละ 7.305 ต่อปี ของเงินจำนวน 4,204.29 ล้านบาท นับจากวันที่ 22 กรกฎาคม 2565 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นให้กับผู้รับจ้าง

3. ชำระดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.305 ต่อปี ของต้นเงิน 180.65 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินประกันผลงานที่ รฟท. คืนให้กับผู้รับจ้างในแต่ละงวดล่าช้า คำนวณตั้งแต่วันผิดนัดชำระจนถึงวันที่ 21 กรกฎาคม 2565 เป็นจำนวน 34.91 ล้านบาท ให้กับผู้เรียกร้อง

4. ชำระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการขยายเวลาเป็นจำนวน 680.06 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ของเงินจำนวน 680.06 ล้านบาท แก่ผู้รับจ้าง พร้อมทั้งให้ รฟท. ชำระดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.305 ต่อปี ของต้นเงิน 680.06 ล้านบาท นับแต่วันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทนี้เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่ผู้รับจ้าง (ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2564)

5. ชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ จำนวน 96.04 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 6.72 ล้านบาท พร้อมทั้งให้ รฟท. ชำระดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.305 บาท ต่อปี ของต้นเงินจำนวน 96.04 ล้านบาท นับแต่วันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้รับจ้าง (ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2564)

6. ค่าธรรมเนียมค่าใช้จ่ายในชั้นอนุญาโตตุลาการและค่าป่วยการคณะอนุญาโตตุลาการให้เป็นไปตามบัญชีแนบท้ายคำชี้ขาดนั้น ไม่เกินขอบเขตแห่งสัญญาและการยอมรับหรือการบังคับตามคำชี้ขาดไม่เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

ภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำสั่งศาลปกครองสูงสุดที่มีคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลปกครองกลาง ไม่รับคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดฯ ซึ่งในงวดบัญชี สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2567 รฟท. ได้พิจารณาบันทึกประมาณการหนี้สินสำหรับค่างวดงานที่ 80 (ส่วนที่เหลือ) ถึงค่างวดงานที่ 85 ซึ่งตรวจรับงานแล้วเสร็จในปีก่อน ๆ รวมเป็นเงิน 4,230.69 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และในงวดบัญชี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 ได้บันทึกเพิ่มเติมค่าชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้และอื่น ๆ เป็นต้นทุนของงานระหว่างก่อสร้างโครงการ ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ตามคำตัดสินชี้ขาดฯ บันทึกเป็นประมาณการค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.9 ข้อ 8.45 และข้อ 8.54

รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ผลขาดทุนของ รฟท. จะได้รับการชดเชยจากภาครัฐตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 โดย รฟท. บันทึกประมาณการหนี้สินส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายเป็นส่วนหนึ่งของผลขาดทุนที่ได้ขอตั้งงบประมาณแผ่นดินในแต่ละปี เพื่อชดเชยการขาดทุนตามกฎหมายไว้ด้วย และได้รับจัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนของ รฟท. จากรัฐบาล ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.15

รายละเอียดของประมาณการหนี้สิน ดังต่อไปนี้

	หน่วย : ล้านบาท
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 (ปรับปรุงใหม่)	4,230.69
เพิ่มขึ้น (ลดลง) ระหว่างงวด	2,692.87
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	6,923.56

8.53 สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

8.53.1 สินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 และ 20 พฤศจิกายน 2561 ในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ค้าในตลาดนัดจตุจักรและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนผู้ใช้บริการตลาดนัดจตุจักร โดยให้กระทรวงคมนาคม (รฟท.) ดำเนินการโอนความรับผิดชอบการบริหารจัดการตลาดนัดจตุจักรไปเป็นความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย (กรุงเทพมหานคร)

ต่อมา รฟท. และกรุงเทพมหานคร ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงการแก้ไขปัญหาตลาดนัดจตุจักรร่วมกัน ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2561 โดยให้กรุงเทพมหานครเริ่มเข้าบริหารจัดการตลาดนัดจตุจักร ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561 เป็นต้นมา ซึ่งกรุงเทพมหานครได้เข้าบริหารจัดการและเก็บเงินค่าเช่าจากกลุ่มผู้ค้าตลาดนัดจตุจักรแล้ว แต่การจัดทำสัญญาเช่าที่ดินยังไม่เสร็จสิ้น รฟท. จึงยังไม่ได้รับการชำระค่าเช่าจากกรุงเทพมหานคร ต่อมา เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2565 รฟท. ได้ยื่นคำร้องต่อศาล เพื่อพิจารณาให้กรุงเทพมหานครชำระค่าใช้ประโยชน์และค่าธรรมเนียมอื่น ตั้งแต่วันที่กรุงเทพมหานครเริ่มเข้าบริหารจัดการตลาดนัดจตุจักร

เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2566 ตามคำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ พ3135/2565 คดีหมายเลขแดงที่ พ5004/2566 ให้กรุงเทพมหานครชำระเงินจำนวน 672.02 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี ของต้นเงิน 605.69 ล้านบาท นับแต่วันฟ้อง (วันที่ 27 มิถุนายน 2565) เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ รฟท. และให้กรุงเทพมหานครชำระค่าขาดประโยชน์ในอัตราเดือนละ 14.12 ล้านบาท นับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 เป็นต้นไปจนกว่ากรุงเทพมหานครจะเข้าทำสัญญาเช่ากับ รฟท.

8.53.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

8.53.2.1 รฟท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณีการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน โครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ฉบับลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 โดยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม อ้างมูลเหตุว่า สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ทำให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม โดยขอให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ รฟท. ร่วมกันหรือ แทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ คืน เป็นเงินทั้งสิ้น 28,334.66 ล้านบาท ต่อมา คค. และ รฟท. (ในฐานะคู่สัญญาฝ่ายรัฐ) ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม โดยอ้างมูลเหตุว่าบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน พร้อมทั้งเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 59,581.79 ล้านบาท เหตุเช่นนี้ทำให้คณะอนุญาโตตุลาการได้แยกสำนวนที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 อีกสำนวนหนึ่ง

วันที่ 30 กันยายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยเห็นว่าสัญญาสัมปทานเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ซึ่งส่งผลให้คู่สัญญา

จำต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม ดังนั้น จึงวินิจฉัยให้ คค. และ รฟท. (ผู้คัดค้านทั้งสอง) ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ ให้แก่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (ผู้ร้อง) กล่าวคือคืนเงินค่าตอบแทนจำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจำนวน 500 ล้านบาท และคืนเงินค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจำนวน 38.75 ล้านบาท รวมทั้งชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (การคืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจะไม่คิดดอกเบี้ย)

วันที่ 15 ตุลาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 โดยให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ จากพฤติการณ์ที่กล่าวมา คค. และ รฟท. ไม่เห็นพ้องด้วยกับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองสำนวน จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง (โดยยื่นเป็นคดีหมายเลขดำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขดำที่ 107/2552) ส่วนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้มีการบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 (เป็นคดีหมายเลขดำที่ 1379/2552) โดยศาลปกครองกลางได้รวมคดีทั้งสามเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขดำที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก

วันที่ 13 มีนาคม 2557 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขแดงที่ 366-368/2557 ให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง โดยให้เหตุผลว่าคณะอนุญาโตตุลาการไม่มีอำนาจรับข้อพิพาทนั้นไว้วินิจฉัย เนื่องจากการยื่นคำเสนอข้อพิพาทของทั้งสองเรื่องเกินกำหนดระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รู้หรือควรรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดี คือ วันที่ 30 มกราคม 2541 และวันที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐได้มีหนังสือบอกเลิกสัญญาสัมปทาน คือ วันที่ 27 มกราคม 2541 ตามลำดับ ทั้งนี้ ตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง จึงยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่อ.221-223/2562 ที่พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และให้ คค. และ รฟท. ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยให้ผู้ร้องทั้งสองปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ซึ่งเหตุผลสำคัญในการวินิจฉัยคดีของศาลปกครองสูงสุด คือ การนับระยะเวลายื่นคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ คือ วันที่ 9 มีนาคม 2544 (มติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545)

ภายหลังจากที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาในคดีดังกล่าว คค. และ รฟท. (คู่สัญญาฝ่ายรัฐ) เห็นว่าการเริ่มนับเวลาตามที่ศาลปกครองสูงสุดพิจารณาพิพากษานั้นไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งยังตรวจสอบพบความผิดปกติในเรื่องที่ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังคงมีสถานะเป็นคนต่างด้าวตั้งแต่วันเริ่มจดทะเบียนจัดตั้งจนถึงปัจจุบัน โดยมีลำดับการดำเนินการ ดังนี้

วันที่ 18 กรกฎาคม 2562 คค. และ รฟท. จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีคำร้องขอพิจารณาคดีในที่ประชุมใหญ่ศาลปกครองสูงสุด และคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 21 สิงหาคม 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ เพราะเห็นว่าการวินิจฉัยดังกล่าวถือเป็นดุลพินิจของศาลปกครองสูงสุด และเอกสารหลักฐานในเรื่องสถานะของ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด มิได้เป็นพยานหลักฐานใหม่อันจะมีผลทำให้ข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วเปลี่ยนแปลงไปในสาระสำคัญ ดังนั้น คำขอให้ศาลพิจารณาคดีใหม่จึงไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 75 วรรคหนึ่ง (1) และ (3) ประกอบวรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542

วันที่ 18 กันยายน 2562 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจาก คค. และ รฟท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลปกครองสูงสุด

วันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่อนุญาตคำขอทุเลาการบังคับคดี โดยให้เหตุผลว่า "คดีนี้อยู่ระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุดซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่ได้มีคำสั่งในเรื่องดังกล่าว จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543 ในอันที่ศาลจะสั่งงดบังคับคดี ศาลจึงไม่อนุญาตตามคำขอ"

สำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ได้สอบถามความคืบหน้าในการดำเนินการตามคำพิพากษาดังกล่าวเป็นระยะ ๆ โดย คค. และ รฟท. ต่างก็รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ว่าในขณะนี้คณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด (แต่งตั้งตามคำสั่ง คค. ที่ 125/2562 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2562) ทำการเจรจาในเบื้องต้นกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐอันมีลักษณะเป็นสัญญาประนีประนอม ซึ่งทางราชการไม่เคยดำเนินการมาก่อน คค. จึงมีหนังสือหารือสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด และได้รับหนังสือตอบข้อหารือจากสำนักงานอัยการสูงสุดกลับมาแล้ว โดยมีความเห็นในประเด็นข้อกฎหมายต่อเงื่อนไขของร่างบันทึกข้อตกลง พร้อมทั้งแจ้งว่าหากเจ้าหนี้ของบริษัทฯ ต้องเสียเปรียบจากการลงนามในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ก็อาจใช้สิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้เพิกถอนบันทึกข้อตกลงดังกล่าวได้ ตามมาตรา 237 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่มีคำสั่งว่าจะรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่หรือไม่ เนื่องจากหากมีคำสั่งรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่แล้ว ก็จะส่งผลให้เกิดการงดการบังคับคดีไว้ก่อน ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 22 กรกฎาคม 2563 ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลชั้นต้น ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ โดยเห็นว่ามิใช่พยานหลักฐานใหม่ อันอาจทำให้ข้อเท็จจริงเปลี่ยนไป

วันที่ 17 มิถุนายน 2563 รฟท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2533 (ซึ่งเป็นวันรับจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท)

วันที่ 20 ตุลาคม 2563 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำร้องผ่านผู้ตรวจการแผ่นดิน เพื่อขอให้เสนอความเห็นให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาว่ามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ต่อมา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ได้ประกาศข่าวมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดครั้งที่ 18/2545 วันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 เรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาการฟ้องคดีปกครองว่าเป็นการออกระเบียบตาม พรบ. จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 44 แต่มิได้ดำเนินการตามมาตรา 5 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง จึงขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญมาตรา 3 วรรคสอง และมาตรา 197 วรรคสี่

วันที่ 14 มิถุนายน 2564 คค. และ รฟท. ได้ร่วมกันยื่นคำขอให้พิจารณาพิพากษาคดีใหม่/คำของดการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2564 ได้ยื่นข้อเท็จจริงเพิ่มเติมประกอบคำขอแล้ว

วันที่ 13 กรกฎาคม 2564 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ของ คค. และ รฟท. ในคดีหมายเลขดำที่ 107/2552 หมายเลขดำที่ 2038/2551 หมายเลขดำที่ 1397/2552 และคดีหมายเลขแดงที่ 366 - 368/2557

วันที่ 11 สิงหาคม 2564 คค. และ รฟท. ได้ร่วมกันยื่นคำอุทธรณ์คัดค้านคำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 4 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำสั่งศาลปกครองสูงสุด ที่ 81 - 83/2565 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รฟท.) ไว้พิจารณา และให้ศาลปกครองชั้นต้นพิจารณาคำขอให้ศาลมีคำสั่งงดการบังคับคดีของผู้ร้องทั้งสองต่อไป

วันที่ 7 มีนาคม 2565 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำของดการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง โดยอ้างเหตุว่าเมื่อศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งที่ 81 - 83/2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณา

พิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รฟท.) ไว้พิจารณาแล้ว กรณีจึงด้วยหลักเกณฑ์ตามข้อ 131 (1) ระเบียบของที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 14 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้มีหมายแจ้งคำสั่งงดการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดคดีหมายเลขดำที่ อ. 410 - 412/2557 คดีหมายเลขแดงที่ อ. 221 - 223/2562 ไว้ในระหว่างพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 30 พฤษภาคม 2565 ศาลปกครองกลางอ่านคำสั่งของศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ 1613/2563 และคดีหมายเลขแดงที่ 172/2563 โดยมีคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลปกครองชั้นต้นไม่รับคำฟ้องที่ รฟท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันที่ 22 สิงหาคม 2565 กระทรวงคมนาคม และ รฟท. ได้รับหมายแจ้งคำสั่งศาลปกครองกลางสั่งให้ คค. และ รฟท. ทำคำคัดค้านคำให้การแก้คำขอพิจารณาคดีใหม่ ต่อมา วันที่ 9 ธันวาคม 2565 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การต่อศาลปกครองกลาง

วันที่ 18 กันยายน 2566 ศาลปกครองกลาง มีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำชี้ขาดของสถาบันอนุญาโตตุลาการ เนื่องจากคดีขาดอายุความ

วันที่ 19 ตุลาคม 2566 บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด และขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

8.53.2.2 เพิ่มเติมจากที่กล่าวในข้อ 8.53.2.1 รฟท. มีคดีความที่ถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ซึ่งพิจารณาว่าเป็นหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา	จำนวนคดี	ทุนทรัพย์
ศาลชั้นต้น	172	3,492.78
ศาลอุทธรณ์	19	4,121.51
ศาลฎีกา	17	475.46
	208	8,089.75

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 มีคดีความที่ รฟท. ถูกฟ้องเป็นจำเลย เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 13 คดี มีทุนทรัพย์ลดลงจำนวน 7,820.38 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่ลดลงจากคดีความที่กิจการร่วมค้า เอส ยู ฟ้องร้อง รฟท. ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการและศาลปกครอง กรณีผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ต่อมาภายหลังวันสิ้นงวดบัญชี มีคำตัดสินชี้ขาดและคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดแล้ว รฟท. จึงได้พิจารณาบันทึกเป็นประมาณการหนี้สิน

8.54 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน

คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ รวม 65,353 ล้านบาท ดังนี้

1. ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

2. ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่ารื้อย้ายสิ่งกีดขวางและระบบสาธารณูปโภค จำนวน 1,758 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา จำนวน 7 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 214 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง จำนวน 11,154 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ครม. มีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท (ปรับวงเงินจากเดิม 65,353 ล้านบาท เป็น 59,888 ล้านบาท) ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน 55,704 ล้านบาท (งานโยธา งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่ารื้อย้าย) และ ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 ครม. มีมติ ดังนี้

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) จากเดิมที่ ครม. 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 จำนวน 44,779 ล้านบาท งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล จำนวน 13,372 ล้านบาท งานรื้อย้าย จำนวน 105 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,244 ล้านบาท งานเผื่อเหลือเผื่อขาด จำนวน 1,381 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 864 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. เป็นเงิน 2,403 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย งานไฟฟ้าเครื่องกล จำนวน 2,162 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา จำนวน 84 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 157 ล้านบาท

2. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ แบ่งเป็นกรอบวงเงิน ดังนี้

2.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า จำนวน 6,560 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า จำนวน 6,131 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 429 ล้านบาท

2.2 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า จำนวน 3,840 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า จำนวน 3,589 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 251 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2555 ครม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555 รับทราบสถานการณ์ดำเนินการประกวดราคาโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ในสัญญาที่ 1 - 3 ซึ่งประกอบด้วย สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,137 ล้านบาท สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,314 ล้านบาท และสัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 25,656 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา เป็นเงินจำนวน 72,107 ล้านบาท โดยกิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดในสัญญาที่ 1 (งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) และเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธา เป็นจำนวน 74,798.26 ล้านบาท (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552) โดยปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ 1 เพิ่มเติมจากจำนวน 27,137 ล้านบาท เป็นจำนวน 29,828.26 ล้านบาท โดยมอบหมายให้ รฟท. จัดทำรายละเอียดการปรับเพิ่มวงเงินแยกเป็นรายการ ซึ่งการประชุม ครม. เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2556 ได้รับทราบรายละเอียดการปรับเพิ่มวงเงินสัญญาที่ 1 ดังกล่าวแล้ว

เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2556 ครม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 3 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 ในเรื่องการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธาของโครงการฯ ของสัญญาที่ 2 (งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ - รังสิต) เพิ่มเติมจากจำนวน 19,314 ล้านบาท เป็นจำนวน 21,235.44 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 76,719.70 ล้านบาท และให้ รฟท. ดำเนินการโครงการดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การก่อสร้างงานโยธาในสัญญาที่ 1 และ 2 ตามลำดับขั้นตอนต่อไป

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ครม. มีมติอนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมจำนวน 8,140 ล้านบาท (จากวงเงินลงทุนเดิมตามมติ ครม. วันที่ 8 มกราคม 2556 จำนวน 76,719.70 ล้านบาท) รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 84,859.70 ล้านบาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยกรอบ

วงเงินโครงการฯ ปรับเพิ่มเติม รวม 8,140 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 1 จำนวน 4,315 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 2 จำนวน 3,352 ล้านบาท และค่าก่อสร้างสัญญาที่ 3 จำนวน 473 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ปรับกรอบวงเงินโครงการฯ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 จำนวน 84,859.70 ล้านบาท) เป็นจำนวน 91,567.30 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอปรับกรอบวงเงินโครงการฯ และให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวดงานที่ 27 - 29 และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าโดยอนุมัติจัดหาแหล่งเงินกู้รองรับโครงการ รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท

สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน (สายสีแดง)

หน่วย : ล้านบาท

ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
22 พฤษภาคม 2550	โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	-	65,353.00
16 ตุลาคม 2550	โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	(5,465.00)	59,888.00
10 มีนาคม 2552	โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	59,888.00	5,260.00	65,148.00
	จัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการฯ	-	10,400.00	10,400.00
	รวมทั้งสิ้น ปี 2552	**59,888.00**	**15,660.00**	**75,548.00**
	กรอบวงเงินรวม 75,548 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,344 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,461 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 26,272 ล้านบาท			
	ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105 ล้านบาท			
	งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,366 ล้านบาท			
	(สัญญาที่ 1 - 3 รวม 73,077 ล้านบาท)			
3 กรกฎาคม 2555	รับทราบสถานการณ์การประกวดราคา			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา กรอบวงเงิน 27,344 ล้านบาท ประกวดราคาได้			27,137.00
	สัญญาที่ 2 งานโยธา กรอบวงเงิน 19,461 ล้านบาท ประกวดราคาได้			19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ กรอบวงเงิน 26,272 ล้านบาท ประกวดราคาได้			25,656.00
	รวมทั้งสิ้น			**72,107.00**
	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	27,137.00	2,691.26	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	-	19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	-	25,656.00
	รวมทั้งสิ้น	**72,107.00**	**2,691.26**	**74,798.26**
8 มกราคม 2556	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	29,828.26	-	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	1,921.44	21,235.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	-	25,656.00
	รวมทั้งสิ้น	**74,798.26**	**1,921.44**	**76,719.70**

หน่วย : ล้านบาท

ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
3 กุมภาพันธ์ 2558	แก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงิน ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	29,828.26	4,315.00	34,143.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	21,235.44	3,352.00	24,587.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	25,656.00	473.00	26,129.00
	รวมทั้งสิ้น	**76,719.70**	**8,140.00**	**84,859.70**
9 กุมภาพันธ์ 2559	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	34,143.26	(24.88)	34,118.38
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	24,587.44	(11.53)	24,575.91
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	26,129.00	6,744.01	32,873.01
	รวมทั้งสิ้น	**84,859.70**	**6,707.60**	**91,567.30**
	กรอบวงเงินรวมปรับฐานวงเงินเพิ่ม จำนวน 93,950.58 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 34,118.38 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 24,575.91 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 32,873.01 ล้านบาท			
	ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105.00 ล้านบาท			
	งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,278.28 ล้านบาท			
	(สัญญาที่ 1 - 3 รวม 91,567.30 ล้านบาท)			
1 กุมภาพันธ์ 2565	ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม	93,950.58	2,917.75	96,868.33
	รวมปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นทั้งสิ้นปี 2552 - 2565		38,038.05	

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด 27 ถึง 29 กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน รวมเป็นวงเงินทั้งสิ้น 96,868.33 ล้านบาท โดยมีความเห็นชอบตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้

1) รฟท. ปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการ จำนวน 2,917.75 ล้านบาท เพื่อเป็น

1.1) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการเปลี่ยนแปลงเงินจาก JICA เป็นเงินกู้ในประเทศ

1.2) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าของโครงการให้ครบถ้วนตามกฎหมายและการใช้เงินกู้ ECP

1.3) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นที่ต้องชำระจากเงินเยนจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่มากกว่าประมาณการกรอบวงเงินช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

2) เห็นควรให้กระทรวงการคลังให้กู้เงินในประเทศเพื่อให้ รฟท. กู้ต่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 7,078.89 ล้านบาท โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมจัดหาตู้รถไฟฟ้าให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระ

3) อนุมัติให้ รฟท. กู้เงินในประเทศและกระทรวงการคลังค้ำประกันเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการต้องจ่ายชำระผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินเยน ซึ่งมากกว่าที่ประมาณการไว้ และภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้างานระบบไฟฟ้าเครื่องกล รถตู้ไฟฟ้า ของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน 906.29 ล้านบาท โดย รฟท. รับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงิน

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม ตามที่อธิบายตามข้อ 2 ข้อย่อย 2.6 ของหมายเหตุนี้

ณ วันสิ้นงวด รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมีบริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ณ วันสิ้นงวดได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมีบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2550 วงเงิน 6.15 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 งวด ครบกำหนดตามสัญญาวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ต่อมา ได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาอีก 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ครบกำหนดวันที่ 22 มิถุนายน 2551 และครั้งที่ 2 ครบกำหนดวันที่ 12 ธันวาคม 2551 ณ วันสิ้นงวด ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ 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 8 เป็นเงิน 6.39 ล้านบาท เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 รวมเป็นเงินที่เบิกจ่ายทั้งสิ้น จำนวน 213 ล้านบาท

บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้าย ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2552 ปรับแบบก่อสร้างทางเพื่อหลบแนวท่อก๊าซ ปตท. วงเงิน 5.62 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบ

งานส่วนที่ 1 งานควบคุมงานก่อสร้าง มีบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาว่าจ้างฉบับที่ 1 ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2552 ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2552 ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2555 และบันทึกข้อตกลงระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ 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 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยมีกิจการร่วมค้า ยูนิค - ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซุนโวคอนสตรัคชั่น แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2551 สัญญาเริ่มต้นวันที่ 15 มกราคม 2552 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 19 มกราคม 2555 วงเงิน 9,087.39 ล้านบาท และเงินที่ได้รับจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซกีดขวาง จำนวน 26.61 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,114 ล้านบาท รฟท. จ่ายค่าก่อสร้าง งวดที่ 1 - 41 ครบถ้วน เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวย โดยมีบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟฟ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา จำนวน 17.85 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

1.6 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน สัญญาที่ 3B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และ บริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รฟฟ./2559 ลงวันที่

30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นเงินบาท จำนวน 1,593.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 15,573.33 ล้านเยน โดยจ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 เป็นเงินเยน จำนวน 2,119.01 ล้านเยน และจ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 เป็นเงินบาท จำนวน 124.60 ล้านบาท โดยกลุ่มบริษัท MHSC ขอขยายเวลาตามสัญญาเพิ่มเติมถึงวันที่ 24 กันยายน 2564 เพียงวันที่ 11 มีนาคม 2567 ได้จ่ายเงินค่างานงวดที่ 1 - 64 เป็นเงินบาท จำนวน 875.46 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 13,253.15 ล้านเยน

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

2.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบราคากลาง โดยมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 กันยายน 2551 วงเงิน 7.32 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 60 วัน สัญญาเริ่มต้นวันที่ 21 ตุลาคม 2551 สิ้นสุดวันที่ 19 ธันวาคม 2551 แบ่งการชำระเงินเป็น 2 งวด งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้าร้อยละ 15 งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมีบริษัท เอเซี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.50 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559

2.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบราคากลาง โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดย รศ.ดร.สกุล ห่อวโนทยาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ วก./สญ./2/2555 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2555 วงเงิน 5.50 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2555 ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2555

2.4 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ โดยมี 1. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท เช้าท์อิ๊สท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด 3. บริษัท นิปปอน โคจิ จำกัด 4. บริษัท อินเด็กซ์อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแทนส์ จำกัด และ 6. บริษัท พีบี เอเซีย จำกัด เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.03/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2556 วงเงินเป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท จำนวน 747.50 ล้านบาทและเป็นเงินเยนจำนวน 211.05 ล้านเยน ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 54.5 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 โดยขยายระยะเวลาสัญญา ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2563 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1 - 55 เป็นเงินบาท จำนวน 747.50 ล้านบาท และงวดที่ 1 - 54 เป็นเงินเยน จำนวน 211.05 ล้านเยน ครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2563

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคุมงานก่อสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โดยมีคู่สัญญา ดังนี้

1) บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด
2) บริษัท แอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด
3) บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
4) บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด
5) บริษัท นอร์ซีฟ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
6) Tonichi Engineering Consultants. Inc และ
7) TransurbTechnirail/S.A

สัญญาจ้างเลขที่ กส.05/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2556 เป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท จำนวน 1,168.43 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 676.76 ล้านเยน ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 โดยขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 27 มิถุนายน 2563 เพียงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2560 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1-48 เป็นเงินบาท จำนวน 870.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 256.02 ล้านเยน

รฟท. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญาที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยสัญญาที่ 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ - รังสิต และการควบคุมงานในสัญญาที่ 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 24 กันยายน 2564 โดยค่าควบคุมงานสัญญาที่ 3A เป็นเงินบาท จำนวน 290.15 ล้านบาท

และเป็นเงินเยน จำนวน 418.49 ล้านเยน เพียงวันที่ 15 ธันวาคม 2563 ได้เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1 - 48 เป็นเงินบาท จำนวน 287.87 ล้านบาท และงวดที่ 1 - 44 เป็นเงินเยน จำนวน 393.25 ล้านเยน หลังวันสิ้นงวด รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์) และศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีกิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ซิโน - 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 จำนวน 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,854.35 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 2,667.62 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 186.73 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมามีการปรับแบบฯ ตามมติ ครม. วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 วงเงินสัญญาปรับเพิ่มเป็น 34,118.38 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 30,853.35 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 3,265.03 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 3,051.43 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 213.60 ล้านบาท) และขอขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563 และได้ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาแล้ว โดยได้เบิกจ่ายค่างานตั้งแต่งวดที่ 1 - 80 (บางส่วน) รวมกับเงินจ่ายล่วงหน้าแล้วเป็นเงิน 34,205.66 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2566 มีการจ่ายเงินค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายค่างานก่อสร้าง งวดที่ 27 - 29 ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 อีกจำนวน 50.62 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 34,256.28 ล้านบาท และ ณ วันสิ้นงวดบัญชีปี 2564 รฟท. ได้ตรวจรับงานตั้งแต่งวดที่ 80 (ส่วนที่เหลือ) จนถึงงวดสุดท้าย งวดที่ 85 เสร็จเรียบร้อยแล้ว

ในปี 2565 กิจการร่วมค้า เอส ยู ได้ยื่นฟ้องเรียกร้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ กรณีมีข้อพิพาทการผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการฯ และคณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาด ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2565 ให้ รฟท. ชำระเงินให้กับกิจการร่วมค้า เอส ยู ต่อมาเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 รฟท. ได้ยื่นฟ้องคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลางและศาลปกครองสูงสุด ซึ่งภายหลังวันสิ้นงวดบัญชีปี 2567 ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาไม่รับคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดฯ รฟท. จึงได้พิจารณาบันทึกประมาณการหนี้สินตามคำพิพากษา โดยรับรู้เป็นต้นทุนงานระหว่างก่อสร้างโครงการฯ ตามจำนวนที่ถูกตัดสินให้ชำระค่างวดงานที่ตรวจรับแล้ววงวดที่ 80 (ส่วนที่เหลือ) ถึงงวดที่ 85 เป็นเงิน 4,230.69 ล้านบาท และค่าชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ จำนวน 102.76 ล้านบาท และอื่น ๆ ในงบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.52

ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจาก ครม. ในส่วนของค่าใช้จ่ายจากคำสั่งการเปลี่ยนแปลงงาน (Variations Order) และค่างวดงานที่เหลือ อันเนื่องมาจากกรอบวงเงินโครงการที่ได้รับอนุมัติจาก ครม. สำหรับงานก่อสร้างในแต่ละสัญญามีกรอบวงเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 ไม่เพียงพอต่อการจ่ายค่างานตามกรอบสัญญาเดิมในส่วนงวดงานที่เหลือของงานโยธา

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ - รังสิต โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 19,203.23 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,032.17 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง จำนวน 1,899.22 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 132.95 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมา รฟท. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับที่ 1 งานสัญญาที่ 2 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558 อันเนื่องมาจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ ซึ่งทำให้วงเงินค่าก่อสร้างงานสัญญาที่ 2 เพิ่มขึ้น จำนวน 3,340.51 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) คิดรวมวงเงินค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 แล้วเป็นเงินจำนวน 24,575.91 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ JICA จำนวน

22,224.07 ล้านบาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0) และเงินกู้ภายในประเทศจำนวน 2,351.84 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) เพียงวันที่ 23 มิถุนายน 2563 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1 - 68 (งวดสุดท้าย) เป็นเงินค่างวดงาน จำนวน 24,168.62 ล้านบาท (รวมเงินประกันผลงานที่ยังไม่ได้จ่ายคืนบางส่วน) ต่อมา เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2566 มีการจ่ายเงินค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายค่างานก่อสร้าง งวดที่ 27 - 29 ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 อีกจำนวน 61.66 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 24,230.28 ล้านบาท และได้ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาจ้างก่อสร้างแล้ว และ รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

2.8 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถ 2 แห่ง (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.11/ศบ/2558 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 วงเงิน 6.02 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1 - 5 ครบถ้วนแล้วเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2559

2.9 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนธุรกิจ แผนกบริหารและแผนปฏิบัติการจัดเดินขบวนรถโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นคู่สัญญา เพื่อพิจารณารูปแบบธุรกิจในการดำเนินการให้บริการรถไฟชานเมือง (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 ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2560

2.10 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต สัญญาที่ 3A โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และ บริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.7/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นเงินบาท จำนวน 10,409.81 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 58,927.12 ล้านเยน และบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมฯ ฉบับที่ 2 เป็นเงินบาท จำนวน 167.78 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 2,666.25 ล้านเยน โดยเบิกจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าและค่างานงวดที่ 1 - 64 เพียงวันที่ 4 เมษายน 2567 เป็นเงินบาท จำนวน 10,134.62 ล้านบาท วันที่ 20 มีนาคม 2566 มีการจ่ายค่าอากรขาเข้า (Import Duty) ครั้งที่ 8 - 9 และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) ครั้งที่ 8 - 9 จำนวน 19.52 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 9,910.97 ล้านบาท และจ่ายค่างานงวดที่ 1 - 64 เป็นเงินเยน จำนวน 58,108.64 ล้านเยน

สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน รฟท. ได้เปิดเดินรถขบวนปฐมฤกษ์ของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) วันที่ 26 มีนาคม 2564 เปิดให้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสารแบบ Soft opening ในเดือนสิงหาคม 2564 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในเดือนพฤศจิกายน 2564 ซึ่ง รฟท. ตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ชั่วคราวเป็นระยะเวลา 3 ปี ระหว่างปีงบประมาณ 2565 - 2567 หรือจนกว่าการโอนถ่ายสิทธิการเดินรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ให้เอกชนคู่สัญญาจะแล้วเสร็จ โดยมีสัญญาจ้างต่อเนื่อง 3 ปี การทำสัญญาจ้างเป็นปีต่อปี

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2566 รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างบริหารและซ่อมบำรุงว่าจ้างบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2566 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2567 วงเงินสัญญาจ้างรวมไม่เกิน 510.21 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 รฟท. จัดทำสัญญาจ้างบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงต่อเนื่องถึงวันที่ 30 กันยายน 2568 วงเงินสัญญาไม่เกิน 561.28 ล้านบาท

8.55 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)

ครม. มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติ

การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องของ รฟท. และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 หรือกฎหมาย EEC

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ดังนี้

1. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2556 โดยมีบริษัท เอเซี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทีมคอนซัลติ้งเอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.4/ศบ./2560 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2560 ค่างานตามสัญญา จำนวน 79.79 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 12 มิถุนายน 2560 ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2563

2. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โดยมีบริษัท เอเซี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.11/ศม./2561 ลงวันที่ 26 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9.99 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มปฏิบัติงาน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้วเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562

3. เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2564 คณะรัฐมนตรีอนุมัติขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จากเดิม 3,570.29 ล้านบาท ขยายกรอบวงเงินจำนวนไม่เกิน 2,170.15 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนไม่เกิน 5,740.44 ล้านบาท รฟท. จัดทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท และ ช่วงสุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา ยอดเบิกจ่ายรวม 5,042.07 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ได้มีพิธีลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง -สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด หรือ Eastern High - Speed Rail Linking Three Airports Co.,Ltd. ประกอบด้วย กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตรที่เป็นกิจการร่วมค้า ได้แก่ China Railway Construction Corporation Limited จากสาธารณรัฐประชาชนจีน บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล้อปเมนต์ และ บมจ.ช.การช่าง และพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจเพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) มีแนวเส้นทางเชื่อมโยงท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อผ่านสถานีมักกะสัน เลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมุ่งหน้าต่อไปตามแนวทางรถไฟสายตะวันออก ผ่านแม่น้ำบางปะกงเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา และเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นสถานีสุดท้าย ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

1. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvanabhumi Airport Link and City Air Terminal : ARL)

2. โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท (ARL Extension)

3. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ – ระยอง

โดยขบวนรถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน 119,425 ล้านบาท ภายใต้สัญญาร่วมลงทุน 50 ปี โดยมีรูปแบบการร่วมลงทุน คือ เอกชนคู่สัญญารับผิดชอบงานการออกแบบงานการก่อสร้าง งานการจัดหาแหล่งเงินทุน งานการให้บริการ และงานการบำรุงรักษา (Design - Build - Finance - Operation -Maintenance : DBFOM) กำหนดรูปแบบผลประโยชน์ตอบแทนของคู่สัญญาแบบ PPP Net Cost และมีระยะเวลาของโครงการ ดังนี้

1. ระยะเวลาของโครงการการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูง มีระยะเวลา 50 ปี แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่
   1.1 งานระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธา ระยะเวลา 5 ปี
   1.2 งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา ระยะเวลา 45 ปี
2. ระยะเวลาการดำเนินงานอื่นภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูง ดังนี้
   2.1 แอร์พอร์ต เรลลิงก์ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่
   2.1.1 งานระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธา ระยะเวลา 2 ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. โดยคู่สัญญาจะต้องชำระค่าใช้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้ รฟท. เป็นจำนวน 10,671.09 ล้านบาท เมื่อชำระครบถ้วนจึงมีสิทธิดำเนินกิจการทางพาณิชย์ การให้บริการเดินรถ จนถึงวันสิ้นสุดโครงการ
   2.1.2. งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา จะเริ่มงานตามที่ รฟท. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ
   2.2 แอร์พอร์ต เรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่
   2.2.1 งานในระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธาระยะเวลา 5 ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท.
   2.2.2.งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา จะเริ่มงานตามที่ รฟท. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ
   2.3 การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี
   2.4 การดำเนินกิจการทางพาณิชย์ของสถานีในเขตเมือง

ทั้งนี้ ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

1. ส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอู่ตะเภา ประกอบด้วย 1. รถไฟความเร็วสูง 2. แอร์พอร์ตเรลลิงก์ และ 3. แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย โดยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งหมดที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. ในทันทีที่มีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build - Transfer - Operate : BTO)

2. ส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการมอบสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ (Build - Operate - Transfer : BOT)

โดยบริษัทฯ จะมีหน้าที่ออกแบบงานโยธา ส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งระบบรถไฟความเร็วสูง เดินรถ บำรุงรักษา รวมถึงพัฒนาพื้นที่มักกะสัน ศรีราชา และพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี รับโอนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ซึ่งต้องชำระหนี้บริหารจำนวน 10,671.09 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี

การบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL)

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด - 19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และให้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

รฟท. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ในการเดินหน้าร่วมแก้ไขปัญหาการให้บริการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เอกชนคู่สัญญา เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถไฟฟ้า

แอร์พอร์ต เรลลิงก์ ภายหลังวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ซึ่งในระหว่างการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนยังไม่แล้วเสร็จและเอกชนคู่สัญญายังไม่ได้ชำระค่าสิทธิแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน รฟท. ยังไม่ได้มอบสิทธิตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนแก่เอกชนคู่สัญญาแต่อย่างใด

การที่เอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระค่าสิทธิในการเดินรถภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 โดยความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณที่ให้ไว้ในคราวพิจารณา เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง มีความเห็นว่ารัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ทั้งสิ้นไปจนถึงวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เท่านั้น ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 รัฐบาลรับภาระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินเฉพาะในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน 22,558.06 ล้านบาท และ รฟท. รับภาระในส่วนของขบวนรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณ จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีบันทึกสั่งการลงวันที่ 27 กันยายน 2564 ท้ายหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กองยุทธศาสตร์และแผนงานเลขที่ คค 0208/กยผ 1001 ลงวันที่ 14 กันยายน 2564 โดยให้ รฟท. คิดค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นกับเอกชนคู่สัญญาด้วย ซึ่ง รฟท. ได้แจ้งให้เอกชนคู่สัญญานำเงินมาชำระค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ตามงวดที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 25.ตุลาคม 2564 เป็นต้นมา

ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามสัญญาร่วมลงทุน และบันทึกข้อตกลง (MOU) ในการบริหารงานและกำหนดแนวทางการชำระหนี้ค่าสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่บริษัทร่วมลงทุนจะรับไปบริหาร โดย รฟท. มีหนังสือลงวันที่ 10 มีนาคม 2565 ขอให้บริษัทฯ ดำเนินการชำระค่าสิทธิบริหารโครงการ

เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญาได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 2) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงขยายเวลาการมีผลใช้บังคับของบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฯ และขยายวันที่กำหนดให้เงื่อนไขสำเร็จครบถ้วนตามข้อ 6.2 ของสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 7 ของบันทึกข้อตกลงฯ ออกไปเป็นระยะเวลาเพิ่มเติมอีก 3 เดือน นับจากวันที่ 24 เมษายน 2565 (ซึ่งตรงกับวันที่ 24 กรกฎาคม 2565) หรือระยะเวลาอื่นที่ขยายเพิ่มเติมตามที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะกำหนด

2) เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบชำระภาระดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งปวง ซึ่ง รฟท. ต้องชำระให้สถาบันการเงินและกระทรวงการคลังเกี่ยวข้องกับแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ในช่วงระยะเวลาภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องนำมาชำระให้ รฟท. ภายในกำหนดเวลาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกัน

เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 3) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงขยายเวลาการมีผลใช้บังคับของบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฯ ออกไปถึงวันที่ 4 มกราคม 2566 หรือระยะเวลาอื่นที่ขยายเพิ่มเติมตามที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะกำหนด

2) รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงให้ขยายวันที่กำหนดให้เงื่อนไขสำเร็จครบถ้วนตามข้อ 6.2 ของสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 7 ของ บันทึกข้อตกลงฯ ออกไปถึงวันที่ 4 มกราคม 2566 หรือระยะเวลาอื่นที่ขยายเพิ่มเติมตามที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะกำหนด ทั้งนี้ ระยะเวลาที่ขยายออกไปดังกล่าวก็เพื่อให้มีการดำเนินการเงื่อนไขฯ ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ ข้อ 6.1 ส่วนที่ยังไม่แล้วเสร็จให้สำเร็จ ได้แก่ เอกชนคู่สัญญาต้องดำเนินการให้ได้รับบัตรส่งเสริมฯ และคู่สัญญาต้องนำสัญญาร่วมลงทุนฯ ไปจดทะเบียนการเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ณ สำนักงานที่ดินที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 4) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงกันยกเลิกความในข้อ 9.1 ของรายละเอียดขอบเขตงานสนับสนุนของเอกชนคู่สัญญา ตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข 1 และให้ใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน "เอกสารแนบท้ายหมายเลข 1 (ขอบเขตงานสนับสนุนของเอกชนคู่สัญญา)" "9.1 เงินสดสำรองทอนต้องนำส่ง รฟท. และ รฟท. จะส่งคืนให้แก่เอกชนคู่สัญญาภายหลังจากที่การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ แล้วเสร็จ"

เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ฉบับที่ 5) โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รฟท. ตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบภาระดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งปวง ซึ่ง รฟท. ต้องชำระให้สถาบันการเงินและกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้องกับแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ในช่วงระยะเวลา ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ทั้งนี้

(ก) สำหรับดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่ง รฟท. ได้สำรองจ่ายไปแล้ว ทั้งสิ้นจำนวน 102.21 ล้านบาท เอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระให้แก่ รฟท. ภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ 4 มกราคม 2566 ซึ่งเป็นวันที่บันทึกข้อตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ หากพ้นกำหนดดังกล่าวแล้วเอกชนคู่สัญญายังไม่ได้ชำระให้แก่ รฟท. ให้ รฟท. มีสิทธิบังคับหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3. ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่ง รฟท. ได้สำรองจ่ายไปดังกล่าว และ

(ข) สำหรับดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่งยังไม่ถึงกำหนดชำระ รฟท. จะแจ้งกำหนดเวลา และจำนวนรวมของดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นที่จะถึงกำหนดชำระในแต่ละงวดให้เอกชนคู่สัญญาทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรส่วนรายละเอียดกำหนดการชำระเงินที่ รฟท. มีกับกระทรวงการคลังและ/หรือสถาบันการเงินต่าง ๆ และเอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นสำหรับแต่ละงวดในจำนวนเงินที่ได้รับแจ้งจาก รฟท. ให้แก่ รฟท. ภายในกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้ง ทั้งนี้ หากเอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระเป็น ค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินให้แก่ รฟท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามข้อ (ข) นี้ ให้ รฟท. มีสิทธิบังคับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รฟท. ตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เอกชนคู่สัญญาไม่ได้ชำระให้แก่ รฟท.

ในกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมก่อนหน้านี้ทุกฉบับ และ รฟท. ใช้สิทธิหักหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ เพื่อนำมาชำระสำหรับกรณีที่เอกชนคู่สัญญา ไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฯ จนเป็นเหตุให้หลักประกันลดลงนั้น เอกชนคู่สัญญาต้องนำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมต่อ รฟท. เพื่อให้มูลค่ารวมของหลักประกันเท่ากับ 1,067.11 ล้านบาท และต้องดำเนินการดังกล่าวให้เสร็จสิ้นภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ รฟท.ได้บอกกล่าวให้เอกชนคู่สัญญาทราบว่ามีการบังคับหลักประกันดังกล่าว ทั้งนี้ หลักประกันที่เอกชนคู่สัญญาต้องนำมาวางเพิ่มเติมดังกล่าวอาจเป็นเงินสด เช็คที่ธนาคารเซ็นสั่งจ่ายหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกันก็ได้

หากเอกชนคู่สัญญาไม่ได้นำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมให้แก่ รฟท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคก่อนให้ รฟท. มีสิทธิหักเงินที่เอกชนคู่สัญญามีสิทธิได้รับคืนตามบันทึกข้อตกลงฯ มาวางเป็นหลักประกันจนครบจำนวนตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ

ตั้งแต่วันที่ 4 กรกฎาคม 2566 จนถึงวันที่ 30 มกราคม 2568 รฟท. และเอกชนคู่สัญญาได้ลงนามในบันทึกข้อตกลง (MOU) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 6 ถึงฉบับที่ 11) โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รฟท.

ตามข้อ 7. ของบันทึกข้อตกลง ออกไปจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2568 หรือขยายจนถึงวันที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่วันใดจะถึงกำหนดก่อน

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์

รฟท. มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ โดย รฟท. จะส่งมอบสิทธิครอบครองให้แก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อใช้สำหรับการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ หากเอกชนคู่สัญญาดำเนินงานออกแบบและงานการก่อสร้างงานจัดหาทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญมาเพิ่มเติม รวมถึงงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนรถไฟและทางเชื่อมกับอาคาร สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้ รฟท. นับแต่วันที่ภายในวันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ โดย รฟท. ไม่ต้องชำระค่าตอบแทนใด ๆ (Build - Transfer - Operate : BTO) ตามสัญญาร่วมลงทุนข้อ 7.2 (1)

เมื่อครบกำหนดระยะเวลาของโครงการ ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ 31.1 (1) (ข.) เอกชนคู่สัญญาต้องส่งมอบทรัพย์สิน 1) ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ 2) ทรัพย์สินอื่นที่ไม่ใช่ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ แก่ รฟท. โดยทรัพย์สินอย่างน้อยต้องอยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพเหมาะสม ตามอายุการใช้งานภายใต้การบำรุงรักษาตามมาตรฐาน เพื่อให้สามารถใช้งานได้ดี โดยปราศจากการชำรุดบกพร่อง (เว้นแต่การเสื่อมสภาพจากการใช้งานปกติ) ทั้งนี้ หากไม่สามารถส่งมอบคืนได้ตามมูลค่าเดิม จะต้องชดใช้ค่าเสียหายตามข้อ 25 (4) ทั้งนี้ ณ วันสิ้นงวด รฟท. มิได้ปรับยอดพัสดุคงเหลือ ส่วนที่มอบสิทธิครอบครองแก่เอกชนคู่สัญญา เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

8.56 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

ครม. มีมติเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 179,412.21 ล้านบาท ได้มีการลงนามระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือ (MOU) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ ต่อมาหลังจากการหารือทวิภาคีระหว่างนายกรัฐมนตรีทั้งสองประเทศในการประชุมผู้นำความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ครั้งที่ 1 ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเริ่มต้นก่อสร้างโครงการในช่วงที่ 1 (กรุงเทพฯ - แก่งคอย) และช่วงที่ 3 (แก่งคอย - นครราชสีมา) เป็นอันดับแรกรวมระยะทาง 253 กิโลเมตร และช่วงที่ 4 (นครราชสีมา - หนองคาย) เป็นลำดับต่อมา และชะลอการก่อสร้างช่วงที่ 2 (แก่งคอย - มาบตาพุด) ออกไปก่อน

ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2560 ข้อ 2 ให้ รฟท. ทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก Nation Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ดังต่อไปนี้

(1) งานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา

(2) งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา

(3) งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร

สัญญาที่ทำกับฝ่ายจีน แบ่งออกเป็น 3 สัญญาย่อย ได้แก่

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา สัญญาที่ 2.1 การออกแบบรายละเอียดงานโยธา โดยมี CHINA RAILWAY International Co.,Ltd. และ CHINA RAILWAY Design Corporation เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ SCD.6/HSR/2560 ลงวันที่ 4 กันยายน 2560 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1,706.77 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 10 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2560 ได้เบิกจ่ายเงิน งวดที่ 1 - 7 ครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา สัญญาที่ 2.2 การควบคุมงานการก่อสร้างงานโยธา โดยมี CHINA RAILWAY International Co.,Ltd. และ CHINA RAILWAY Design Corporation เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ SCD.7/HSR/2560 ลงวันที่ 4 กันยายน 2560 ค่างานตามสัญญา จำนวน 3,500 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 46 เดือน

3. สัญญาที่ 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร โดยมี CHINA RAILWAY International Co.,Ltd และ CHINA RAILWAY Design Corporation เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ SCD.12 /HSR/2563 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 50,633.50 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 64 เดือน

สัญญางานก่อสร้างโยธา ได้แก่

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.9/รฟส./2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาฯ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 109.08 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลัก ๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

งานส่วนที่ 1 งานตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และการออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ ช่วงบ้านภาชี - แก่งคอย - นครราชสีมา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 15 เมษายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 83 วัน นับตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 7 กรกฎาคม 2561

งานส่วนที่ 2 งานจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม ส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

งานส่วนที่ 3 งานสำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน ช่วงบ้านภาชี - แก่งคอย - นครราชสีมา แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

ณ วันที่ 4 ตุลาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินส่วนที่ 1 (งวดที่ 1 - 3) ส่วนที่ 2 (งวดที่ 1 - 2) ส่วนที่ 3 (งวดที่ 1 - 3) และส่วนที่ 3 ช่วงที่ 2 (งวดที่ 1 - 2) เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 109.08 ล้านบาท

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2561 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาฯ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 24 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 52.91 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลัก ๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

งานส่วนที่ 1 งานตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และการออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ ช่วงกรุงเทพฯ - บ้านภาชี ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 20 มีนาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 19 มิถุนายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 80 วัน นับตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2561 ถึงวันที่ 7 กันยายน 2561

งานส่วนที่ 2 งานจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม ส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 10 กรกฎาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 9 ตุลาคม 2561

งานส่วนที่ 3 งานสำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านภาชี แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 20 มีนาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 19 มิถุนายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 57 วัน นับตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2561 ถึงวันที่ 15 สิงหาคม 2561

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

ณ วันที่ 23 สิงหาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินส่วนที่ 1 (งวดที่ 1 - 3) ส่วนที่ 2 (งวดที่ 1) ส่วนที่ 3 (งวดที่ 1 - 3) และ ส่วนที่ 3 ช่วงที่ 2 (งวดที่ 1 - 2) เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 50.32 ล้านบาท

3. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดการ่ประกวดราคาสัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil works) โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาฯ (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2561 และบันทึกข้อตกลงแนบท้าย (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 2) ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 8.16 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ได้เบิกจ่ายเงิน งวดที่ 1 - 7 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2.78 ล้านบาท

4. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดทำข้อกำหนดและประเมินข้อเสนอ สัญญาจ้างงานและออกแบบรายละเอียดงานโยธา สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาและสัญญางานออกแบบจัดหา ติดตั้งระบบราง ระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร โดยบริษัทอาร์ แอนด์ ที เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.7/รฟส./2561 ลงวันที่ 14 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 17.54 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

ณ วันที่ 17 ธันวาคม 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 6 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 17.54 ล้านบาท

5. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิล คอนสตรัคชั่น เซอร์วิสเซส แอนด์ โปรดักส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.04/รฟส./2562 ลงวันที่ 6 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 3,114.98 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2562 สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 21 ตุลาคม 2563 ระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน และขยายเวลา 217 วัน เริ่มวันที่ 22 ตุลาคม 2563 สิ้นสุดวันที่ 26 พฤษภาคม 2564 และต่อมาผู้รับจ้างได้ขยายเวลาออกไปอีก 427 วัน นับแต่วันที่ 27 พฤษภาคม 2564 ถึงวันที่ 27 กรกฎาคม 2565

ณ วันที่ 5 มีนาคม 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 50 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,916.93 ล้านบาท

6. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ ควบคุมงานออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟและรับรองความปลอดภัยของระบบรถไฟ โดยบริษัท เอพซิลอน จำกัด บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด และบริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.05/รฟส./2562 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1,219 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 สิ้นสุดสัญญาก่อสร้าง วันที่ 31 มีนาคม 2567 ระยะเวลาดำเนินการ 60 เดือน และมีการขยายระยะเวลาของสัญญาเพิ่มออกไปอีกจาก 60 เดือนเป็น 85 เดือน ทำให้สัญญาสิ้นสุดวันที่ 30 เมษายน 2569

ณ วันที่ 3 พฤษภาคม 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 54 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 879.70 ล้านบาท

7. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธา โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย 1. บริษัท เอเซี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด 2. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 3. บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนส์ จำกัด 4. บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด 5. บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด 6. บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด 7. บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ 8. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.14/รฟส./2562 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 731.56 ล้านบาท แบ่งการทำงานออกเป็น 6 ช่วง เริ่มดำเนินการแต่ละช่วงเมื่อได้รับหนังสือแจ้งให้ปฏิบัติงาน เริ่มงานช่วงแรกเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2562 แบ่งจ่ายค่าจ้างออกเป็น 22 งวด ที่ปรึกษาจะต้องลงมือทำงานภายในระยะเวลา ของงานช่วงที่ 1 งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา ช่วงนครราชสีมา - บ้านไผ่จะต้องดำเนินการตามสัญญานี้ให้แล้วเสร็จภายใน 10 เดือน นับตั้งแต่วันที่ผู้ว่าจ้างระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1 จนถึงงานช่วงที่ 6 งานสำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งจะต้องดำเนินการตามสัญญานี้ให้แล้วเสร็จภายใน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ผู้ว่าจ้างระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 6

ณ วันที่ 10 ตุลาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 10 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 629.14 ล้านบาท

8. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ไทย เอ็นยิเนียร์และอุตสาหกรรม จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.14/รฟส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9,838 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2567 และอนุมัติขยายวันที่สิ้นสุดสัญญาถึงวันที่ 2 มกราคม 2569 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,475.70 ล้านบาท

ณ วันที่ 17 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 40 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 5,038.42 ล้านบาท

9. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท อิตาเลียน ไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.15/รฟส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9,848 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 มกราคม 2567 และอนุมัติขยายวันที่สิ้นสุดสัญญาถึงวันที่ 20 พฤษภาคม 2568

ณ วันที่ 28 สิงหาคม 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 40 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 6,278.19 ล้านบาท

10. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิล เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.17/รฟส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 8,560 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2567 และอนุมัติขยายวันที่สิ้นสุดสัญญาถึงวันที่ 7 มิถุนายน 2568 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,284.00 ล้านบาท

ณ วันที่ 16 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 40 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 4,770.62 ล้านบาท

11. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.13/รฟส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 4,279.31 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 2 เมษายน 2567 และอนุมัติขยายวันที่สิ้นสุดสัญญาถึงวันที่ 7 มิถุนายน 2568

ณ วันที่ 9 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 37 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,749.06 ล้านบาท

12. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท กิจการร่วมค้า เอสพีทีเค จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.16/รฟส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 7,750.00 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 มกราคม 2567 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,162.50 ล้านบาท

ณ วันที่ 18 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 40 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,490.64 ล้านบาท

13. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยกิจการร่วมค้า ซีเอเอ็น เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2564 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2564 ค่างานตามสัญญา จำนวน 11,525.35 ล้านบาท โดยเริ่มงานนับจากวันที่ รฟท. ได้ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มทำงาน ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 1 มิถุนายน 2567 และอนุมัติขยาย

วันที่สิ้นสุดสัญญาถึงวันที่ 23 มกราคม 2568 และได้รับอนุมัติจากที่ประชุม คกร. ให้ขยายวันที่สิ้นสุดสัญญาถึงวันที่ 20 เมษายน 2569

ณ วันที่ 17 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 34 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 4,715.05 ล้านบาท

14. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดย บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟส./2564 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2564 ค่างานตามสัญญา จำนวน 6,573.00 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2565 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 กันยายน 2568

ณ วันที่ 17 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 21 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,669.62 ล้านบาท

15. จัดทำสัญญาจ้างงานที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรมของแหล่งมรดกโลกนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา โดยคณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากรเป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2565 ลงวันที่ 30 กันยายน 2565 ค่างานตามสัญญา จำนวน 33.21 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2565 ระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 24 เมษายน 2566

ณ วันที่ 10 ตุลาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 5 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 33.05 ล้านบาท

8.57 แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตามแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2566 ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ โดยมติที่ประชุม เห็นชอบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2566 (ปรับปรุงตามข้อสังเกตคณะอนุกรรมการกลั่นกรองแผนการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจ) ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 4/2566 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 และใช้ประกอบการประชุมคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ (คนน.) วันที่ 25 เมษายน 2566 และกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้เห็นชอบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 ตามที่ รฟท. เสนอ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2566

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2566 คณะกรรมการรถไฟฯ ได้เห็นชอบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการดำเนินงานทั้งปัจจัยภายในและภายนอก เพื่อดำเนินการทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 โดยแผนปฏิบัติการส่วนใหญ่ยังคงเป็นแผนปฏิบัติการในปี 2566 ที่ยังอยู่ระหว่างดำเนินการและเป็นแผนปฏิบัติการที่มีความสำคัญในการผลักดันกลยุทธ์และยุทธศาสตร์ที่การรถไฟฯ กำหนดไว้ และเพิ่มเติมโครงการบางส่วนให้สอดรับกับสถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง และเพื่อให้เป็นไปตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจที่ กค 0819.2/ว.668 เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีของรัฐวิสาหกิจ ตลอดจนแผนการดำเนินงานตามนโยบายค่าโดยสาร 20 บาท ตลอดสายของรัฐบาล สำหรับระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ไว้ในแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2567 ตลอดจนผลดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 ของแผนฟื้นฟูฯ จำนวน 85 แผนงาน/โครงการมีความล่าช้า และไม่เป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดไว้ จึงให้ รฟท. ติดตามผลการดำเนินงานระหว่างปีให้เป็นไปตามแผน

คค. รับทราบการรายงานผลตามแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 และเสนอแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 โดยเห็นชอบแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2566

เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2566 คณะอนุกรรมการกลั่นกรองแผนการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจรับทราบผลการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 และรับทราบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ในการประชุมครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2567 รับทราบผลการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 และรับทราบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 โดยมีมติมอบหมายให้ รฟท. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูฯ ให้ คค. จัดตั้งคณะทำงานกำกับติดตาม

การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อติดตามและเสนอแนะการแก้ไขปัญหาในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ตามแผนฟื้นฟูฯ

คค. มีคำสั่ง ที่ 583/2567 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานกำกับ ติดตาม การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานคณะทำงาน ดำเนินการประชุมครั้งที่ 2/2567 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2567 รับทราบผลการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูฯ ณ เดือนกันยายน 2567 มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามแผนงาน 50 แผนงาน คิดเป็นร้อยละ 44.64 ล่าช้ากว่าแผน 62 แผนงาน คิดเป็นร้อยละ 55.36 จากทั้งหมด 112 แผนงาน

ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 4/2566 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 รฟท. ได้นำเสนอต่อคณะอนุกรรมการแนวทางการเร่งรัดการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ ตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ภายใต้แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มีกลยุทธ์ ดังนี้

1. พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Enhance Competitive Advantage)
2. พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)
3. ปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง (Become Platform Provider)
4. พัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง (Non - core business enhancement)
5. ปฏิรูปองค์การให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform)
6. พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model (BCG Model Incorporation)

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการประจำปี 2568 ที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจการรถไฟฯ ข้างต้น ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2567 แล้ว

8.58 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2568 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น วงเงิน 166 ล้านบาท เพื่อสำหรับใช้ในโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยรอบพื้นที่สถานีรถไฟที่มีศักยภาพ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2568 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการกู้เงินระยะสั้น (วงเงินกู้เบิกเกินบัญชี) ของ รฟท. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 วงเงิน 1,500 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นกรอบวงเงินสำรองฉุกเฉิน

(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นายเอก สิทธิเวคิน)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย
STATE RAILWAY OF THAILAND

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
จัดทำโดย ศูนย์ประชาสัมพันธ์

E-BOOK

Call Center 1690