



การรถไฟแห่งประเทศไทย  
STATE RAILWAY OF THAILAND

# รายงานประจำปี 2566 ANNUAL REPORT 2023





เดินทาง  
อย่างต่อเนื่อง  
เพื่อวันนี้และวันต่อ ๆ ไป  
อย่างยั่งยืน



Connect to  
**Circular Economy**



Connect to  
**Lifestyle**

---

12

สารจากประธาน  
กรรมการรถไฟฯ  
MESSAGE FROM  
THE CHAIRMAN OF  
THE BOARD OF  
COMMISSIONERS

14

วิสัยทัศน์ พันธกิจ  
และยุทธศาสตร์  
VISION MISSION  
AND STRATEGY

# สารบัญ CONTENTS

---

18

คณะกรรมการรถไฟ  
แห่งประเทศไทย  
SRT BOARD OF  
COMMISSIONERS

32

คณะผู้บริหาร  
การรถไฟแห่งประเทศไทย  
SRT MANAGEMENT

54

โครงสร้างองค์กร  
ORGANIZATION  
STRUCTURE

56

รายงานผลการดำเนินงาน  
ของคณะกรรมการตรวจสอบ  
การรถไฟแห่งประเทศไทย  
ประจำปีงบประมาณ 2566  
ANNUAL PERFORMANCE  
REPORT 2023  
AUDIT COMMITTEE  
OF THE STATE RAILWAY  
OF THAILAND

83

การกำกับดูแล  
กิจการที่ดี  
GOOD CORPORATE  
GOVERNANCE

---

126

บันทึกเหตุการณ์สำคัญ  
ปี 2566  
2023 MILESTONES

135

สถิติบุคคล  
HUMAN RESOURCES  
STATISTICS

138

พัฒนาขีดความสามารถ  
ด้านการแข่งขัน  
ENHANCE COMPETITIVE  
ADVANTAGE

239

พลิกฟื้นธุรกิจหลัก  
CORE BUSINESS  
TURNAROUND

244

ปฏิรูปองค์กร  
ให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู  
ORGANIZATION  
REFORM

---

260

เหตุการณ์สำคัญ  
ในรอบปีงบประมาณ  
2566  
2023 SRT NEWS

347

ความรับผิดชอบต่อสังคม  
และสิ่งแวดล้อม  
CORPORATE SOCIAL  
AND ENVIRONMENTAL  
RESPONSIBILITY

355

รายงานของผู้สอบบัญชี  
และงบการเงิน  
INDEPENDENT  
AUDITOR'S REPORT  
AND FINANCIAL  
STATEMENTS

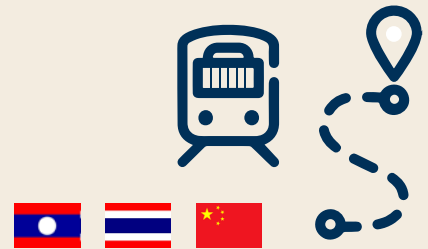


# CONNECT TO CIRCULAR ECONOMY



คาดว่าจะมีผู้ใช้บริการ  
รถไฟถึงปีละ  
200,000 คน

สร้างรายได้ต่อปี  
สูงถึง  
67 ล้านบาท



## เชื่อมต่อเส้นทางสายใหม่

เสริมสร้างเศรษฐกิจไทย  
สู่ความมั่นคง แข็งแรง

การเปิดสถานีรถไฟเวียงจันทน์ (คำชะหวาด) ซึ่งเป็นสถานีที่ขยายมาจากสถานีท่านาแล้ง นอกจากจะทำให้การเดินทางสู่นครหลวงเวียงจันทน์ได้สะดวกมากขึ้น ยังเป็นการส่งเสริมการค้าการลงทุนรวมถึงการขนส่งสินค้าผ่านประเทศลาว และเชื่อมต่อไปยังประเทศจีนโดยทางรถไฟสายเวียงจันทน์-บ่อเต็น-คูนหมิง เป็นการเปิดเส้นทางการค้าสายใหม่ และการเสริมสร้างเศรษฐกิจไทยให้เติบโตอย่างแข็งแกร่งและมั่นคงต่อไป



สินค้าส่งออกจากไทยผ่านท่าบก  
ท่านาแล้ง มีผลไม้ เม็ดพลาสติก  
ยางพาราและเคมีภัณฑ์

การเปิดสถานีรถไฟเวียงจันทน์ (คำสะหวาด)  
ซึ่งเป็นสถานีที่ขยายมาจากสถานีท่านาแล้ง  
ทำให้การเดินทางสู่นครหลวงเวียงจันทน์  
ทำได้สะดวกมากขึ้น

พัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้า  
เป็นหนึ่งในเป้าหมายสำคัญของ  
การรถไฟแห่งประเทศไทย



## สถานีเวียงจันทน์ (คำสะหวาด)

- จำนวน 3 ชานชาลา
- ทางรถไฟจำนวน 4 ทาง
- เดินรถไฟบนรางขนาด 1.00 เมตร
- ห่างจากสถานีท่านาแล้ง 7.5 กิโลเมตร
- กำหนดเดินรถไฟจำนวน 4 เที่ยว
- เชื่อมต่อไปยังสถานีนครหลวงเวียงจันทน์ (รถไฟลาว-จีน)
- เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ทำเรือบก  
ท่านาแล้งจากราง 1.00 เมตร  
เป็นราง 1.435 เมตร

มูลค่าการส่งออก  
ผ่านหนองคายไปรถไฟลาว-จีน  
มีมูลค่าการส่งออกเกือบ  
10,000 ล้านบาท



ปริมาณการส่งออก  
เพิ่มขึ้นเกือบ  
4 เท่าตัว



ปี 2573  
มูลค่าการส่งออกด้วยรถไฟ  
จะเพิ่มขึ้นเป็น  
27,000 ล้านบาท



# แผนที่ประเทศไทย แสดงเส้นทาง เชื่อมโยงสู่ ทุกภูมิภาคทั่วไทย



## เชื่อมโยงไทย-ลาว สองแผ่นดินถิ่นสองฝั่งโขง



25 ตุลาคม  
พ.ศ. 2549

เริ่มก่อสร้างทางรถไฟ  
จากสถานีหนองคายไป  
สถานีท่านาแล้ง



5 มีนาคม  
พ.ศ. 2552

สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า  
กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ  
สยามบรมราชกุมารี  
เสด็จพระราชดำเนินทรงเป็น  
ประธานในพิธีเปิดเดินรถไฟ  
ไปสถานีท่านาแล้ง

21 ธันวาคม  
พ.ศ. 2564

เปิดให้บริการท่ารถท่านาแล้ง  
เพื่อขนถ่ายสินค้าไปยัง  
รถไฟสายลาว-จีน



19 กรกฎาคม  
พ.ศ. 2567

ปัจจุบัน เปิดการเดินรถไฟ  
ถึงสถานีเวียงจันทน์ (คำชะหวาด)



30 ตุลาคม  
พ.ศ. 2566

ทำพิธีเปิดสถานีเวียงจันทน์  
(คำชะหวาด)



# CONNECT TO LIFESTYLE



**KIHA 183**

วิ่งทั้งหมด

86 เที่ยว

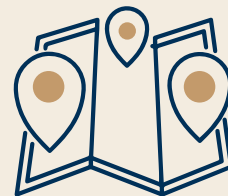


จำนวนผู้โดยสาร

**KIHA 183**

จำนวน

14,102 คน



## เชื่อมไลฟ์สไตล์ ของการเดินทาง

กับรถไฟจากแดนอาทิตย์อุทัย

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำรถดีเซลราง KIHA 183 ที่ได้รับจากประเทศญี่ปุ่น นำมาให้บริการเป็นขบวนรถท่องเที่ยวในเส้นทางต่าง ๆ เช่น ฉะเชิงเทรา ลพบุรี เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ฯลฯ โดยได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีจากผู้โดยสารที่มีไลฟ์สไตล์ชื่นชอบในการท่องเที่ยว และต้องการสัมผัสประสบการณ์ใหม่ของรถดีเซลราง KIHA 183 นอกจากนี้จะสร้างความประทับใจแล้วยังเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

การท่องเที่ยวทางระบบราง  
เป็นหนึ่งในเป้าหมายสำคัญของ  
การรถไฟแห่งประเทศไทย





งานลีปตาห้สะพานข้ามแม่น้ำแคว เป็นหนึ่งในการท่องเที่ยวที่ทำให้ประชาชนทั่วไปรู้จักรถไฟมากขึ้น

## ขบวนรถท่องเที่ยวของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

- ขบวนรถนำเที่ยว SRT Royal Blossom
- ขบวนรถนำเที่ยวดีเซลราง KIHA 183
- ขบวนรถจักรไอน้ำวิ่ง 6 วันต่อปี
- ขบวนรถนำเที่ยวสวนสนประดิพัทธ์
- ขบวนรถนำเที่ยวน้ำตกไทรโยคน้อย
- ขบวนรถนำเที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ (เฉพาะฤดูกาล)



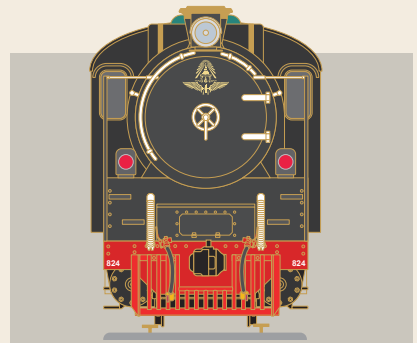
การท่องเที่ยวทางระบราง เป็นหนึ่งในเป้าหมายสำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย



จำนวนผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 94 ต่อจำนวนเที่ยว

มีรายได้กว่า 25,707,840 บาท

# ท่องเที่ยว กับรถไฟไทย เชื่อมความสุขใจ ไกลไกลให้ถึงกัน



รถจักรไอน้ำแปซิฟิก หมายเลข 824 และหมายเลข 850  
กำขบวนรถนำเที่ยว 6 วันต่อปี ได้แก่

- วันที่ 26 มีนาคม วันสถาปนากิจการรถไฟ
- วันที่ 3 มิถุนายน วันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี
- วันที่ 28 กรกฎาคม วันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
- วันที่ 12 สิงหาคม วันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และวันแม่แห่งชาติ
- วันที่ 23 ตุลาคม วันปิยมหาราช
- วันที่ 5 ธันวาคม วันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ สมเด็จพระบรมชนกชาติเบศร ภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ

รถจักรไอน้ำ ซี 56 หมายเลข 713 และหมายเลข 715 ปัจจุบัน  
ถูกใช้งานเฉพาะสัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแควเท่านั้น และเป็น  
รถจักรไอน้ำรุ่นเดียวที่ยังคงใช้ฟันเป็นเชื้อเพลิง

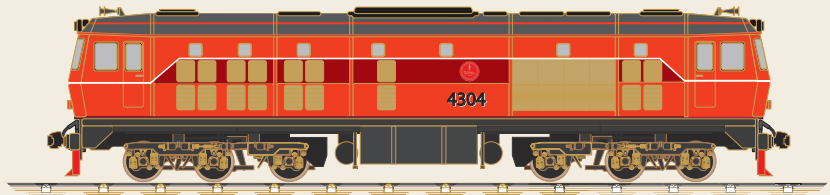
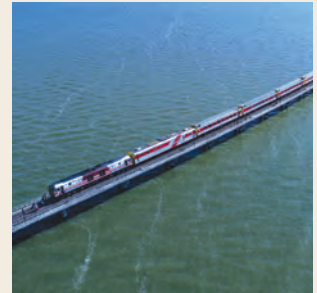




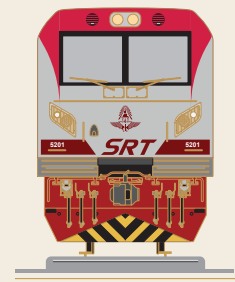
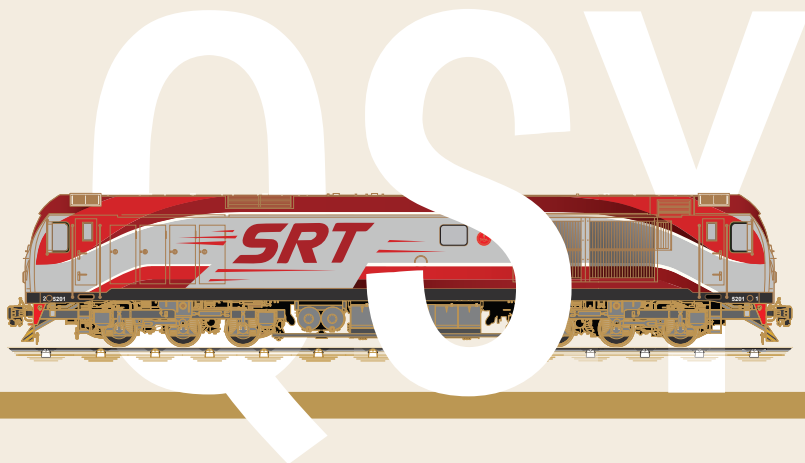
## ขบวนรถไฟทางไกล

เป็นขบวนรถโดยสารที่ได้รับความนิยม  
ในการเดินทาง

เนื่องจากมีจุดหมายปลายทางที่ครอบคลุมไปทั่วประเทศ เช่น  
เชียงใหม่ สุโขทัย-ลพบุรี ชุมทางหาดใหญ่ หนองคาย หรือ  
อุบลราชธานี เป็นต้น



## รถจักรดีเซลไฟฟ้า



เป็นรถจักรรุ่นล่าสุดที่การรถไฟแห่งประเทศไทย  
นำเข้ามาใช้งาน

# ท่องเที่ยว กับรถไฟไทย เชื่อมความสุขใจ ใกล้ไกลให้ถึงกับ

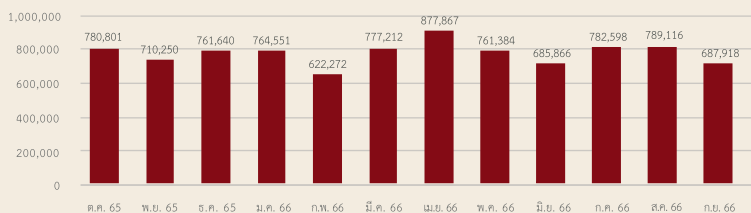


## KIHA 183

เป็นขบวนรถไฟที่ได้รับมอบมาจาก Jr-Hokkaido ประเทศญี่ปุ่น ปัจจุบันถูกนำมาปรับปรุง เพื่อให้บริการเป็นขบวนรถนำเที่ยวในสถานที่ต่าง ๆ ทั้งแบบ One Day Trip และค้างคืน ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศทั้งเมืองหลักและเมืองรองและยังช่วยกระจายรายได้สู่เศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน



## จำนวนผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ ประจำปีงบประมาณ 2566



■ จำนวนผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ ประจำปีงบประมาณ 2566

รวม  
**9,001,475**



## วิธีการจองตั๋วรถไฟ

ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการด้วยตนเองผ่านเว็บไซต์ <https://www.dticket.railway.co.th> หรือ Mobile Application สำหรับระบบ Androids และ iOS โดยสามารถดาวน์โหลด D-Ticket Application ได้จาก Play Store และ App Store



ใช้เวลาไม่นาน จองง่าย จ่ายสะดวก เสรีจรม  
จบทุกขั้นตอน ด้วยเพียงปลายนิ้ว

➤ ค้นหาขบวนรถ ➤ เลือกขบวนโดยสาร ➤ เลือกตู้ที่มีที่นั่งว่าง  
➤ ระบุข้อมูลผู้โดยสารและเลือกที่นั่ง ➤ ชำระเงิน ➤ พิมพ์ตั๋ว



A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a final flourish.

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

# สารจากประธานกรรมการรถไฟ

## MESSAGE FROM THE CHAIRMAN OF THE BOARD OF COMMISSIONERS

การรถไฟฯ ได้ดำเนินงานให้เป็นไปตามกรอบแนวทางวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ ภายใต้นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยเมื่อเดือนมกราคม 2566 ได้มีการนำรถจักรพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ ซึ่งเป็นรถต้นแบบคันแรกในการพัฒนารถไฟระบบ EV on Train ที่เป็นความร่วมมือระหว่างการรถไฟฯ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และบริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) มาใช้ในระบบสับเปลี่ยนขบวน (Shunting) ลากขบวนรถโดยสารที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดปัญหามลพิษและลดรายจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะได้พิจารณานำไปลากขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้าในโอกาสต่อไป

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ใกล้จะแล้วเสร็จจกส่วนที่ผูกสัญญาแล้ว การรถไฟฯ จึงได้เตรียมการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางรางรองรับความต้องการของภาคเอกชนที่ต้องการเช่ารถเพื่อขนส่งสินค้ามากขึ้น และสอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของภาคขนส่งสินค้าที่มีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเป็นธุรกิจที่สร้างรายได้ให้การรถไฟฯ ได้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟเส้นสายใหม่ 2 เส้นทาง ได้แก่ (1) สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (2) สายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม เพื่อเปิดประตูการค้าชายแดนเชื่อมโยงไทย - ลาว - จีน ให้เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ทั้งยังเป็นจุดเชื่อมต่อของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งต่าง ๆ ซึ่งเป็นเป้าหมายที่กระทรวงคมนาคมและยุทธศาสตร์ชาติกำหนดไว้อีกด้วย

ในนามของคณะกรรมการรถไฟฯ ขอขอบคุณหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ตลอดจนประชาชนผู้ใช้บริการของการรถไฟฯ ที่ให้ความไว้วางใจสนับสนุนการดำเนินงานกิจการของการรถไฟฯ และขอแสดงความยินดีกับผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟฯ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต รักษามลประโยชน์ของรัฐ มีคุณธรรม มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ตามหลักธรรมาภิบาล

The State Railway of Thailand has operated in accordance with the vision, mission and strategy framework under the government's policy to develop infrastructure and provide services in the transportation system and to meet the needs of the public. In January 2023, an EV locomotive was introduced, which was the first prototype locomotive in the development of the EV on Train system. This project was a collaboration between the State Railway of Thailand (SRT), King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) and Energy Absolute Public Company Limited. It is used in the shunting and hauling activities at Krung Thep Aphiwat Central Terminal to promote the use of renewable energy that is environmentally friendly, to reduce pollution problems and to reduce fuel expenses, which will be considered to use for hauling passenger trains and freight trains in the future.

All contracts of double-tracking construction project, Map Kabao - Chira Junction section, will be completed soon. So, the State Railway of Thailand has prepared to procure Bogie Container Flat Wagons to increase the ability in transport goods by rail, to support the needs of the private sector, who requires to transport goods by rail, and to be in line with the continuous growth trend of the transport sector. This will be a business that generates income for the State Railway of Thailand a lot. In addition, the State Railway of Thailand is in the process of constructing two new railway lines, namely (1) the Den Chai - Chiang Rai - Chiang Khong line (2) the Ban Phai - Maha Sarakham - Roi Et - Mukdahan - Nakhon Phanom line, in order to open the door for border trade connecting Thailand - Lao PDR - China as the main route for transporting passengers and goods. It is also a connection point for other transport networks, which is a goal set by the Ministry of Transport and National Strategy.

On behalf of SRT Board of Commissioners, I would like to express my sincere gratitude to the public and private sectors, stakeholders and the people, who use SRT services, for your trust and support in SRT businesses and operations. The SRT Board of Commissioners determined to promote and support the executives and the officials of SRT to perform their duties with honesty, integrity, protecting the state's interests, virtue, transparency and accountability according to good governance principles.

# วิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์

## VISION MISSION AND STRATEGY

### วิสัยทัศน์

“เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อ  
และการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการ  
ของผู้มีส่วนได้เสีย”

### พันธกิจ

- 1 เป็นองค์กรที่สร้างรายได้และการเติบโตทางเศรษฐกิจผ่าน  
การพัฒนากระบวนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและลดต้นทุน  
การขนส่งของประเทศ
- 2 ยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของสังคม ผ่านโครงข่าย  
ระบบคมนาคมที่ครอบคลุม เข้าถึงได้ และราคาที่เป็นธรรม
- 3 เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางรางของประเทศ ด้วยบริการ  
ที่มีคุณภาพ ครบวงจร ทันสมัย และตอบสนองความต้องการ  
ของลูกค้าทั้ง B2C และ B2B
- 4 เป็นผู้ให้บริการ win - win platform เพื่อเชื่อมต่อพันธมิตร  
ทางธุรกิจที่หลากหลาย และสร้างการเติบโตที่ยั่งยืน ด้วยกระบวนการ  
ดำเนินงานที่เป็นระบบ
- 5 เป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาล ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย  
พัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่อง และสร้างความเป็นอยู่  
ที่ดีให้กับพนักงาน



### 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.



## ยุทธศาสตร์

### ยุทธศาสตร์ที่ 1:

พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 1.2 บริหารจัดการและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนเพื่อลดต้นทุนการแข่งขัน
- กลยุทธ์ที่ 1.3 ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษาระบบรางด้วยการ Outsource/ Out-job

### ยุทธศาสตร์ที่ 2:

พลิกฟื้นธุรกิจหลัก

- กลยุทธ์ที่ 2.1 ขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2.2 บริหารจัดการขบวนรถโดยสารเพื่อลดการขาดทุน
- กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยว

## STRATEGIES

### Strategy 1:

Strategy 1: Enhance Competitive Advantage

- Strategy 1.1 Develop railway networks to increase service capabilities and support transportation.
- Strategy 1.2 Manage locomotives and rolling stocks procurement and maintenance to reduce the cost of competition.
- Strategy 1.3 Reduce rail system maintenance costs by Outsourcing/Out-job.

### Strategy 2:

Core Business Turnaround

- Strategy 2.1 Expand cargo transportation in potential industries.
- Strategy 2.2 Manage the passenger trains to reduce losses.
- Strategy 2.3 Develop the excursion trains.

- กลยุทธ์ที่ 2.4 ขยายพันธมิตรการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)
- กลยุทธ์ที่ 2.5 พัฒนาคุณภาพบริการโดยสารและสินค้า
- กลยุทธ์ที่ 2.6 บริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟความเร็วสูงอย่างมีประสิทธิภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2.7 พัฒนาบริการและบริหารต้นทุน PSO ให้เหมาะสม

### ยุทธศาสตร์ที่ 3:

#### ปรับรูปแบบธุรกิจผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง

- กลยุทธ์ที่ 3.1 ต่อยอดโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง

### ยุทธศาสตร์ที่ 4:

#### พัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง

- กลยุทธ์ที่ 4.1 เร่งสร้างรายได้จากการบริหารสัญญาเช่า ทรัพย์สินและที่ดิน
- กลยุทธ์ที่ 4.2 สนับสนุนบริษัทลูกในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ และขยายธุรกิจใหม่ เพื่อสร้างรายได้
- กลยุทธ์ที่ 4.3 พัฒนารูปแบบการสร้างรายได้เสริม จากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของ รฟท.

### ยุทธศาสตร์ที่ 5:

#### ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู

- กลยุทธ์ที่ 5.1 ปรับโครงสร้างองค์กรและบริษัทลูกให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู
- กลยุทธ์ที่ 5.2 ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี
- กลยุทธ์ที่ 5.3 บริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ

### ยุทธศาสตร์ที่ 6:

#### พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model

- กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว ที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model

- Strategy 2.4 Expand alliances for parcel transportation.
- Strategy 2.5 Develop the quality of passenger and cargo services.
- Strategy 2.6 Manage the Red Line and High-Speed Rail Projects efficiently.
- Strategy 2.7 Develop services and manage PSO costs appropriately.

### Strategy 3:

#### Become Platform Provider

- Strategy 3.1 Using infrastructure to provide rail platform services.

### Strategy 4:

#### Non-core Business Enhancement

- Strategy 4.1 Accelerate income generation from property and land management.
- Strategy 4.2 Support the subsidiary in developing large projects and expanding new businesses to generate income.
- Strategy 4.3 Develop a model for generating additional income from the utilization of SRT's assets.

### Strategy 5:

#### Organizational Reform

- Strategy 5.1 Reorganize the structure of SRT and subsidiaries to be in line with the recovery.
- Strategy 5.2 Improve work processes and drive the organization with technology.
- Strategy 5.3 Manage personnel expenses efficiently.

### Strategy 6:

#### BCG Model Incorporation

- Strategy 6.1 Develop the rail system with green innovation that is consistent with the BCG Model policy.

คณะกรรมการรถไฟ  
แห่งประเทศไทย

SRT BOARD  
OF COMMISSIONERS



# คณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย

## SRT BOARD OF COMMISSIONERS



1

**นายจิรุตม์ วิศาลจิตร**

**Mr. Chirute Visalachitra**

ประธานกรรมการรถไฟ

The Board Chairman

of the State Railway of Thailand

15 ตุลาคม 2562 - ปัจจุบัน

15<sup>th</sup> October 2019 - Present

5

**นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล**

**Ms. Trithip Sivakrskul**

กรรมการรถไฟ

Board of Commissioners

15 ตุลาคม 2562 - ปัจจุบัน

15<sup>th</sup> October 2019 - Present



2

**นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย**  
**Mr. Apirat Chaiwongnoi**  
 กรรมการรถไฟ  
 Board of Commissioners  
 29 มิถุนายน 2564 - ปัจจุบัน  
 29<sup>th</sup> June 2021 - Present

3

**นางสาวศุภรศิรี อภิญญาวัฒน์**  
**Ms. Suksiri Apinyanuwat**  
 กรรมการรถไฟ  
 Board of Commissioners  
 15 ตุลาคม 2562 - ปัจจุบัน  
 15<sup>th</sup> October 2019 - Present

4

**นายอำนวยการ ปริมนวงศ์**  
**Mr. Amnuay Preemonwong**  
 กรรมการรถไฟ  
 Board of Commissioners  
 15 ตุลาคม 2562 - ปัจจุบัน  
 15<sup>th</sup> October 2019 - Present

6

**นายระพี ผ่องบุพกิจ**  
**Mr. Rapee Phongbupakicha**  
 กรรมการรถไฟ  
 Board of Commissioners  
 12 เมษายน 2565 - 29 กันยายน 2566  
 12<sup>th</sup> April 2022 - 29<sup>th</sup> September 2023

7

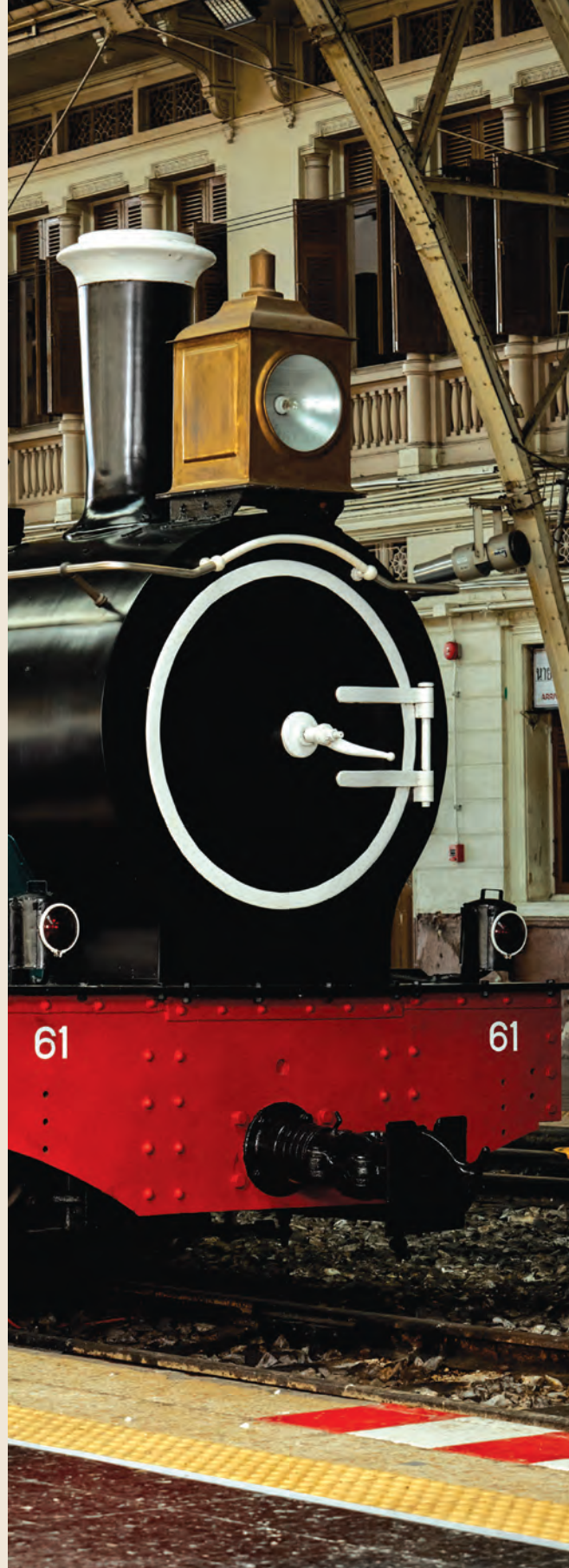
**นายกรณินทร์ กาญจนมัย**  
**Mr. Koranin Kanchanomai**  
 กรรมการรถไฟ  
 Board of Commissioners  
 29 มิถุนายน 2564 - ปัจจุบัน  
 29<sup>th</sup> June 2021 - Present

8

**นายนิรุฒ มณีพันธ์**  
**Mr. Niruj Maneepan**  
 กรรมการและเลขานุการ  
 Board of Commissioners  
 and Secretary  
 24 เมษายน 2563 - ปัจจุบัน  
 24<sup>th</sup> April 2020 - Present

# ประวัติคณะกรรมการรถไฟ 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  
15<sup>th</sup> October 2019 - Present

อายุ 58 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท Master of Public Administration (MPA), National University of San Diego, U.S.A.
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตำแหน่งปัจจุบัน :** อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

### ประวัติการทำงาน

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมเจ้าท่า
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

**การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ**

- กรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

**ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ :** ไม่มี

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

**รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2566 :** ไม่มี



58 years old.

### Educational Background

- Master of Public Administration (MPA), National University of San Diego, U.S.A.
- 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
- Ministry of Transport
- Director-general, Marine Department
- Inspector, Ministry of Transport
- Deputy Director-general, Department of Land Transport

### Position in Other Organizations

- Director, Port Authority of Thailand

**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 2023 :** None

---

## นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย

Mr. Apirat Chaiwongnoi

กรรมการรถไฟฯ  
Board of Commissioners  
29 มิถุนายน 2564 - ปัจจุบัน  
29<sup>th</sup> June 2021 - Present

อายุ 58 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 การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี

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

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2566 : ไม่มี



58 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 2023 : None

---

## นางสาวศุภรศิรี อภิญญาวัฒน์ Ms. Suksiri Apinyanuwat

กรรมการรถไฟฯ  
Board of Commissioners  
15 ตุลาคม 2562 - ปัจจุบัน  
15<sup>th</sup> October 2019 - Present

อายุ 57 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ตำแหน่งปัจจุบัน : ที่ปรึกษาด้านพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ กรมธนารักษ์

### ประวัติการทำงาน

- รองอธิบดีกรมธนารักษ์
- ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาธุรกิจและศักยภาพที่ราชพัสดุ
- ธนารักษ์พื้นที่สุพรรณบุรี

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- คณะกรรมการการเคหะแห่งชาติ

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี

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

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2566 : ไม่มี



57 years old.

### Educational Background

- Master of Housing Development, Chulalongkorn University
- Bachelor of Political Science, Chiang Mai University

**Present Position :** Senior Advisor of Property Development, the Treasury Department

### 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

- Board Committee, National Housing 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 2023 :** None

## นายอำนวยการ ปรึมนวงศ์

Mr. Amnuay Preemonwong

กรรมการรถไฟฯ

Board of Commissioners

15 ตุลาคม 2562 - ปัจจุบัน

15<sup>th</sup> October 2019 - Present

อายุ 64 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

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2566 : มี (บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด)



64 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.C.J. 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 2023 : Yes (SRT Asset Company Limited)

## นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล

Ms. Trithip Sivakriskul

กรรมการรถไฟฯ

Board of Commissioners

15 ตุลาคม 2562 - ปัจจุบัน

15<sup>th</sup> October 2019 - Present

อายุ 57 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 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. ซูเปอร์เอนเนอจี
- กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บมจ. เอสไอเอสบี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2566 : มี (บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด)



57 years old.

### Educational Background

- Master of Business Administration, Sasin Graduate Institution of Business Administration of Chulalongkorn University
- Bachelor of Business Administration in Finance, Chulalongkorn 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 Corp. Public Company Limited
- Director and Member 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 2023 : Yes (SRT Asset Company Limited)

## นายระพี ผ่องบุพกิจ

Mr. Rapee Phongbupakicha

กรรมการรถไฟฯ

Board of Commissioners

12 เมษายน 2565 - 29 กันยายน 2566

12<sup>th</sup> April 2022 - 29<sup>th</sup> September 2023



อายุ 63 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งปัจจุบัน : กรรมการรถไฟฯ

### ประวัติการทำงาน

- ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการ กระทรวงมหาดไทย
- ผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์
- ผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก
- ผู้ว่าราชการจังหวัดหนองบัวลำภู

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- ประธานกรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ประธานกรรมการบริหาร บริษัท เอเพ็กซ์ พาร์ค จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ : ไม่มี

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

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2566 : ไม่มี

63 years old.

### Educational Background

- Master of Public Administration, National Institute of Development Administration
- Bachelor of Political Science, Thammasat University

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

### Work Experiences

- Governor, Chachoengsao Province
- Inspector-General, Ministry of Interior
- Governor, Nakhon Sawan Province
- Governor, Phitsanulok Province
- Governor, Nong Bua Lamphu Province

### Position in Other Organizations

- President, Aeronautical Radio of Thailand Limited
- President, APEX Park 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 2023 : None

## นายกรณินทร์ กาญจนอมัย

Mr. Koranin Kanchanomai

กรรมการรถไฟฯ

Board of Commissioners

29 มิถุนายน 2564 - ปัจจุบัน

29<sup>th</sup> June 2021 - Present



อายุ 52 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (M.B.A.) City University of Seattle, Washington State, U.S.A.
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตำแหน่งปัจจุบัน :** รองผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ

### ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาสำนักงานประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณ ด้านเศรษฐกิจ 1 สำนักงานประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณ ด้านเศรษฐกิจ 2 สำนักงานประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณ ด้านเศรษฐกิจ 4 สำนักงานประมาณ

### การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ

- กรรมการ มูลนิธิสวนหลวง ร.9
- กรรมการ องค์กรตลาดเพื่อการเกษตร (อ.ต.ก.)
- กรรมการ สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล

**ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟฯ :** ไม่มี

**ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน:** ไม่มี

**รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2566:** ไม่มี

52 years old.

### Educational Background

- Master of Business Administration, City University of Seattle, Washington State, U.S.A.
- Bachelor of Political Science, Chulalongkorn University

**Present Position :** Deputy Director, Budget Bureau

### Work Experiences

- Senior Advisor, Budget Bureau
- Director, Budget Division (Economy 1), Budget Bureau
- 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 Farmers (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 2023 :** None

## นายนิรุฒ มณีพันธ์

Mr. Niruj Maneepan

กรรมการและเลขานุการ  
Board of Commissioners and Secretary  
24 เมษายน 2563 - ปัจจุบัน  
24<sup>th</sup> April 2020 - Present

อายุ 56 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา

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

### ประวัติการทำงาน

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

การดำรงตำแหน่งกรรมการสำคัญในบริษัท หรือองค์กรอื่น ๆ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารการรถไฟ : ไม่มี  
ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน : ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงที่มีต่อการรถไฟฯ ระหว่างปีบัญชี 2566 : ไม่มี



56 years old.

### Educational Background

- Master of Comparative Jurisprudence, Howard University, U.S.A.
- Master of Laws, Temple University, Philadelphia, Pennsylvania, U.S.A.
- Barrister at Law, 45<sup>th</sup> Batch, Institute of Legal Education, the Thai Bar Association under the Royal Patronage
- Bachelor of Laws (2<sup>nd</sup> Class Honors), Ramkhamhaeng University

### Work Experiences

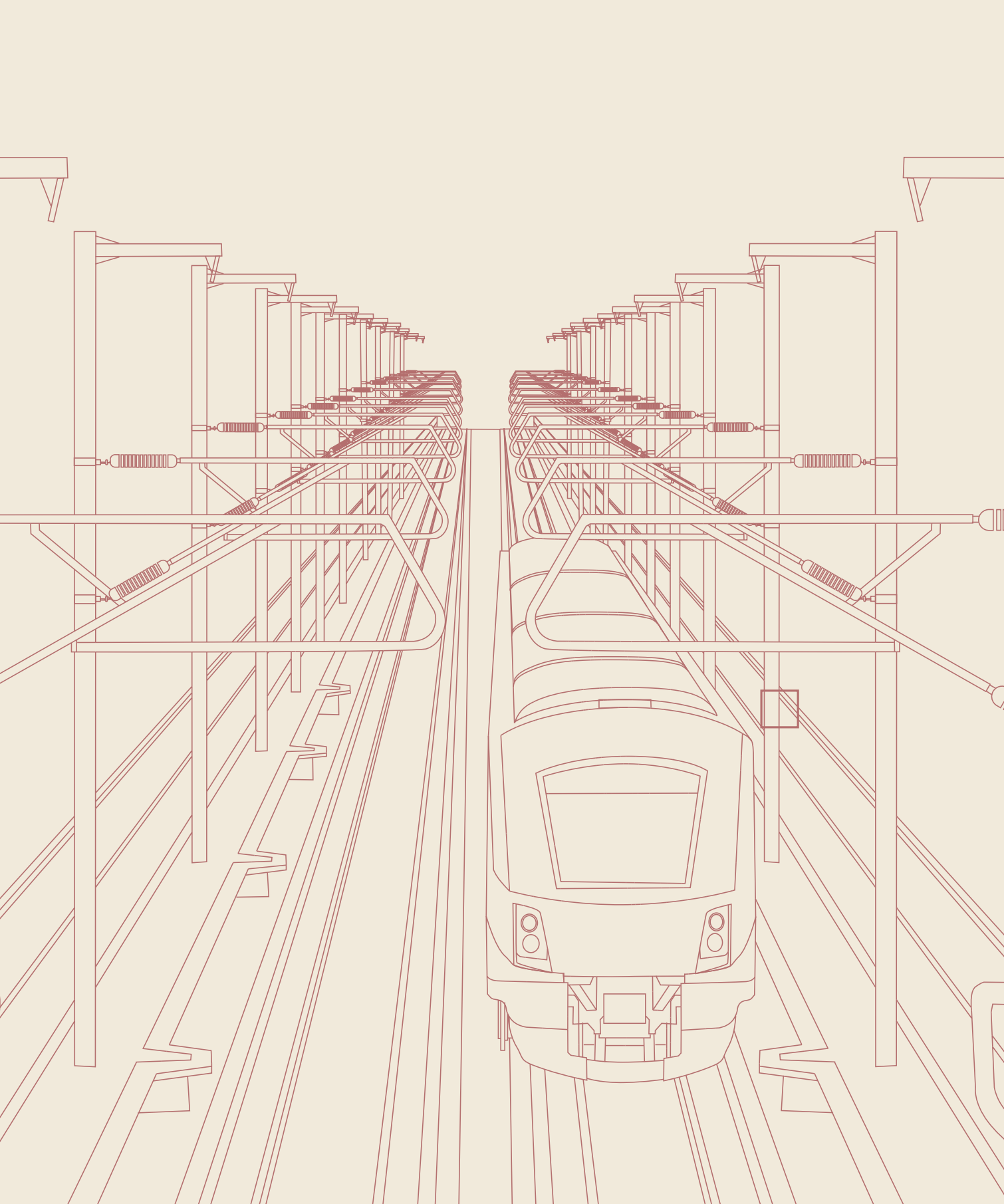
- Vice President, Legal and Compliance Department, Krung Thai Bank Public Company Limited
- Advisor to President, Thai Airways International Public Company Limited
- Executive Vice President, Thai Airways International Public Company

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 2023 : None





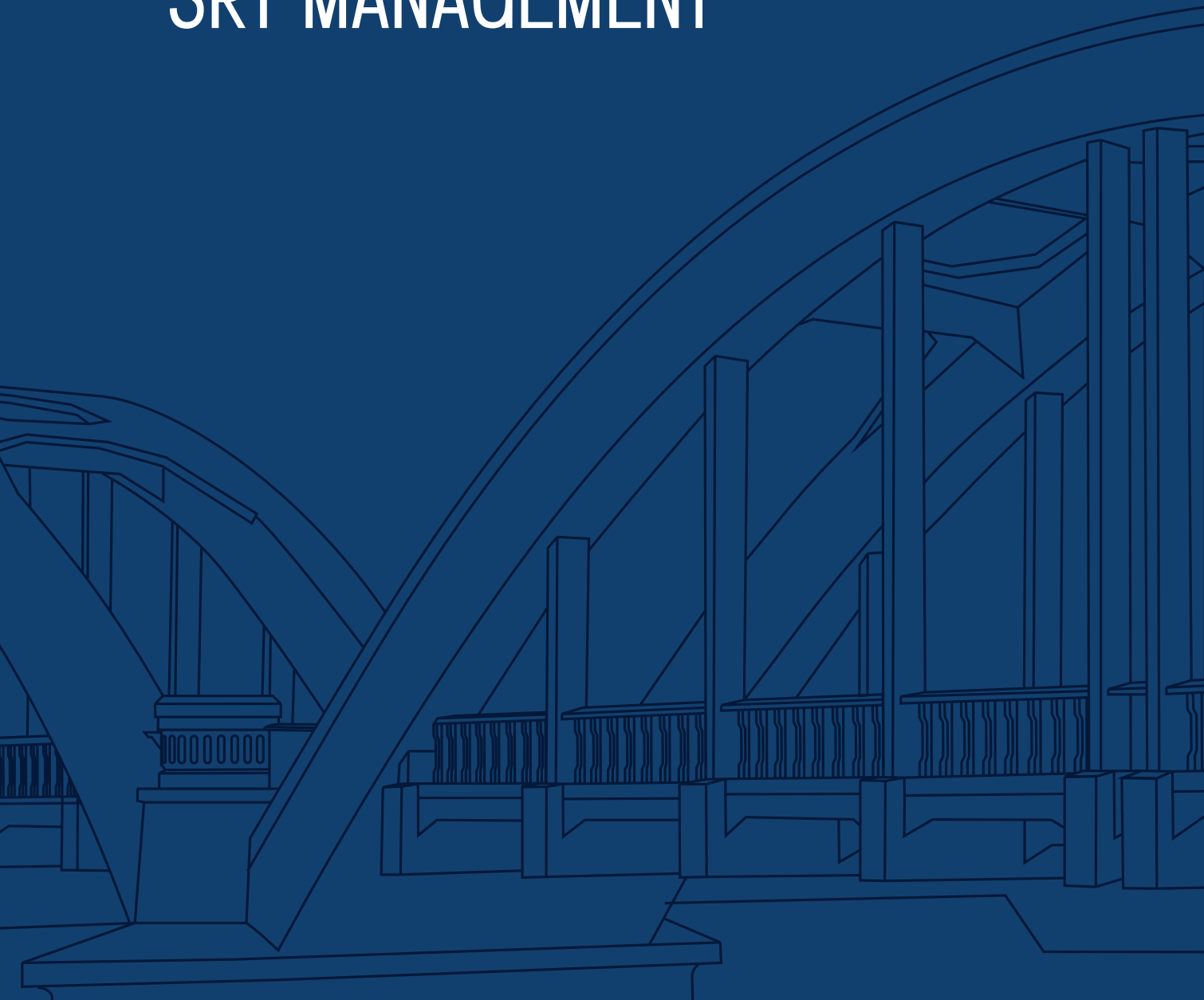
การรถไฟแห่งประเทศไทย  
STATE RAILWAY OF THAILAND



รถจักรดีเซลไฟฟ้าคิวเอสวาย

คณะผู้บริหารการรถไฟ  
แห่งประเทศไทย

SRT MANAGEMENT



# คณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

## SRT MANAGEMENT

ข้อมูล ณ กันยายน 2566

**นายนิรุฒ มณีพันธ์**

**Mr. Niruj Maneepan**

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Governor of State Railway of Thailand

**นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์**

**Mr. Watcharachan Sirisuwannatash**

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Deputy Governor

**นายสุรณเดช ฐะปิโรจน์**

**Mr. Surondej Dhupawiroch**

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา (วญธ.)

Chief, Civil Engineer

**นายเอก สิทธิเวทิน**

**Mr. Ek Sittivaekin**

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Deputy Governor

**นายอนันต์ โพนินมแดง**

**Mr. Anan Phonimdang**

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Deputy Governor

**นายบวร จันทரசู**

**Mr. Borvorn Chantarasuk**

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม (วญญ.)

Chief, Signaling & Telecommunications Engineer

**นายอวิรุทธ์ ทองเนตร**

**Mr. Awirut Thongnest**

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Deputy Governor

**นายไพบุลย์ มงคลศุภวาร**

**Mr. Paiboon Mongkonsupawarn**

ผู้ช่วยผู้ว่าการ (ผวช.)

Assistant Governor

**นางฐานิยา เดชอุดม**

**Mrs. Taniya Dejodom**

ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ (อพผด.)

Director, Stores Department

**นายจรูญ รุ่งฐานิย**

**Mr. Jaray Roongthaneey**

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Deputy Governor

**นายไชยเชษฐ แซ่จิว**

**Mr. Chaiyachete Saejiw**

ผู้ช่วยผู้ว่าการ (ผวช.)

Assistant Governor

**นางลัดดาวัลย์ ทาวร**

**Mrs. Laddawan Thaworn**

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน (อตน.)

Chief, Audit Executive

**นายสุจิตต์ ชาว์ศิริกุล**

**Mr. Sujit Chaosirikul**

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Deputy Governor

**นางลัดดา ละออกุล**

**Mrs. Ladda Laorkul**

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี (อกบ.)

Director, Finance and Accounting Department

**นายวรพจน์ เทียบรัตน์**

**Mr. Voraphot Tiabratana**

ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (อทส.)

Director, Information Technology Department

**นายสุชีพ สุขสว่าง**

**Mr. Sucheep Suksawang**

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Deputy Governor

**นายชูเกียรติ ลีลาขจรจิต**

**Mr. Chookiat Leelakhajornjit**

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล (วญก.)

Chief, Mechanical Engineer

**นางสาวมณฑกาทาญจน์ ศรีวิลาส**

**Ms. Monthakarn Srivilasa**

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน (อบส.)

Director Property Management & Development Department

**นางสาวชุตินา วงศ์ศิวิลาส**

**Ms. Chutima Wongsiwawilas**

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

**นายอนันต์ เจนงามกุล**

**Mr. Anan Jenngamkul**

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

**นายฐาตุร อินทรชม**

**Mr. Takun Indarachome**

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (อดร.)  
Director of Traffic Operation Department

**นายประสิทธิ์ ทาวร**

**Mr. Prasit Thavorn**

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร (อดส.)  
Director of Passenger Service Department

**นางกนกวรรณ สุวรรณกนิษฐ์**

**Mrs. Kanokwan Suwankanit**

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า (อสค.)  
Director of Freight Service Department

**นายวีระชัย ทาวร**

**Mr. Weerachai Thaworn**

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล (อบค.)  
Director, Human Resource Department

**นางสาวชุตินา จตุรนต์รัศมี**

**Ms. Chutima Jaturonrassamee**

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

**นายวุฒิไกร วะชังเงิน**

**Mr. Uttikai Vachung-ngoen**

หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า  
(หบฟ.)  
Chief, Electrified Rail Management Bureau

**นพ.องอาจ จรียาสถาพร**

**Dr. Ongart Chariyasathapron**

หัวหน้าสำนักงานแพทย์ (หนพ.)  
Chief, Medical Bureau

**นายเอกรัช ศรีอารยันพงษ์**

**Mr. Eakkarush Sreearayunpong**

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ (ทวก.)  
Chief, Governor Bureau

**นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์**

**Mr. Kittisak Chainakhen**

ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรบระบบราง (อสร.)  
Chief, Institute of Railway Training

**นายพลายงาม ศรินนทร์**

**Mr. Playngarm Sirinon**

หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ  
(หสด.)  
Chief, Strategic Traffic Bureau

**นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ**

**Mr. Kohpong Suttikorn**

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

**นายสืบ ประทุมศิริ**

**Mr. Sueb Prathumsiri**

หัวหน้าสำนักงานอาณบาล (หอบ.)  
Chief, Legal Bureau

**พล.ต.ต.ชัยรพ จุณณวัตต์**

**Pol.Maj.Gen. Chairop Chunnawat**

ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ (มบ.รฟ.)  
Commander of Railway Police Division

**นางสาวกานต์วี ทองพูล**

**Ms. Kanrawee Thongpull**

ผู้ตรวจการรถไฟ 1 (ตทฟ.1)  
Inspector Governor 1

**นายปิยบุตร โตวิจารณ์**

**Mr. Piyabutr Towijarn**

ผู้ตรวจการรถไฟ 2 (ตทฟ.2)  
Inspector Governor 2

**นายมนัญญ มณีจักร**

**Mr. Manut Maneechak**

ผู้ตรวจการรถไฟ 3 (ตทฟ.3)  
Inspector Governor 3

**นายสายันท์ หงสกุล**

**Mr. Sayan Hongsakul**

ผู้ตรวจการรถไฟ 4 (ตทฟ.4)  
Inspector Governor 4

---

**นายนิรุฒ มณีพันธ์**

Mr. Niruj Maneepan

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ผวท.)

Governor of State Railway of Thailand





**นายเอก สิทธีเวคิน**

Mr. Ek Sittivaekin

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Deputy Governor



**นายอวิรุทธ์ ทองเนตร**

Mr. Awirut Thongnest

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

Deputy Governor



**นายจรูญ รุ่งฐานันย์**

Mr. Jaray Roongthaneer

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ก.)

Deputy Governor



**นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล**

Mr. Sujit Chaosirikul

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ก.)

Deputy Governor



**นายสุชีพ สุขสว่าง**

Mr. Sucheep Suksawang

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)  
Deputy Governor



**นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน**

Mr. Watcharachan Sirisuwannatash

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)  
Deputy Governor



**นายอนันต์ โฟร์นึมแดง**

Mr. Anan Phonimdang

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)  
Deputy Governor



**นายไพบูลย์ มงคลศุภวาร**

Mr. Paiboon Mongkonsupawarn

ผู้ช่วยผู้ว่าการ (ผวช.)  
Assistant Governor



**นายไชยเชษฐ แซ่จิว**

Mr. Chaiyachete Saejiw

ผู้ช่วยผู้ว่าการ (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



**นายสุรณเดช ฐปะวิโรจน์**

Mr. Surondej Dhupawiroch

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา (วญธ.)  
Chief, Civil Engineer



**นายบวร จันทรสุข**

Mr. Borvorn Chantarasuk

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม (วญญ.)  
Chief, Signaling & Telecommunications Engineer



**นางฐานิยา์ เดชอุดม**

Mrs. Taniya Dejudom

ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ (อพต.)  
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



**นางสาวชุตีมา วงศ์ศิวิลาส**

*Ms. Chutima Wongsiwawilas*

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



**นายอนันต์ เจนงามกุล**

Mr. Anan Jenngamkul

วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง (วณ.ส.)  
Chief, Special Project and Construction Engineer



**นายฐากร อินทรชม**

Mr. Takun Indarachome

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (อตร.)  
Director of Traffic Operation Department



**นายประสิทธิ์ ทาวร**

Mr. Prasit Thavorn

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร (อตส.)

Director of Passenger Service Department



**นางกนกวรรณ สุวรรณกนิษฐ์**

Mrs. Kanokwan Suwankanit

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า (อสค.)

Director of Freight Service Department



**นายวีระชัย ทวาร**

Mr. Weerachai Thaworn

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล (อบค.)

Director, Human Resource Department



**นางสาวชุตินา จตุรนต์รัมย์**

Ms. Chutima Jaturonrassamee

หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา (หนผ.)

Chief, Policy and Planning Bureau



**นายวุฒิไกร วะชิงเงิน**

Mr. Vuttikai Vachung-ngoen

หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า (ทบฟ.)  
Chief, Electrified Rail Management Bureau



**นพ.องอาจ จรียาสถาพร**

Dr. Ongart Chariyasathapron

หัวหน้าสำนักงานแพทย์ (ทนพ.)  
Chief, Medical Bureau



**นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์**

Mr. Eakkarush Sreearayunpong

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ (ทวท.)

Chief, Governor Bureau



**นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์**

Mr. Kittisak Chainakhen

ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง (อสร.)

Chief, Institute of Railway Training



**นายปลายงาม ศิรินนทร์**

Mr. Playngarm Sirinon

หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ (ทรด.)  
Chief, Strategic Traffic Bureau



**นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ**

Mr. Kohpong Suttikorn

หัวหน้าสำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง (หพช.)  
Chief, Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance)



**นายสืบ ประทุมศิริ**

Mr. Sueb Prathumsiri

หัวหน้าสำนักงานอำนวยการ (หอบ.)  
Chief, Legal Bureau



**พล.ต.ต.ชัยรพ จุณณวัตต์**

Pol.Maj.Gen. Chairop Chunnawat

ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ (ผบ.รฟ.)  
Commander of Railway Police Division



**นางสาวกานต์รวี ทองพูล**  
Ms. Kanrawee Thongpull  
ผู้ตรวจการรถไฟ 1 (ตทพ.1)  
Inspector Governor 1



**นายปิยบุตร โตวิจารณ์**  
Mr. Piyabutr Towijarn  
ผู้ตรวจการรถไฟ 2 (ตทพ.2)  
Inspector Governor 2



**นายมนัญ มณีจักร**  
Mr. Manut Maneechak  
ผู้ตรวจการรถไฟ 3 (ตทฟ.3)  
Inspector Governor 3

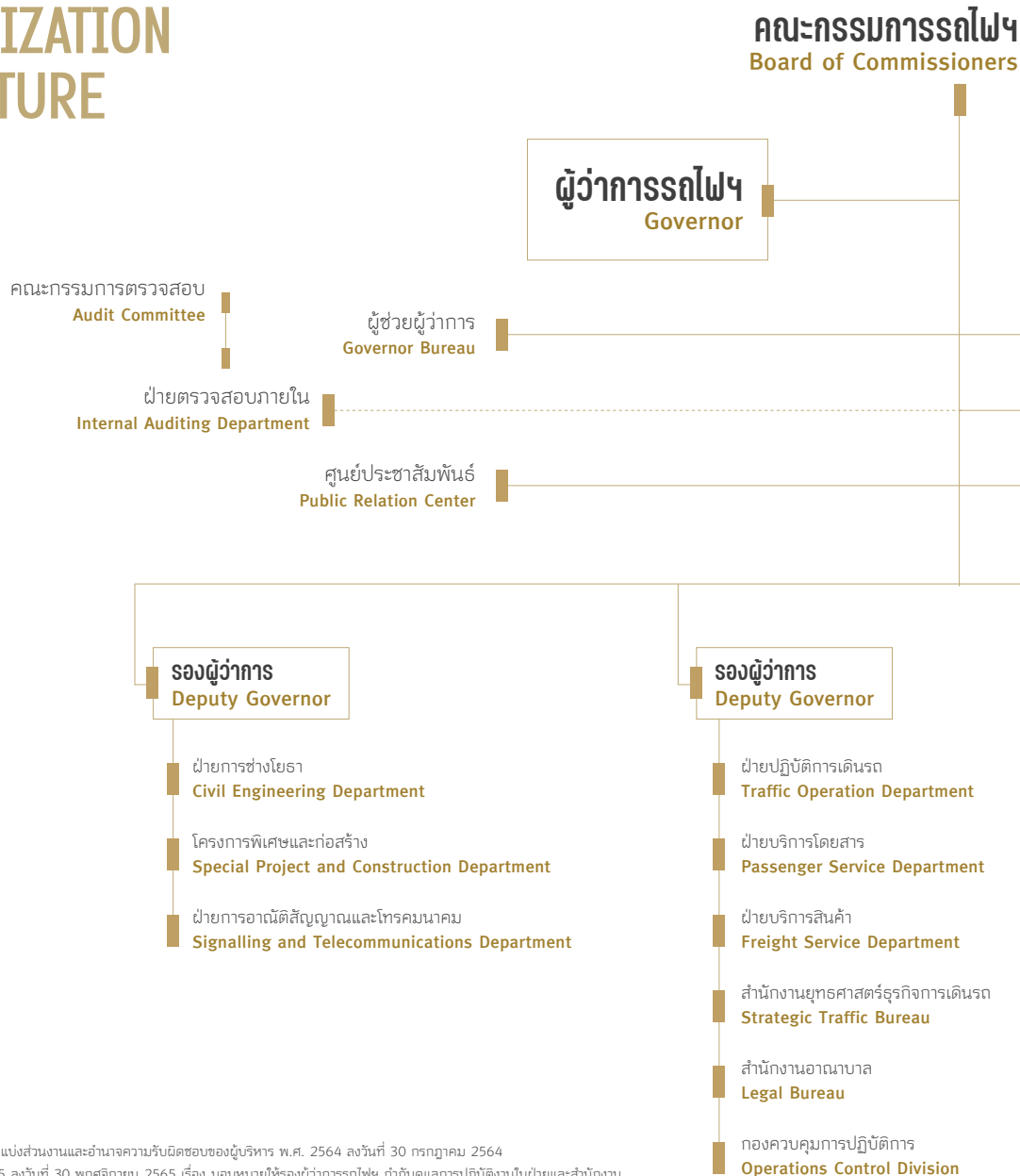


**นายสายันต์ หงสกุล**  
Mr. Sayan Hongsakul  
ผู้ตรวจการรถไฟ 4 (ตทฟ.4)  
Inspector Governor 4



# โครงสร้างองค์กร

## ORGANIZATION STRUCTURE



(1) ข้อบังคับฉบับที่ 2.1 การแบ่งส่วนงานและอำนาจความรับผิดชอบของผู้บริหาร พ.ศ. 2564 ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2564  
 (2) คำสั่งทั่วไป ก.797/2565 ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 เรื่อง มอบหมายให้รองผู้ว่าการรถไฟฯ กำกับดูแลการปฏิบัติงานในฝ่ายและสำนักงาน และ (3) คำสั่งทั่วไปที่ ก.798/2565 ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 เรื่อง มอบหมายให้รองผู้ว่าการรถไฟฯ บริหารจัดการโครงการและหน่วยงาน ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฯ

ผู้ช่วยผู้ว่าการ  
Governor Bureau

ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟ  
Board of Commissioners coordination and secretary center

สำนักงานผู้ว่าการ  
Governor Bureau

**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

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
Human Resource Department

ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ  
Training Center

สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า  
Electrified Rail Management  
Bureau

สำนักงานแพทย์  
Medical Bureau

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด  
SRT Electrified Train Co., Ltd.

**รองผู้ว่าการ**  
Deputy Governor

ฝ่ายช่างกล  
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.

รายงานผลการดำเนินงาน  
ของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ประจำปีงบประมาณ 2566

---

ANNUAL PERFORMANCE REPORT 2023  
AUDIT COMMITTEE OF  
THE STATE RAILWAY OF THAILAND



เลขที่ รฟ.ตบ.๑๐๐๐/๖๖๔/๒๕๖๖

## บันทึกข้อความ

วันที่ ๖๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เรื่อง รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปี  
งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

เรียน ประธานกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

### เรื่องเดิม

ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายใน  
ของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ ข้อ ๑๐ (๙) คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจหน้าที่รายงานผลการดำเนินงาน  
เกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจอย่างน้อยไตรมาสละ  
หนึ่งครั้งภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นสุดในแต่ละไตรมาส ยกเว้นรายงานผลการดำเนินงานในไตรมาสที่สี่ ให้  
จัดทำเป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งส่งรายงานดังกล่าวให้กระทรวงเจ้าสังกัดของรัฐวิสาหกิจ  
และกระทรวงการคลังเพื่อทราบภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีการเงินของรัฐวิสาหกิจนั้น

### ข้อเท็จจริง

ฝ่ายตรวจสอบภายใน ได้ดำเนินการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการ  
ตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และได้นำเสนอคณะกรรมการ  
ตรวจสอบการรถไฟฟ้า พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๖ ซึ่งที่ประชุมมีมติ  
เห็นชอบและรับรองรายงานการประชุมในระเบียบวาระนี้ เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในดำเนินการตามระเบียบที่  
เกี่ยวข้อง และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเพื่อโปรดทราบ

### ข้อพิจารณา

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การดำเนินงาน  
เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐ  
วิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ ข้อ ๑๐ (๙) จึงขอนำเรียนเสนอรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ  
การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มาเพื่อโปรดทราบ

### ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายกรณินทร์ กาญจนมัย)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

## คำนำ

ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของ รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ ข้อ ๑๐ (๙) คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจหน้าที่รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการ ตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจอย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้งภายในทศสิบ วันนับแต่วันสิ้นสุดในแต่ละไตรมาส ยกเว้นรายงานผลการดำเนินงานในไตรมาสที่สี่ ให้จัดทำเป็นรายงานผลการ ดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งส่งรายงานดังกล่าวให้กระทรวงเจ้าสังกัดของรัฐวิสาหกิจและกระทรวงการคลังเพื่อทราบ ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีการเงินของรัฐวิสาหกิจ

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงการ ปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการควบคุมภายในและการกำกับดูแลกิจการ ที่ดี จนนำไปสู่เป้าหมายการดำเนินงาน และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

## สารบัญ

	หน้า
๑. ด้านการสอบทานรายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่รายงานทางการเงิน	๒
๑.๑ รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล (งบรายไตรมาส) และรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อยสำหรับปี (งบประจำปี)	๒
๑.๒ ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และความเห็นอย่างมีเงื่อนไขหน้างบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย	๖
๑.๒.๑ การแสดงสินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๔๐ และการบันทึกข้อมูลรายการอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งาน (Core) และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) ในระบบ Management Information System: MIS / Geographic Information System: GIS	๖
๑.๒.๒ รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด	๗
๑.๒.๓ การปิดเพิ่มงานลงทุนบนทางเปิดของแต่ละฝ่าย/สำนักงาน	๘
๑.๓ รายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย	๘
๑.๓.๑ รายงานผลการเบิกจ่ายสะสมงบประมาณลงทุนรัฐวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖	๘
๑.๓.๒ การบริหารจัดการงบประมาณทำการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖	๑๒
๑.๓.๓ การดำเนินงานตามข้อสั่งการภาครัฐ	๑๓
๑.๓.๔ การดำเนินงานด้านการประสานงานกับหน่วยงานภายนอก	๑๔
๒. ด้านระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง	๑๔
๓. ด้านกิจกรรมการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย	๑๖
๔. ด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน	๑๖
๕. ด้านความสัมพันธ์กับผู้สอบบัญชีและฝ่ายบริหาร	๑๘
๖. ผลการดำเนินงานที่สำคัญ	๑๙
๗. บทสรุป	๒๒

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ ข้อ ๖ ให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจแต่งตั้งคณะกรรมการชุดหนึ่ง เรียกว่า "คณะกรรมการตรวจสอบ" ประกอบด้วย ประธานกรรมการตรวจสอบหนึ่งคน และกรรมการตรวจสอบไม่น้อยกว่าสองคนแต่ไม่เกินสี่คน และให้หัวหน้าตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๕/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งที่ บคป. ๒๔๖/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๖ แต่งตั้งผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

- |                                |                             |               |
|--------------------------------|-----------------------------|---------------|
| ๑. นายกรณินทร์ กาญจน์มัย       | กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย    | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางสาวศุภร์ศิริ อภิญาญวัฒน์ | กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย    | กรรมการ       |
| ๓. นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล | กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย    | กรรมการ       |
| ๔. นางลัดดาวัลย์ ถาวร          | ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน | เลขานุการ     |

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย	
	<p style="text-align: center;"><b>นายกรณินทร์ กาญจน์มัย</b> ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย</li> <li>- รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ</li> <li>- ที่ปรึกษาสถาบันงบประมาณ</li> <li>- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๑ สำนักงานงบประมาณ</li> <li>- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๒ สำนักงานงบประมาณ</li> <li>- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔ สำนักงานงบประมาณ</li> <li>- กรรมการมูลนิธิสวนหลวง ร.๙</li> <li>- กรรมการองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อ.ต.ก.)</li> <li>- กรรมการสลากกินแบ่งรัฐบาล</li> </ul> <p style="text-align: center;">(ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ จนถึงปัจจุบัน)</p>
	<p style="text-align: center;"><b>นางสาวศุภร์ศิริ อภิญาญวัฒน์</b> กรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย</li> <li>- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาอสังหาริมทรัพย์</li> <li>- รองอธิบดีกรมธนารักษ์</li> <li>- กรรมการการเคหะแห่งชาติ</li> </ul> <p style="text-align: center;">(ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ จนถึงปัจจุบัน)</p>

	<p style="text-align: center;"><b>นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล</b> กรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย</li> <li>- กรรมการทางพิเศษแห่งประเทศไทย</li> <li>- กรรมการ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด</li> <li>- กรรมการ บริษัท เอสไอเอสบี จำกัด (มหาชน)</li> <li>- กรรมการ บริษัท ทีเอสซี คอนซิวเมอริ จำกัด (มหาชน)</li> <li>- กรรมการ บริษัท ทีคิวอาร์ จำกัด (มหาชน)</li> <li>- กรรมการ บริษัท ซุปเปอร์เอนเนอจี จำกัด (มหาชน)</li> </ul> <p style="text-align: center;">(ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ จนถึงปัจจุบัน)</p>
	<p style="text-align: center;"><b>นางลัดดาวลัย ถาวร</b> ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p style="text-align: center;">(ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ จนถึงปัจจุบัน)</p>

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบที่กำหนดตามคำสั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ ๕/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ และกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหาร ผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่าย/สำนักงานที่เกี่ยวข้อง และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ตามความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อพิจารณาประเด็นที่เป็นสาระสำคัญด้วยความเป็นอิสระ และร่วมชี้แจงรายละเอียดข้อมูลเพิ่มเติม จำนวน ๑๒ ครั้ง สรุปได้ดังนี้

รายนามคณะกรรมการตรวจสอบ	ตำแหน่ง	การเข้าร่วมประชุม (ครั้ง) / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)
นายกรณินทร์ กาญจนรัมย์	ประธานกรรมการ	๑๒/๑๒
นางสาวศุภกรศิริ อภิญาณุวัฒน์	กรรมการ	๑๑/๑๒
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการ	๑๒/๑๒
นางลัดดาวลัย ถาวร	เลขานุการ	๑๒/๑๒

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่ผ่านมา คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการประชุม รวม ๑๒ ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ตามหน้าที่ ความรับผิดชอบ รวมทั้งภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมอบหมาย โดยมีสาระสำคัญดังนี้

#### ๑. ด้านการสอบทานรายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่รายงานทางการเงิน

๑.๑ รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล (งบรายได้ไตรมาส) และรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อยสำหรับปี (งบประจำปี)

พิจารณาถ่วงถ่วงรวมถึงมีข้อสังเกตหรือความเห็นเพิ่มเติมในรายงานผลการสอบทานงบการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนและหกเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕ รายงานผลการสอบทานงบการเงิน

ระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนและเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕ รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕ และรายงานผลการสอบทานงบการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อยโดยผู้สอบบัญชี ซึ่งผลการสอบทานของผู้สอบบัญชี ยังคงมีประเด็นความเห็นอย่างมีเงื่อนไข เหลือ ๒ ส่วน ๖ ประเด็น โดยสามารถปรับปรุงแก้ไขในประเด็นการเปิดเผยการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักที่ใช้ในการประมาณการภาระหนี้สินและผลประโยชน์พนักงานได้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑๙ เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน จึงมีประเด็นความเห็นอย่างมีเงื่อนไข คงเหลือเพียง ๒ ส่วน ๖ ประเด็น สรุปได้ดังนี้

๑. ส่วนที่ ๑ ก. การที่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน จำนวน ๔ ประเด็น

๑.๑ รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด

ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กำหนดให้ต้องบันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จพร้อมกันบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า โดยคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน และบันทึกรายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุสัญญาเช่า ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความเห็น สรุปได้ดังนี้

๑. สาเหตุเกิดจากการไม่สามารถค้นหาสัญญาเช่าต้นฉบับมายืนยันประกอบรายการ

บันทึกบัญชี ซึ่งเคยมีการนำเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และได้มีการมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับไปดำเนินการ ซึ่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีบันทึกสั่งการให้รองผู้ว่าการรถไฟฯ กลุ่มธุรกิจบริหารทรัพย์สิน เพื่อทราบและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต้องมีการกำหนด Timeline หรือกรอบระยะเวลาในการดำเนินการแต่ละข้อให้เป็นไปตามความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนเห็นควรกำหนดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน โดยให้ฝ่ายบริหารทรัพย์สินให้ความเชื่อมั่นว่าในส่วนที่ไม่มีสัญญาเช่าหรือค้นหาสัญญาต้นฉบับไม่พบ จะสามารถค้นหาสัญญาเช่าได้ครบถ้วนเมื่อใด โดยแยกตามกลุ่มประเภท/ลักษณะของสัญญาเช่าตามมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งต้องมีฐานข้อมูลสัญญาเช่าฯ อยู่แล้วแต่เดิมในระบบ (Management Information System – MIS) จึงสามารถดำเนินการส่งสำเนาสัญญาเช่าฯ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ได้ทันที โดยไม่จำเป็นต้องรอการส่งมอบสำเนาสัญญาฯ ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (SRT) กับบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท (SRTA)

๒. คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการรถไฟ

แห่งประเทศไทย ได้เคยให้ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขแล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๕ และวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ โดยให้จำแนกแบ่งกลุ่มของสัญญาเช่าไว้ ๓ กลุ่ม ให้ชัดเจนก่อนจึงจะสามารถแบ่งแยกปัญหาได้ คือ กลุ่ม ๑. สัญญาที่ยังมีผลบังคับ หากหาสัญญาไม่พบ ควรแจ้งความ/ทำสัญญาใหม่ กลุ่ม ๒. สัญญาที่ไม่มีการจ่ายค่าเช่า หากค้นหาสัญญาไม่พบ/พบ เห็นควรยกเลิกสัญญา และกลุ่ม ๓. สัญญาที่ใช้บังคับอยู่แต่จ่ายค่าเช่าไม่คุ้มค่าให้ทบหวนสัญญา แต่ปัจจุบันยังไม่มีควมคืบหน้าใด ๆ เห็นควรให้พิจารณามอบหมายรองผู้ว่าการรถไฟฯ ที่กำกับดูแลฝ่ายบริหารทรัพย์สิน และฝ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการในทันทีในประเด็นที่สำคัญ ดังนี้ (๑.๑) ควรสอบย้อนอดีตสัญญาเช่าให้ชัดเจนกว่าพววม มีกี่สัญญา (๑.๒) การจัดเก็บ/สถานที่จัดเก็บสัญญาเช่าไม่ปลอดภัย เป็นปัญหาที่สำคัญ (๑.๓) จัดทำแผนการแก้ปัญหาในการค้นหาสัญญาฯ และจำแนกกลุ่มของสัญญาเป็น ๓ กลุ่ม โดยกำหนดเป็นกรอบเวลาการดำเนินงาน (Timeline) ในแต่ละขั้นตอนให้ชัดเจน เช่น เจ้าหน้าที่แจ้งว่าหาสัญญา ไม่พบประมาณ ๓๐๐ สัญญา เจ้าหน้าที่มีแนวคิดโดยจะทำหนังสือส่งให้ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ และฝ่ายการช่างโยธา ยืนยันตรวจสอบสำเนาสัญญาให้อีกทาง และหากไม่พบสำเนาสัญญาจะมีแนวทางแก้ปัญหาขั้นใดต่อเพื่อไม่ให้เกิดการดำเนินงานขาดตอน/หยุดชะงัก ควรดำเนินการวางแผนอย่างเป็นระบบ ตลอดจนมอบหมายให้ฝ่ายตรวจสอบภายใน รายงานคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อทราบ และมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับไปดำเนินการ

๑.๒ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ อสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ไม่ได้มีการแยกแสดงสินทรัพย์ (ที่ดิน อาคารและสิ่งปลูกสร้าง อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค) เป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๔๐ เรื่องอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความเห็น สรุปได้ดังนี้

๑. ให้พิจารณาแบ่งแยกประเภทของอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งาน (Core) และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) โดยมีการติดตามโดยฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้มีการประกาศบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖

๒. ฝ่ายการเงินและการบัญชี ต้องมีการหารือเพิ่มเติมกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เกี่ยวกับการบันทึกปรับปรุงรายการบัญชีเมื่อมีการประกาศใช้คำจำกัดความของอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งาน (Core) และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) เพื่อปิดประเด็นความเห็นอย่างมีเงื่อนไขตามรายงานของผู้สอบบัญชีให้ได้ ประกอบกับให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าเมื่อเปิดใช้งานระบบ GIS ในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ แล้วควรจะสามารถแยกรายละเอียดของอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งาน และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนได้ครบถ้วน

๓. เมื่อได้กำหนดคำจำกัดความของอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งาน (Core) และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก.๘๘๘/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๕ โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ แล้วมอบหมายให้ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน และฝ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการจัดทำแผนการดำเนินการ (Timeline) เพื่อให้สามารถแบ่งแยกทรัพย์สิน และนำข้อมูลในระบบ (Management Information System: MIS) และ (Geographic Information System: GIS) มาใช้ (ที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค) แบ่งแยกเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานกับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ตามนิยามที่มีการประกาศใช้ว่ามีจำนวนและมูลค่าเท่าไร ให้แล้วเสร็จภายในรอบปีบัญชี ๒๕๖๖ เพื่อให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี สามารถนำข้อมูลมาบันทึกบัญชีให้ถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๔๐ เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนโดยเร็ว หากมีปัญหาและอุปสรรคใด ให้พิจารณาหาแนวทางหรือทางเลือกต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินการแล้วเสร็จภายในกำหนด อย่างสมเหตุสมผล

๑.๓ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

ไม่ได้นำค่าวงดงงานก่อสร้างโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่มีการก่อสร้างและตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จมาบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ และการะหนี้สินที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนตรงตามวงดงบัญชี ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑๖ เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และมาตรฐานการรายงานทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความเห็น สรุปได้ดังนี้

๑. ให้ติดตามความคืบหน้าการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ เกี่ยวกับค่า Variation Order (VO) ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ว่าอยู่ในขั้นตอนใด แล้วเสร็จเมื่อใด และดำเนินการบันทึกบัญชีให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี

๒. ให้ข้อสังเกตว่าหากผลการพิจารณาของสำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่ง และอนุญาโตตุลาการ ซึ่งเป็นผู้ดำเนินคดีในชั้นอนุญาโตตุลาการแทนการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ในฐานะเสียเปรียบไม่สามารถชนะคดีได้ ซึ่งอาจต้องรับภาระในเรื่องดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น หากมีการยื่นฟ้องร้องขอให้ศาลปกครองเพื่อเพิกถอนคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ เห็นควรให้พิจารณาเรื่องนี้รอบคอบ เพื่อให้เกิดความระมัดระวัง เพราะอาจเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่จะตามมาตรา ๒๕๓๔ ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. ๒๕๓๔

๓. จำนวนเงินและกรอบวงเงินที่จะได้รับอนุมัติยังไม่มีความชัดเจน คงต้องรอผลคดีก่อน เพื่อให้มีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับอนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณจากรัฐบาลก่อน จึงจะสามารถบันทึกบัญชีได้อย่างแม่นยำ

#### ๑.๔ มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

ไม่ได้นำมาตราฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๙ เรื่องเครื่องมือทางการเงิน มาใช้ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลัง วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๓ และมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญไปจากมาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม แต่ยังไม่ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความเห็น สรุปได้ดังนี้

๑. มอบหมายให้จัดทำแผนการดำเนินงานและเร่งรัดดำเนินการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๙ เรื่องเครื่องมือทางการเงิน มาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงินโดยเร็ว และรายงานความคืบหน้าให้ทราบอย่างต่อเนื่อง

๒. แจ้งให้ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ทราบว่าในรอบปีบัญชี ๒๕๖๖ ต้องเร่งรัดให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ดำเนินการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวให้แล้วเสร็จ เนื่องจากทุกองค์กรต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพื่อให้งบการเงินมีความน่าเชื่อถือ และผู้ใช้งบการเงินสามารถนำงบการเงินไปใช้วิเคราะห์ประกอบการตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง ซึ่งหากมีการปรับแก้ไขล่าช้า จะทำให้เป็นปัญหาที่สะสมแล้วในที่สุดจะปรับแก้ไขได้ยุ่งยากมากขึ้น และให้ฝ่ายตรวจสอบภายใน ติดตามผลการดำเนินงานโดยให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีรายงานความคืบหน้าต่อไป

๒. ส่วนที่ ๒ ข. การที่ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมเพียงพอ จำนวน ๒ ประเด็น

##### ๒.๑ ลูกหนี้และรายได้จากการบริหารสินทรัพย์

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความเห็น สรุปได้ดังนี้

ควรติดตามและเร่งรัดให้ฝ่ายบริหารทรัพย์สินดำเนินงานตามข้อสั่งการ ให้สอดคล้องกับมติที่ประชุมของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามแนวทางที่ให้ไว้ในประเด็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด เพื่อสามารถแก้ไขปัญหาค่าเช่านี้ได้ด้วย และให้ดำเนินการเช่นเดียวกับความเห็นใน ส่วนที่ ๑ ก. ข้อ ๑. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด โดยฝ่ายบริหารทรัพย์สินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องค้นหาสำเนาสัญญาเช่าให้ได้ และส่งมอบให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) หากหาไม่ได้ให้ดำเนินการตามความเห็นส่วนที่ ๑ ก. ข้อ ๑. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า -สินทรัพย์บริจาด

##### ๒.๒ เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

เป็นการรับรู้รายการตามมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งหากรายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่าย ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นรัฐบาลพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เท่าจำนวนที่ขาด แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมองว่าจำนวนเงินดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือมีจำนวนเงินที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปี

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความเห็น สรุปได้ดังนี้

๑. ฝ่ายการเงินและการบัญชี พิจารณำบันทึกบัญชี โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยมีการบันทึกบัญชีลูกหนี้ และค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ทั้งนี้ ให้หารือกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อให้เกิดความรอบคอบ ถูกต้อง ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินอีกทางหนึ่ง

๒. ต้องปรับปรุงการดำเนินการแก้ไขปัญหาประสิทธิภาพการดำเนินงานในกระบวนการต่าง ๆ การเพิ่มรายได้ต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจน จึงจะทำให้รัฐบาลอนุมัติให้ได้รับเงินชดเชยเต็มจำนวน

๓. ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี หารือกับนักคณิตศาสตร์ประกันภัย และพิจารณาเพิ่มเติมว่ากลุ่ม/ประเภทรายงานการบัญชีที่บันทึกไว้ เพื่อขอชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ครอบคลุมตามค่านิยมตามมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๓๔ และนำมาหารือสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ทั้งนี้ มีความเห็นให้ฝ่ายตรวจสอบภายใน ติดตามการดำเนินการเกี่ยวกับการตอบชี้แจงประเด็นข้อสังเกตต่าง ๆ และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณามอบหมายให้ผู้เกี่ยวข้องสอบสวนงานก่อสร้างให้เป็นไปตามสัญญาอย่างเคร่งครัด ตลอดจนให้คณะกรรมการตรวจรับงานฯ เข้าตรวจสอบพื้นที่จริง และให้ฝ่ายตรวจสอบภายใน พิจารณาประเมินความเสี่ยงและสุ่มตรวจสอบการดำเนินงานในพื้นที่จริงในโครงการต่าง ๆ โดยขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการตามข้อสังเกตต่าง ๆ ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ดังนี้

๑. การเตรียมความพร้อมในเรื่องการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ เช่น การปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังในงบแสดงฐานะทางการเงินเปรียบเทียบ ๒ ปี (๒๕๖๕ และ ๒๕๖๔) งบกำไรขาดทุนเปรียบเทียบ ๑ ปี (๒๕๖๕) จากฐานข้อมูลในระบบ FMIS

๒. การตอบชี้แจงประเด็นข้อสังเกตต่างๆ ตามหนังสือสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ภายในกรอบระยะเวลา ๖๐ วัน ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้รับส่วนใหญ่ยังไม่เป็นปัจจุบัน

๓. การลงนามในงบการเงิน ขอให้กระบวนการลงนามในงบการเงินสอดคล้องกันระหว่างสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินและการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยปกติ วันที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินลงนามจะเป็นวันที่เดียวกันกับหนังสือรับรองของผู้บริหาร

๔. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน มีการตรวจสอบตามแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๖ ด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ (Compliance) เรื่องการปฏิบัติตามสัญญา คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๖ ขอให้หัวหน้าหน่วยงานต่าง ๆ ให้การสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องเมื่อมีการร้องขอ

๕. มอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ดำเนินการโดยถือปฏิบัติให้เป็นไปตามกลไกและกระบวนการในการนำเสนอรายงาน โดยเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑.๒ ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และความเห็นอย่างมีเงื่อนไขบางประการการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รับทราบ และมอบให้ฝ่ายตรวจสอบภายในติดตามผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย จากผู้เกี่ยวข้อง และรายงานผลความคืบหน้าให้คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบ ในการประชุมอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

๑.๒.๑ การแสดงสินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๔๐ และการบันทึกข้อมูลรายการอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งาน (Core) และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) ในระบบ Management Information System: MIS และ Geographic Information System: GIS

๑. พิจารณาให้มีการแบ่งแยกพิกัดพื้นที่ Core/Non-Core ให้ชัดเจน เพราะจะมีผลต่อภาษีที่ดิน และควรต้องมีการหารือเพิ่มเติมกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หากดำเนินการกำหนดค่านิยามของพื้นที่ Core/Non-Core แล้วเสร็จจะสามารถปิดประเด็นความเห็นอย่างมีเงื่อนไขตามรายงานของผู้สอบบัญชีได้หรือไม่อย่างไร หรือต้องดำเนินการแบ่งแยกพิกัดพื้นที่ Core/Non-Core ให้ชัดเจน ครบถ้วน จึงถือว่าแล้วเสร็จ

๒. พิจารณามอบข้อสังเกตเพิ่มเติมเกี่ยวกับการกำหนดค่าจำกัดความ "อสังหาริมทรัพย์มีไว้ใช้งาน" และ "อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน" โดยในการกำหนดค่าจำกัดความ "อสังหาริมทรัพย์มีไว้ใช้งาน" ให้นำพื้นที่ที่ให้บริการของรัฐเข้าใช้พื้นที่ และพื้นที่ที่จะต้องส่งมอบให้บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรีมาประกอบการพิจารณา เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และการกำหนดค่าจำกัดความ "อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน" ไม่ควรกำหนดในลักษณะประโยคปลายเปิดที่ยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ตามมาตรฐานทางวิศวกรรม วิศวกรรมหรืออ้างอิงหลักเกณฑ์ตามข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และกฎหมายฉบับใด เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญที่ควรต้องใช้ในการอ้างอิง เพื่อไม่ให้เกิดการโต้แย้งได้ในอนาคต

๓. พิจารณามอบฝ่ายตรวจสอบภายในติดตามผลการดำเนินการรวบรวม คำจำกัดความ เพื่อให้มีการนำเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาประกาศถือใช้โดยเร็ว ซึ่งปัจจุบัน ได้มีการ ประกาศคำสั่งแล้วเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๕ มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖

๔. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดินนำข้อมูลมูลค่าที่ดินในพื้นที่ Core และ Non-Core ของระบบ GIS & MIS หรือกับฝ่ายการเงินและการบัญชีเพื่อนำไปบันทึกรายการบัญชี

๕. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดินนำข้อมูลสัญญาเช่าประเภท Active ในระบบ GIS & MIS ไปตรวจสอบสัญญาเช่าสถานะ Non-Action ที่อาจมีการบันทึกข้อมูลไม่ถูกต้อง ไปดำเนินการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีสถานะถูกต้องเป็นปัจจุบัน

๖. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดินประสานงานกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการดำเนินงานที่จะกำหนดระยะเวลาการบันทึกข้อมูลมูลค่าที่ดินแยกพื้นที่ Core และ Non-Core ในพื้นที่ทั้งหมด เข้าระบบ GIS & MIS เพื่อใช้ข้อมูลอ้างอิงในการบันทึกรายการที่ดิน ให้เป็นตามมาตรฐาน การบัญชี โดยในเบื้องต้นให้แยกพื้นที่ Core และ Non-Core ของข้อมูลสัญญาเช่าประเภท Active จำนวน ๓,๘๗๑ สัญญา ซึ่งแบ่งเป็นข้อมูลสัญญาเช่าประเภท On-Going จำนวน ๒,๕๗๐ สัญญา และ Non-Action จำนวน ๑,๓๐๑ สัญญา พร้อมมูลค่าที่ดินเพื่อให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี สามารถนำไปแยกกลุ่มประเภทอสังหาริมทรัพย์เพื่อการ ลงทุนในงบการเงินได้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖

๗. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีหรือกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเกี่ยวกับกรบันทึกรายการทรัพย์สินเพื่อการลงทุนในพื้นที่บางส่วนเป็นการเบื้องต้นไว้ก่อน และ จะมีการดำเนินการให้แล้วเสร็จทั้งหมดในภายหลัง

๑.๒.๒ รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด

๑. การดำเนินงานในประเด็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ยังไม่มีความคืบหน้า และไม่มีการดำเนินการจำแนกหาสาเหตุปัญหาที่ยังค้นหาสัญญาเช่าในอดีตไม่พบ ทั้งที่ยังคงมีการใช้ประโยชน์ในที่ดินและอาคาร และมีการจ่ายชำระเงินอยู่ เพื่อหาแนวทางแก้ไข ตามกลุ่มประเภท/ลักษณะของสัญญาเช่า ตามความเห็นที่คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เคยให้ไว้ โดยประกอบด้วย

๑.๑ สัญญาที่ยังมีผลบังคับใช้ (ผู้เช่ามีการจ่ายค่าเช่า) แต่ปัจจุบันหาสัญญาต้นฉบับ ไม่พบ เห็นควรให้ดำเนินการแจ้งความ หรือจัดทำสัญญาใหม่

๑.๒ สัญญาที่ไม่มีการจ่ายค่าเช่าแล้ว (หาสัญญาพบ/ไม่พบ) ให้ยกเลิกสัญญา

๑.๓ สัญญาที่ใช้บังคับอยู่แต่จ่ายค่าเช่าไม่คุ้มค่า ให้ทบทวนสัญญา

๒. ยังมีความไม่ชัดเจนในประเด็นจำนวนสัญญาเช่าที่มีอยู่ทั้งหมด ทำให้ไม่สามารถทราบ ถึงรายได้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจะได้รับที่แท้จริงได้ ซึ่งจะมีผลต่อการส่งมอบการบริหารสัญญาเช่าต่าง ๆ ให้กับบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA) หากไม่มีแนวทางดำเนินการหรือมาตรการวางแผน เพื่อแก้ปัญหาอย่างชัดเจน จะเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกัน ประกอบกับเห็นว่าประเด็นที่สำคัญที่มีผลต่อการค้นหา สัญญาเช่าไม่พบ ส่วนหนึ่งมาจากการจัดเก็บข้อมูลไฟล์ต่าง ๆ/สถานที่จัดเก็บไม่มีความปลอดภัย และรัดกุม เพียงพอ ควรพิจารณาหาแนวทางดำเนินการ และควรมอบหมายให้รองผู้ว่าการรถไฟฯ ที่กำกับดูแล ดำเนินการ สอบยันทาความชัดเจนในประเด็นของสัญญาเช่าทั้งหมด ว่ามีจำนวนเท่าใด ฝ่ายที่รับผิดชอบในแต่ละสัญญา มีการนำเข้าสู่ระบบ MIS จำนวนเท่าใด และยังไม่มีการนำเข้าไปในระบบจำนวนเท่าใด มีจำนวนสัญญาที่หาไม่พบ เท่าใด และจะดำเนินการแก้ไขอย่างไร ควรมีการดำเนินการวางแผนอย่างเป็นระบบ เพื่อไม่ให้การดำเนินงาน ขาดตอนหรือหยุดชะงัก สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ทันกาล

๓. จัดทำ Timeline แสดงขั้นตอนดำเนินการ และแนวทาง/วิธีแก้ไขปัญหา ตามกลุ่มประเภท/ลักษณะของสัญญาเช่าให้ชัดเจนว่าจะสามารถดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อใด ทั้งนี้ให้มีการจัดทำ

รายละเอียดเป็นไปตามทะเบียนสิทธิที่ฝ่ายการเงินและการบัญชีกำหนด สามารถระบุเลขที่สัญญา วันที่เริ่มต้น และวันที่สิ้นสุด พร้อมสำเนาสัญญาได้ ตลอดจนกำหนดให้ชัดเจนด้วยว่าหนังสือที่จะแจ้งฝ่ายการช่างโยธา และฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ เพื่อสอบถาม/ค้นหาสัญญาเช่าจะกำหนดดำเนินการเมื่อใด มีขั้นตอนดำเนินการอย่างไร

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการนำเสนอแนวทาง แก้ปัญหาและข้อสังเกต พร้อมทั้งหารือความเห็นเพิ่มเติมให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณา มอบหมายผู้รับผิดชอบ

#### ๑.๒.๓ การปิดเพิ่มงานลงทุนบนทางเปิดของแต่ละฝ่าย/สำนักงาน

๑. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ดำเนินการตรวจสอบ คัดแยก เพิ่มงานลงทุนบนทางเปิด ที่คงเหลืออยู่ให้ชัดเจน โดยระบุจำนวนเพิ่มงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จมีการใช้งานแล้ว การแต่ยังไม่ปิดเพิ่มงานคงเหลือที่เพิ่มงาน

๒. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี รายงานให้รองผู้ว่าการรถไฟฯ ได้รับทราบและกำกับดูแลเร่งรัดฝ่าย/สำนักงาน พร้อมทั้งขอทราบเหตุผลและสาเหตุของการปิดเพิ่มงาน ไม่แล้วเสร็จทันภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๓. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี รวบรวมรายละเอียด การปิดเพิ่มงานของแต่ละฝ่าย/สำนักงาน รายงานปิดเพิ่มงาน พร้อมกับปรับปรุงรายการบัญชีให้ถูกต้อง ส่วนบางเพิ่มงานหากมีประเด็นปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปรับปรุงรายการบัญชีได้ ให้รวบรวมประเด็น ปัญหาเพื่อหาวิธีการ/แนวทางการแก้ไข

๔. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายตรวจสอบภายใน ประสานฝ่ายการเงิน และการบัญชี และฝ่าย/สำนักงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อยืนยันข้อมูลยอดคงค้างที่ได้มีการหารือ รวมทั้งรายละเอียด ปัญหาอุปสรรค เพื่อให้สามารถดำเนินการปิดเพิ่มงานให้แล้วเสร็จทันตามกำหนด หากดำเนินการไม่แล้วเสร็จ จะรายงานให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบ และพิจารณาหาผู้รับผิดชอบ

๕. พิจารณาและมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มอบหมายให้คณะทำงาน เพื่อประมวลทบทวนและปรับปรุงแก้ไขระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับของการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณา ปรับปรุงแก้ไขระเบียบการฉบับที่ ๓๐ ฉ เพิ่มเติมในส่วนของชื่อ “การปิดเพิ่มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.)” ให้ เป็นชื่อที่เป็นมาตรฐานสากล เพื่อการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กรเกิดความเข้าใจตรงกัน

ทั้งนี้ การปิดเพิ่มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.) จากเดิมมียอดคงค้าง จำนวน ๑,๒๓๑ เพิ่มงาน ณ วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ (เป็นยอดคงค้างมาแต่เดิมกว่า ๑๐ ปีเศษ) ปัจจุบันสามารถปิดเพิ่มงานได้ จำนวน ๑,๑๘๑ เพิ่มงาน คิดเป็นร้อยละ ๙๕.๙๔ คงเหลือเพียง ๕๐ เพิ่มงาน (ณ วันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๖) คิดเป็นร้อยละ ๔.๐๖

#### ๑.๓ รายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑.๓.๑ รายงานผลการเบิกจ่ายสะสมงบประมาณลงทุนรัฐวิสาหกิจ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

##### การเบิกจ่ายงบประมาณโดยรวม

๑. พิจารณาและมอบหมายดำเนินการจัดทำรายละเอียดของรายการเบิกจ่ายงบประมาณ ลงทุน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ตามกรอบวงเงินเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ โดยแบ่งเป็นรายการที่ได้รับการ จัดสรรงบประมาณตามแผนการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ของสำนักงานบริหาร หนี้สาธารณะ (สบน.) และรายการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากแหล่งเงินอื่นที่ไม่ได้บรรจุไว้ในแผนการเบิกจ่าย งบประมาณลงทุน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) เพื่อให้ทราบถึงความ แตกต่างของยอดเงินและประเภทรายการแหล่งเงิน และทบทวนรายละเอียดรายการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

ตามแผนการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ให้ความสำคัญถูกต้อง (Accurate) ตลอดจนดำเนินการปรับปรุงรูปแบบ/วิธีการนำเสนอข้อมูลโดยเพิ่มเติมรายละเอียด กรอบวงเงินกู้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะแต่ละปี วันครบกำหนดเบิกถอนเงินกู้ (วันหมดอายุ) และผลการเบิกจ่ายเงินงบประมาณของแต่ละกรอบวงเงินเพื่อให้มีความชัดเจน และเชื่อมโยงให้เกิดความเข้าใจง่ายมากยิ่งขึ้น โดยเป้าหมายหลักในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องมีการเบิกจ่ายเงินงบประมาณตามแผนการเบิกจ่ายงบลงทุนรัฐวิสาหกิจ และแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ในส่วนของแผนเงินกู้ให้ได้ตามเป้าหมายหรือสูงกว่าเป้าหมายทั้งหมด

๒. พิจารณาให้นำหัวข้อความสำเร็จของการบริหารเบิกจ่ายเงินงบประมาณของฝ่าย/สำนักงาน (งบประมาณลงทุนประจำปี, เงินกัน, เงินกู้ และงบประมาณทำการในส่วนของการใช้จ่าย) มากำหนดเป็นภารกิจตัวชี้วัด (KPI) ในการประเมินผลการดำเนินงานของผู้กำกับดูแล และผู้เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันให้การดำเนินการเบิกจ่ายเงินงบประมาณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น จนนำไปสู่การเบิกจ่ายเงินงบประมาณที่เป็นไปตามเป้าหมายหรือสูงกว่าเป้าหมาย

๓. พิจารณาและมอบหมายให้หาวิธี/แนวทางดำเนินการ ให้ตัวเลขของผลประกอบการมีความรัดกุม น่าเชื่อถือเพิ่มขึ้น โดยต้องสามารถเปรียบเทียบกันได้ (Comparable) และสอบทานความถูกต้องของข้อมูลก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนควรนำเสนอการนำประสบการณ์จากข้อผิดพลาดในอดีตมาป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นอีก (Lesson Learn) และเมื่อมีระบบ FMIS เข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานแล้วให้นำมาใช้ช่วยดำเนินงานให้เกิดประโยชน์จริง สามารถยืนยันความถูกต้องของข้อมูลได้ (Reconcile) ตลอดจนพิจารณาความสมเหตุสมผลของข้อมูลก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

การบริหารจัดการงบประมาณแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน)

๑. พิจารณาดำเนินการจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินการเบิกจ่ายในโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน) เป็นลำดับแรก เพื่อมิให้เงินงบประมาณตกทับ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) พร้อมดำเนินการจัดทำแผนการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน เพื่อให้ทราบผลความคืบหน้าในการดำเนินงานแต่ละขั้นตอนของโครงการต่าง ๆ

๒. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ประสานงานฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง เพื่อเร่งรัดดำเนินการเบิกจ่ายเงินงบประมาณแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน) ในส่วนของเงินประกันผลงานโครงการสำรวจ ออกแบบ ช่วงชุมพร-ระนอง ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) เพื่อป้องกันมิให้เงินงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน) ตกทับเพิ่มขึ้น

๓. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี เร่งรัดดำเนินการโอนเงินงบประมาณแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ (เงินกัน) โครงการปรับปรุงรั้วสองข้างทาง สายตะพานออก ช่วงคลองสิบเก้า-วิหารแดง และช่วงองครักษ์-แก่งคอย เนื่องจากมีการปรับลดเนื้องาน จึงหมดความจำเป็นที่จะต้องใช้งบประมาณในส่วนนี้ ส่งผลให้มีเงินงบประมาณแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน) จะต้องตกทับ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) จึงเห็นควรให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีหารือกับท่านผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาว่าจะนำเงินจำนวนนี้ โอนไปทำรายการปีเดียว โครงการใดที่สามารถเบิกจ่ายเงินได้รวดเร็ว เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟสายเด่นชัย-เชียงรายได้ ซึ่งมีความสามารถในการดำเนินงานได้รวดเร็วกว่าแผนงานที่กำหนด และเป็นรายการปีเดียวที่อยู่ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เช่นเดียวกัน

๔. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ติดตามและยืนยันข้อมูลก่อนนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าผลความคืบหน้าการเบิกจ่ายเงินงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน) มีโครงการที่คาดว่าจะตกทับประมาณการไว้ที่จำนวนเท่าใด

๕. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี และฝ่ายการช่างโยธา ซึ่งจกรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางรถไฟเข้าย่านบรรทุก ICD เนื่องจากขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง แต่หากมีคำพิพากษาแล้วผลชนะ/แพ้ก็ต้องมีการชำระเงินและใช้จ่ายเงิน ซึ่งต้องชำระเงินในส่วนที่ผู้รับจ้างได้ดำเนินการแล้ว ประมาณ ๖ ล้านบาท ผู้เกี่ยวข้องจะสามารถดำเนินการเบิกจ่ายจากเงินงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่ได้รับการจัดสรร จำนวน ๘.๑๒๕๐ ล้านบาทได้ จึงหมดความจำเป็นที่จะต้องใช้งบประมาณในส่วนนี้ ส่งผลให้มีเงินงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน) ตกพัน ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) จำนวน ๒๒.๑๙๖๐ ล้านบาท

#### การบริหารจัดการงบประมาณแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๑. พิจารณาและมอบหมายให้ดำเนินการประเมิน/ระบุความคาดการณ์ว่า วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ จะสามารถเบิกจ่ายเงินงบประมาณของโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เป็นจำนวนเท่าใด ตลอดจนพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และระเบียบว่าด้วยการก่องหนผู้กักขังงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับรายการที่คาดว่าจะไม่สามารถเบิกจ่ายตามที่ได้รับจัดสรรได้อย่างครบถ้วน เพื่อเร่งรัด/ดำเนินการพิจารณาความเสียหายร่วมกันว่าหากโครงการใดไม่สามารถเบิกจ่ายได้อย่างครบถ้วน ภายในสิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) จะสามารถโอนเงินงบประมาณนำไปใช้ในโครงการใดที่เร็วกว่าได้อย่างทันกาล เพื่อให้การเบิกจ่ายเงินงบประมาณเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

๒. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ประสานงานผู้เกี่ยวข้องให้เร่งรัดดำเนินการเบิกจ่ายโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่เพื่อทดแทนรถ G.E. ที่เหลือจำนวน ๓๐ คัน เพื่อมิให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการตรวจรับ และกระบวนการเบิกจ่ายเงินงบประมาณ โดยนำเสนอประเด็นปัญหาหรือการเรียนรู้ในอดีต (Lesson Learn) มาปรับปรุงแก้ไขมิให้เกิดขึ้นอีก และเร่งรัดดำเนินการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนรัฐวิสาหกิจ เช่น โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่เพื่อทดแทนรถ G.E. โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน และโครงการรถไฟความเร็วสูง ๓ สนามบิน เป็นต้น เพื่อให้ผลการใช้จ่ายงบประมาณลงทุนรัฐวิสาหกิจ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) เป็นไปตามเป้าหมายหรือสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๙๕ ทั้งนี้ รายการโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่เพื่อทดแทนรถ G.E. มีการประเมินเพื่อกำหนดกรอบวงเงินเบิกจ่ายสูงไป ฝ่ายการช่างกลและฝ่ายการพัสดุ ในฐานะผู้รับผิดชอบโครงการนี้ ต้องนำปัญหา/ความผิดพลาดกรณีนี้ ไปเป็นแนวทางการดำเนินงานโครงการอื่นๆ ให้เกิดความรอบคอบหรือมีการปรับกรอบวงเงินให้ทันกาล

๓. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ดำเนินการจัดทำรายละเอียดของยอดเงินในส่วนของ โครงการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) เพื่อให้ทราบถึงปัญหา/อุปสรรคที่ส่งผลให้ยังไม่สามารถดำเนินการเบิกจ่ายเงินงบประมาณได้ ตลอดจนรายละเอียดของการปรับแก้การประเมินผล/ตัวชี้วัดในการดำเนินงาน ที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้มีการพิจารณาปรับปรุงในส่วนนี้ เพื่อจะได้มีการหารือกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้ทันกาล เนื่องจากส่งผลต่อสภาพคล่องของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ประสานงานผู้เกี่ยวข้องเพื่อติดตามผลความคืบหน้าของโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ดิ่งชั้น-ศิริราช ดิ่งชั้น-ศาลายารังสิต-ธรรมศาสตร์ บางซื่อ-หัวหมาก และบางซื่อ-หัวลำโพง เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์ดำเนินงานในปัจจุบัน และติดตามเร่งรัดให้มีการนำเสนอขออนุมัติไปที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดความล่าช้าหากมีการแต่งตั้งรัฐบาลชุดใหม่ จะสามารถพิจารณาได้ทันที

๕. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ประสานงานผู้เกี่ยวข้องดำเนินการติดตามความคืบหน้าในการเสนอขอความเห็นชอบร่างขอบเขตของงาน (TOR) และราคาากลางโครงการ

ก่อสร้างทางรถไฟเข้าพื้นที่โครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น และเงินสนับสนุนจากนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี เพื่อให้สามารถดำเนินการประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) จัดหาผู้รับจ้างได้โดยเร็ว และดำเนินการจัดทำรายละเอียด BOQ ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟเข้าพื้นที่โครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี โดยแบ่งสัดส่วนการดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟภายนอกนิคมที่ใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น และทางรถไฟภายในนิคมที่ใช้เงินสนับสนุนจากนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีให้ชัดเจน เพื่อดำเนินการเร่งรัดส่งคืนงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ที่เหลือจ่ายให้สำนักงานงบประมาณโดยเร็ว ซึ่งถือว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องที่สำคัญเป็นอันดับแรก (Priority) และปรับปรุงจำนวนเงินงบประมาณฯ ที่ต้องส่งคืนสำนักงานงบประมาณให้ถูกต้อง ก่อนนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

๖. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ประสานงานฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง ศึกษาแนวทางการวางทรัพย์สินที่ดินของกรมทางหลวงชนบท หรือศึกษารายละเอียดขั้นตอนต่าง ๆ ได้จากการดำเนินงานของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน เนื่องจากเป็นโครงการที่เคยดำเนินการวางทรัพย์สินที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้ชัดเจน และนำมาพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องและเกิดความรวดเร็ว เพื่อมิให้เงินงบประมาณตกพับ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) และติดตามผลความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูง ๓ สนามบินอย่างต่อเนื่อง เกี่ยวกับการจัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) ร่วมกับสถานสงเคราะห์เด็กหญิงบ้านราชวิถี และการดำเนินการในส่วนของพื้นที่ราชพัสดุ ซึ่งต้องรอผลการพิจารณาของกรมธนารักษ์ เพื่อให้สามารถดำเนินการเบิกจ่ายงบประมาณแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน) จำนวน ๙๘.๑๖๘๘ ล้านบาท ให้แล้วเสร็จได้ทันภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖)

๗. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเสนอรายละเอียดและกำหนดแนวทางแก้ไขโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน) และโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เกี่ยวกับสถานภาพปัจจุบันพร้อมระบุปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานที่ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการเบิกจ่ายได้ตามแผนที่กำหนด และการคาดการณ์กรอบเวลาในการดำเนินการเบิกจ่ายแล้วเสร็จให้ชัดเจน แสดงรายละเอียดแผนการดำเนินงาน/แผนการเบิกจ่ายในแต่ละเดือนเพื่อให้มีการติดตามผลความคืบหน้าในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนรายงานปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานแต่ละโครงการ โดยมุ่งเน้นโครงการที่พิจารณาแล้วอาจจะไม่สามารถเบิกจ่ายตามที่ได้รับจัดสรรได้อย่างครบถ้วน และมีความเสี่ยงที่เงินงบประมาณจะตกพับเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไขมิให้เงินงบประมาณตกพับ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) เช่น โครงการก่อสร้างทางรถไฟ บ้านไผ่ - นครพนม โครงการสำรวจออกแบบ ช่วงชุมพร - ระนอง โครงการออกแบบรายละเอียดฯ ไทย - จีน ระยะที่ ๑ โครงการออกแบบรายละเอียดฯ ไทย - จีน ระยะที่ ๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง ๓ สนามบิน และโครงการปรับปรุงทางในส่วนของการก่อสร้างทางรถไฟย่านบรรทุกสินค้า ICD พร้อมชี้แจงรายละเอียดตามข้อสั่งการของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการกำหนดแนวทางแก้ไขในโครงการที่ยังคงมีประเด็นปัญหา และยังไม่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ เช่น โครงการออกแบบรายละเอียดฯ ไทย - จีน ระยะที่ ๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง ๓ สนามบิน ในส่วนของการปลูกสร้างอาคารทดแทนอาคารที่รื้อถอน ตามความประสงค์ของสถานสงเคราะห์เด็กหญิงบ้านราชวิถี และโครงการก่อสร้างทางรถไฟเข้าย่านบรรทุก ICD เป็นต้น

๘. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายอำนวยการและโทรคมนาคม ดำเนินการพิจารณา ทบทวนปรับปรุงแผนโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมในขั้นตอนประชาพิจารณ์ให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๖ และปรับปรุงแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่าย ให้กระชับมากขึ้น โดยไม่ต้องกังวล

กับปัจจัยภายนอก เพื่อให้สามารถมีการลงนามในสัญญาต่างๆ ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ เพื่อเร่งรัดเบิกจ่ายเงินงบประมาณให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ผลักดันและมีกระบวนการติดตามกำกับดูแลให้ผู้เกี่ยวข้องมีการเบิกจ่ายงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ให้เป็นไปตามเป้าหมายรัฐบาล (ร้อยละ ๙๕.๐๐) รวมถึงการติดตามเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินงบประมาณโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ เพื่อบริหารเงินงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ (เงินกัน) ไม่ให้ตกทับ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมอบนโยบายให้มีการศึกษาแนวทางการวางทรัพยากรค่าเวนคืนที่ดิน และการโอนเงินงบประมาณที่หมดความจำเป็นไปใช้ในการดำเนินงานโครงการอื่นที่สามารถดำเนินงานได้รวดเร็วกว่าแผนงานที่กำหนด และอยู่ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์เช่นเดียวกัน เพื่อป้องกันไม่ให้เงินงบประมาณตกทับ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ส่งผลให้มีประมาณการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนรัฐวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๕๓ สูงกว่าเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนด

๑.๓.๒ การบริหารจัดการงบประมาณทำการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๑. พิจารณาและมอบข้อสังเกตให้พิจารณากำหนดนโยบาย/วิธีการเพื่อนำมาใช้ในการจัดหารายได้เพิ่มเติมให้สูงกว่าแผนที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง และการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สำหรับการใช้จ่ายงบประมาณทำการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ให้ต่ำกว่าแผนที่กำหนดมากยิ่งขึ้น

๒. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ดำเนินการสืบค้นเพื่อหาสาเหตุข้อเท็จจริงที่ส่งผลให้งบประมาณทำการ ณ เดือน มิถุนายน ๒๕๖๖ ในส่วนของประมาณการรายได้รวมมีตัวเลขลดลงจากเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ และในส่วนของประมาณการค่าใช้จ่ายรวมมีตัวเลขเพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ เพื่อให้ทราบถึงปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน รวมถึงสาเหตุที่ส่งผลให้มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ตลอดจนชี้แจงให้ทราบถึงมาตรการ/วิธีการที่ใช้ในการควบคุมค่าใช้จ่าย จนสามารถส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรช่วงเดือน ตุลาคม ๒๕๖๕ - มิถุนายน ๒๕๖๖ ต่ำกว่าแผนที่กำหนด

๓. พิจารณาและมอบข้อสังเกตให้นำเสนอรายละเอียดผลการดำเนินงานในเชิงวิเคราะห์ เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับทราบถึงปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานที่แท้จริง และร่วมกันกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา เพื่อให้มีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

๔. พิจารณาและมอบข้อสังเกตให้สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า ประสานงานกับบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เพื่อดำเนินการจัดทำแผนเพิ่มจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยแก้ไขจากปัญหาหรือจุดอ่อนของรูทิก (Pain Point) ตลอดจนควรวางแผนปรับแก้ไขเวลาเดินขบวนรถให้สามารถเปิดให้บริการได้ตั้งแต่เวลา ๐๕.๐๐ น. โดยไม่กระทบหรือมีความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ เพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่จำเป็นต้องเดินทางให้สอดคล้องกับเที่ยวบิน (Flight) สนามบินดอนเมือง และเวลาการเดินทางในช่วงเร่งด่วน (Peak Hour) ซึ่งเป็นเวลาที่ผู้โดยสารมีความจำเป็นต้องใช้บริการเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ควรเริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนสิงหาคม ๒๕๖๖ เป็นต้นไป และมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ดำเนินการทบทวนตัวเลขประมาณการจำนวนผู้โดยสารภายหลังจากการเปลี่ยนแปลงเวลาและความถี่ของระยะเวลาการให้บริการ โดยเปิดเดินรถในเวลา ๐๕.๐๐ น. ตั้งแต่วันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๖ ตลอดจนมอบข้อสังเกตให้ดำเนินการทบทวน และปรับปรุงตัวเลขที่มีความครบถ้วน ถูกต้อง เพื่อเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือ และความสมเหตุสมผลของข้อมูลต่าง ๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

๕. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายบริการสินค้า หาแนวทางมาตรการหรือปรับแผนให้บริการขนส่งสินค้า มีปริมาณแนวโน้มการดำเนินงานภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ (๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) มากกว่าค่าประมาณการที่ ๑๒.๖๕๙ ล้านตัน (ทั้งปี) และในระยะยาวควรดำเนินการให้เป็นไปตามความเห็นหรือข้อสังเกตจากการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และเตรียมนำเสนอรายงานการขนส่งสินค้าในการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๙/๒๕๖๖ วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๖ และ

ประสานงานผู้เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลและสืบค้นหาปัญหาหรือจุดอ่อนของธุรกิจ (Pain Point) ที่ส่งผลให้ปริมาณขนส่งสินค้าต่ำกว่าแผนที่กำหนด พร้อมกำหนดแนวทาง/มาตรการแก้ไขปัญหาให้ชัดเจน และควรมีการคาดการณ์ว่ามาตรการ/แนวทางดังกล่าวจะสามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าได้จำนวนเท่าใด ตลอดจนควรมีการกำหนดกลยุทธ์เพื่อวางแผนการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดอย่างเป็นรูปธรรม

๖. พิจารณาและมอบหมายให้พิจารณากำหนดนโยบาย/วิธีการเพื่อมุ่งเน้นในการจัดการรายได้เพิ่มเติมให้สูงกว่าแผนที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง และการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้ต่ำกว่าแผนที่กำหนดมากยิ่งขึ้น เพื่อให้มีผลการขาดทุนลดลงกว่าประมาณการที่คาดการณ์ไว้ไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท โดยมุ่งเน้นการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และการเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนวิเคราะห์และสืบค้นหาสาเหตุ ข้อเท็จจริงที่อาจส่งผลให้ไม่สามารถลดผลการขาดทุนได้ตามที่กำหนด

๗. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีดำเนินการจัดทำรายละเอียดงบประมาณทำการประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ รายการที่มีผลการดำเนินงานต่ำกว่าแผนที่กำหนด เพื่อให้ทราบถึงปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน รวมถึงสาเหตุที่ส่งผลให้มีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ตลอดจนชี้แจงรายละเอียดในส่วนของการจ่ายบำเหน็จบำนาญ เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุที่มีผลการดำเนินงานมากกว่าแผนที่กำหนด โดยสามารถนำปัญหา/สาเหตุไปวางแผนปรับปรุงการประมาณการวางแผนรายจ่ายบำเหน็จบำนาญในปีต่อไปได้แม่นยำมากยิ่งขึ้น ตลอดจนให้พิจารณากำหนดนโยบาย/วิธีการเพื่อมุ่งเน้นในการจัดการรายได้เพิ่มเติมให้สูงกว่าแผนที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง และการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้ต่ำกว่าแผนที่กำหนดมากยิ่งขึ้น

### ๓.๓.๓ การดำเนินงานตามข้อสั่งการภาครัฐ

๑. พิจารณาและมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย รักษามาตรฐานการดำเนินงาน เพื่อให้ผลการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนรัฐวิสาหกิจสูงกว่าเป้าหมายรัฐบาลที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๙๕ (ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖) หรือสูงกว่าตัวเลขประมาณการผลการเบิกจ่ายสะสม ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (๓๐ กันยายน ๒๕๖๕) ที่ร้อยละ ๙๘.๕๘ และเร่งรัดดำเนินการเบิกจ่ายเงินงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อให้เป็นไปตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค ๐๔๑๒.๔/๒๓๐๐๔ ลงวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เรื่อง การเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไตรมาสที่ ๔ และสอดคล้องกับเป้าหมายในภาพรวมของประเทศ ที่ได้มีการกำหนดเป้าหมายการเบิกจ่ายรายจ่ายภาพรวม ร้อยละ ๙๓ รายจ่ายประจำ ร้อยละ ๙๘ รายจ่ายลงทุน ร้อยละ ๗๕ และเป้าหมายการใช้จ่ายรายจ่ายภาพรวม รายจ่ายประจำ รายจ่ายลงทุน ร้อยละ ๑๐๐ โดยสรุปผลการดำเนินงานในภาพรวมแต่ละประเภท/กลุ่ม ให้ข้อมูลเป็นปัจจุบันมากที่สุด เพื่อนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒. พิจารณาและมอบหมายให้ติดตามเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนโดยดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามหนังสือคณะกรรมการติดตามเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณและการใช้จ่ายภาครัฐ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๑๒.๔/๓๖๒๐๔ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ ข้อ ๓.๓.๓ (๑ - ๔) การเบิกจ่ายลงทุนของรัฐวิสาหกิจอย่างเคร่งครัด ตลอดจนประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อติดตามเร่งรัดโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่มีโครงการลงทุนตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป ให้มีการดำเนินงานและการเบิกจ่ายให้เป็นไปตามเป้าหมาย เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมวกะเข-ชุมทางถนนจิระ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ ข้อ ๓.๓.๔ แต่หากการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่สามารถดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนดได้ ขอให้พิจารณาทยอยเปิดให้บริการในส่วนที่มีความพร้อมก่อน เพื่อให้ส่งผลกระทบต่อแผนการเปิดให้บริการแก่ประชาชนและเป็นการสร้างรายได้เพิ่มให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ประสานงานฝ่ายโครงการพิเศษ และก่อสร้าง เพื่อเร่งรัดดำเนินการเบิกจ่ายเงินงบประมาณแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ โครงการ

ก่อสร้างรถไฟสายเด่นชัย-เชียงใหม่ซึ่งมีความสามารถในการดำเนินงานได้รวดเร็วกว่าแผนงานที่กำหนด เพื่อให้ผลการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ในส่วนของรายจ่ายลงทุน ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) เป็นไปตามเป้าหมายหรือสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดที่ร้อยละ ๗๕ และเป็นไปตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค ๐๔๑๒.๔/๒๓๐๐๔ ลงวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เรื่อง การเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไตรมาสที่ ๔

#### ๑.๓.๔ การดำเนินงานด้านการประสานงานกับหน่วยงานภายนอก

๑. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ประสานงานกับสำนักงานงบประมาณ กระทรวงการคลัง เพื่อเร่งดำเนินการโอนเงินค่าจ้างบุคลากรของกองบังคับการตำรวจรถไฟ ซึ่งคาดว่าจะตกพับ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) จำนวนประมาณ ๕๐ ล้านบาท ให้กับหน่วยงานภาครัฐอื่น เนื่องจากอยู่ภายใต้แผนงานบุคลากรภาครัฐสามารถโอนเงินงบประมาณให้กับหน่วยงานภาครัฐอื่นที่มีความจำเป็นต้องใช้งบประมาณในส่วนนี้ได้ เพื่อให้การเบิกจ่ายงบประมาณเป็นไปตามเป้าหมายการใช้จ่ายรายจ่ายภาพรวม รายจ่ายประจำ รายจ่ายลงทุน ร้อยละ ๑๐๐

๒. พิจารณาและมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ปรึกษากระทรวงการคลังและสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ในส่วนของอัตราดอกเบี้ย เพื่อพิจารณาบริหารจัดการดอกเบี้ยเงินกู้ ในช่วงเวลา (Timing) การกู้ยืม ตลอดจนศึกษาแนวโน้มของดอกเบี้ยและติดตามตลาดดอกเบี้ยอย่างใกล้ชิด เพื่อการบริหารจัดการดอกเบี้ยให้เกิดประโยชน์สูงสุดและการกู้เงินที่เหมาะสม

๓. พิจารณามอบข้อสังเกตให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ปรึกษาสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อดำเนินการบันทึกบัญชีการรับรู้รายได้ค่าเช่าให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีฉบับเดียวกัน ทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย และ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA)

#### ๒. ด้านระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สอบทานความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมีกระบวนการประเมินระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล ดังนี้

๑. ติดตามการกำหนดค่าจำกัดความคำว่า “อสังหาริมทรัพย์ที่ใช้ในการลงทุน” เพื่อนำมาแยกและกำหนดเป็นพื้นที่ Core/Non-Core ซึ่งปัจจุบันได้มีการประกาศให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ เป็นต้นไป และได้มอบข้อสังเกตเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแยกทรัพย์สินและนำข้อมูลมาใช้ในการแยกอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งาน (Core) และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) ทั้งในส่วนจำนวนและมูลค่า เพื่อให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีนำข้อมูลมาบันทึกบัญชีให้ถูกต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๔๐

๒. ติดตามเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้มีการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามหนังสือคณะกรรมการติดตามเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณและการใช้จ่ายภาครัฐ ส่วนที่ ๓ ที่ กค ๐๔๑๒.๔/๓๖๒๐๔ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ ข้อ ๓.๓.๓ (๑ - ๔) การเบิกจ่ายงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ และหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค ๐๔๑๒.๔/๒๓๐๐๔ ลงวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เรื่อง การเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไตรมาสที่ ๔

๓. ติดตามเร่งรัดการดำเนินงานและเบิกจ่ายเงินงบประมาณแผ่นดินให้เป็นไปตามแผนเพื่อไม่ให้เงินงบประมาณตกพับ ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๖๖ (๓๐ กันยายน ๒๕๖๖)

๔. มอบข้อสังเกตให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล โดยต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Data Protection Officer: DPO) ซึ่งมีส่วนเชื่อมโยงกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ.๒๕๖๒ ที่กำหนดให้มีมาตรการ

รักษาความมั่นคงปลอดภัยที่เหมาะสม ป้องกันการสูญหาย เข้าถึง เปลี่ยนแปลงแก้ไข หรือเปิดเผยข้อมูล โดยปราศจากอำนาจ/โดยมิชอบ

๕. มอพบความเห็นที่ต้องให้ความสำคัญเร่งด่วน เกี่ยวกับสัญญาโครงการจ้างพัฒนาระบบการจำหน่ายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่ง (D-Ticket) ในส่วนของการที่ยังไม่มีการเตรียมความพร้อมดำเนินการเรื่อง Mail server เป็นของตนเองเพื่อรองรับการใช้งานเชิงพาณิชย์ และขอรับการถ่ายทอดบทเรียนเป็นองค์ความรู้ในการเรียนรู้ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นได้เอง ภายหลังจากสิ้นสุดสัญญากับผู้รับจ้างแล้ว ถือเป็น การดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ

๖. ให้มีการตรวจสอบและสอบทานระบบสารสนเทศให้มั่นใจว่ามีความปลอดภัยต่อการถูกโจมตีทางไซเบอร์ โดยเฉพาะระบบการควบคุมการเดินรถซึ่งมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยควรนำมาพิจารณาประเมินความเสี่ยง ตลอดจนควรศึกษาแนวทางหรือมาตรการต่าง ๆ เพื่อเตรียมรับมือกับเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต หรือนำมาใช้เป็นแนวทางในการวางแผนบริหารความเสี่ยงล่วงหน้าสำหรับระบบการควบคุมการเดินรถที่จะมีการนำมาใช้ในการควบคุมการเดินรถทางคู่

๗. ควรนำผลการประเมินการดำเนินงานด้าน Core Business Enablers ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ ทั้ง ๘ ด้านมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๗

๘. ติดตามความคืบหน้าในการปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิดให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ และรายงานให้คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ทราบอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนให้ฝ่ายตรวจสอบภายในติดตามผลการดำเนินงานอีกทางหนึ่ง

๙. ติดตามความคืบหน้าในการจัดทำ Timeline แสดงขั้นตอนดำเนินการ และแนวทาง/วิธีแก้ไข ปัญหาตามกลุ่มประเภท/ลักษณะของสัญญาเช่า

๑๐. ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานและการบันทึกข้อมูลรายการ อสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งาน (Core) และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) ในระบบ Management Information System: MIS และ Geographic Information System: GIS ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

๑๑. มอขอสังเกตรณีขออนุญาตก่อสร้างถนนในเขตการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นว่าควรมี การพิจารณากำหนดหลักการ มาตรการ หรือการทบทวนมาตรการต่าง ๆ ของกระบวนการขออนุญาตให้ บุคคลภายนอกหรือประชาชนที่สนใจดำเนินการต่าง ๆ ในเขตการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอนุญาต/อนุมัติแจ้งตอบ ผลการพิจารณาให้บุคคลภายนอกหรือประชาชนรับทราบผลการพิจารณาภายใน ๓ เดือน

๑๒. เห็นขอข้อเสนอนแนะของฝ่ายตรวจสอบภายในกรณีการร้องขอความเป็นธรรมโครงการ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ฯ เห็นว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ควรมีระบบการควบคุมภายในกระบวนการจ้างช่วง กำหนด ความรับผิดชอบให้ครอบคลุมในสัญญา โดยให้ที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้างโครงการต่าง ๆ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดำเนินการปฏิบัติงานบริหารควบคุมโครงการแทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ เยี่ยมผู้ประกอบวิชาชีพ อย่างเคร่งครัด

๑๓. มอขอสังเกตให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ปรึกษาสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อดำเนินการบันทึกบัญชีการรับรู้รายได้ค่าเช่าให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีฉบับเดียวกัน ทั้งการรถไฟ แห่งประเทศไทยและบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA)

๑๔. มอขอมอบหมายให้พิจารณากำหนดนโยบาย/วิธีการเพื่อมุ่งเน้นในการจัดหารายได้เพิ่มเติมให้สูง กว่าแผนที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง และการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้ต่ำกว่าแผนที่กำหนดมากยิ่งขึ้น เพื่อให้มีผลกำไรขาดทุน ลดลงกว่าประมาณการที่คาดการณ์ไว้ไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท โดยมุ่งเน้นการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานของ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และการเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ เพิ่มขึ้น ตลอดจนวิเคราะห์และ สืบค้นเพื่อหาสาเหตุ ข้อเท็จจริงที่อาจส่งผลให้ไม่สามารถลดผลกำไรขาดทุนได้ตามที่กำหนด

๑๕. มอบข้อสังเกตให้สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า ประสานงานกับบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เพื่อดำเนินการจัดทำแผนเพิ่มจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยแก้ไขจากปัญหาหรือจุดอ่อนของธุรกิจ (Pain Point)

#### ๓. ด้านกิจกรรมการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ดำเนินการด้านกิจกรรมการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ดังนี้

๑. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ประจำปีไตรมาสที่ ๑, ๒ และ ๓ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และนำเสนอให้คณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้รับทราบตามกรอบเวลาที่ระเบียบฯ กำหนด

๒. พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการปฏิทินการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ โดยกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย อย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง เพื่อให้มีการกำกับดูแลติดตามการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง การกำกับดูแลที่ดี และการปฏิบัติงานต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ และเป็นไปตามเป้าหมาย

๓. พิจารณาทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาอนุมัติ

๔. พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ โดยให้มีการปรับปรุงแก้ไข ก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เพื่ออนุมัติเลือกใช้

๕. พิจารณาให้ความเห็นชอบการประเมินผลการปฏิบัติงาน (การประเมินตนเอง) ของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๖

๖. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๗

#### ๔. ด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจกรรมตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างอิสระและมีประสิทธิภาพ ดังนี้

๑. รับทราบผลการประเมินตนเองเป็นระยะ (Periodic Self Assessment) ภายในองค์กรของฝ่ายตรวจสอบภายใน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕

๒. พิจารณาให้ความเห็นชอบการอุปถัมภ์ความชอบพนักงานฝ่ายตรวจสอบภายใน บัญชี ๑ ชั้น และบัญชีมากกว่า ๑ ชั้น ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ และ ๒๕๖๗

๓. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลการดำเนินงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ และนำเสนอให้คณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้รับทราบตามกรอบเวลาที่ระเบียบฯ กำหนด ส่วนรายงานผลการดำเนินงานของฝ่ายตรวจสอบภายในประจำปีไตรมาสที่ ๑, ๒ และ ๓ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ให้ความเห็นชอบตามที่ฝ่ายตรวจสอบภายในเสนอ และรายงานต่อผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

๔. รับทราบผลการพิจารณาทบทวนยืนยันความเป็นอิสระและรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๖

๕. รับทราบรายงานผลการตรวจสอบ เรื่อง การสอบทานการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยให้ข้อสังเกตและความเห็นเพิ่มเติมให้ฝ่ายตรวจสอบภายในติดตามผลการดำเนินการกำหนดนโยบาย/แนวทาง

ปฏิบัติ/แบบฟอร์มที่ชัดเจนในการแสดงเจตจำนงการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการประชุมของคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ ที่มีกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นกรรมการเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

๖. รับทราบรายงานผลการตรวจสอบ เรื่อง การใช้งานระบบการจำหน่ายตั๋วและสำรองที่นั่ง (D-Ticket) โดยมีความเห็นเพิ่มเติมในด้านความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ที่ต้องให้ความสำคัญเร่งด่วน เกี่ยวกับสัญญาโครงการจ้างพัฒนาระบบการจำหน่ายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่ง (D-Ticket) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่จะแล้วเสร็จสมบูรณ์ภายในวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ และพิจารณาให้ความเห็นชอบข้อเสนอแนะของฝ่ายตรวจสอบภายในตามรายงานผลการตรวจสอบการร้องเรียนการจำหน่ายตั๋วโดยสาร ผ่านระบบการจำหน่ายตั๋วโดยสาร (D-Ticket) และให้นำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณา

๗. รับทราบรายงานผลการตรวจสอบ เรื่อง การสอบทานระบบการควบคุมภายในของกระบวนการรับเงิน โดยมีความเห็นเพิ่มเติมให้ฝ่ายตรวจสอบภายใน มีการติดตามผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้หน่วยรับตรวจมีการดำเนินการตามข้อเสนอแนะของฝ่ายตรวจสอบภายในตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งจะส่งผลให้ระบบการควบคุมภายในที่ตัวอย่างรัดกุมและเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการผิดดังกล่าวเกิดขึ้นได้อีก

๘. รับทราบรายงานผลการตรวจสอบ เรื่อง การเพิ่มรายได้จากการขนส่งหีบห่อวัสดุการบริหารคลังพัสดุของฝ่ายการช่างกล และสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง และกระบวนการจัดทำข้อกำหนดขอบเขตงาน (TOR) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โดยมีความเห็นเพิ่มเติมให้ฝ่ายตรวจสอบภายในนำความเห็น/ข้อสังเกตของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปดำเนินการพร้อมแจ้งมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการ

๙. พิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าการจัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคลมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA: Personal Data Protection Act) และเชื่อมโยงกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยในระบบสารสนเทศ เป็นเรื่องจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยฝ่ายบริหารต้องมีการดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

๑๐. พิจารณาอนุมัติคู่มือการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๑๑. รับทราบการทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๖ รอบ ๖ เดือนหลังของฝ่ายตรวจสอบภายใน และมอบหมายให้ติดตามแนวทางปฏิบัติและกรอบมาตรฐานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Cyber Security) ของสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (สกมช.) เพื่อที่จะได้มีแนวทางในการป้องกันการโจมตีข้อมูล (Data Attack)

๑๒. รับทราบและให้ความเห็นชอบแนวทางการจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๗ ตามที่ฝ่ายตรวจสอบภายในดำเนินการในเบื้องต้น และมอบนโยบายหรือแนวทางเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๗ โดยให้พิจารณาเรียงลำดับตามความสำคัญ ดังนี้

๑๒.๑ โครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (เงินกัน) ต้องสามารถดำเนินการเบิกจ่ายได้อย่างครบถ้วน เพื่อให้เงินงบประมาณตกพับ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

๑๒.๒ นำความเห็นข้อสังเกตของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมาเป็นประเด็นในการตรวจสอบ เช่น การสอบทานงานก่อสร้างให้เป็นไปตามสัญญาฯ และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ที่มีคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน และมีการปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณ

๑๒.๓ การดำเนินการประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการแยกพื้นที่และจำนวนเงินของอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งาน Core และอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อการลงทุน Non-Core จำเป็นต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ

๑๒.๔ การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ (PDPA) และพระราชบัญญัติ การรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ พ.ศ. ๒๕๖๒ (Cyber Security)

๑๒.๕ นำเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงาน Core Business Enablers โดยมูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) มาเป็นประเด็นในการตรวจสอบ

๑๓. พิจารณาและอนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๗ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน

๑๔. รับทราบและพิจารณาให้ความเห็นเพิ่มเติมในการนำผลการดำเนินงานด้าน Core Business Enablers ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ ทั้ง ๘ ด้านมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๖๗ และในการประเมินผลการดำเนินงานประจำปี ๒๕๖๖ ฝ่ายตรวจสอบภายใน ควรดำเนินการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานให้ดียิ่งขึ้น (Getting Better) เพื่อให้มีผลคะแนนการประเมินอยู่ในระดับ ๓.๐๐ ขึ้นไป และอยู่ใน ๑๐ อันดับแรก จากหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่เข้ารับการประเมินทั้งหมด ๓๔ แห่ง

๑๕. พิจารณาให้ความเห็นชอบอนุมัติการแต่งตั้งเลื่อนระดับ การรับโอนพนักงานฝ่ายบริการโดยสาร มาปฏิบัติงานที่ฝ่ายตรวจสอบภายใน ตลอดจนพิจารณาให้ความเห็นชอบอนุมัติให้พนักงานของฝ่ายตรวจสอบภายในโยกย้ายไปปฏิบัติงานที่ฝ่าย/สำนักงานอื่น

๑๖. รับทราบแนวทางการสรรหาบุคลากรเพื่อทดแทนการขาดแคลนอัตรากำลังของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีความเห็นเพิ่มเติมโดยมีเป้าหมายให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงาน และการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ ด้านการตรวจสอบภายใน (Internal Audit: IA) ที่กำหนดให้มีอัตรากำลังที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ หรือจำนวน ๓๘ คน โดยดำเนินการสรรหาบุคลากรให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๑๗. พิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานด้านความเชื่อมั่น คำปรึกษา และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๑๘. พิจารณาผลการปฏิบัติงานตามตัวชี้วัดของผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๖

๑๙. รับทราบรายงานผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๖

#### ๕. ด้านความสัมพันธ์กับผู้สอบบัญชีและฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ประชุมหารือร่วมกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินและฝ่ายบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕ และการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย โดยผู้สอบบัญชี เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามกลไก และกระบวนการในการนำเสนอรายงานของผู้สอบบัญชี และดำเนินการติดตามผลความคืบหน้าการดำเนินงานตามประเด็นความเห็นแบบมีเงื่อนไข และข้อสังเกตต่าง ๆ ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินในส่วนของรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจាកการปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิดของแต่ละฝ่าย/สำนักงาน การบันทึกข้อมูลที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างเป็นสิ่งสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งาน (Core) และสิ่งสินทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core) ให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๔๐

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ประชุมหารือกับฝ่ายบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับรายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนและหกเดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕ โดยมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี และฝ่ายตรวจสอบภายใน ดำเนินการติดตามและรายงานความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานเบิกจ่ายเงินงบประมาณ มีการเบิกจ่ายได้ทันตามกรอบเวลา เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น พิจารณาหาแนวทาง วิธีการ และบูรณาการทำงานร่วมกับรองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการกำกับและดูแลขั้นตอนหรือกระบวนการวางทรัพย์สินที่ดิน เพื่อป้องกันไม่ให้เงินงบประมาณแผ่นดินตกพับ รวมถึงมอบหมายให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี และฝ่ายตรวจสอบภายใน ดำเนินการติดตามและรายงานความคืบหน้าผลการเบิกจ่ายงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานเบิกจ่ายเงินงบประมาณ มีการเบิกจ่ายได้ทันตามกรอบเวลา เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลยิ่งขึ้น ตลอดจนให้พิจารณากำหนดนโยบาย/วิธีการเพื่อมุ่งเน้นในการจัดหารายได้เพิ่มเติมให้สูงกว่าแผนที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง และการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้ต่ำกว่าแผนที่กำหนดมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังมีการติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณ การกำหนดแนวทางการปฏิบัติและกรอบมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และมอบหมายให้ฝ่ายอำนวยการและศูนย์ปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และมอบหมายให้ฝ่ายอำนวยการและศูนย์ปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และมอบหมายให้ฝ่ายอำนวยการและศูนย์ปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการปรับแผนประจำปีงบประมาณและแผนการดำเนินงานโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมให้กระชับและสามารถทำสัญญาจ้างฯ ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น

**๖. ผลการดำเนินงานที่สำคัญ**

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ ความรับผิดชอบภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยมอบหมาย รวมถึงการดำเนินการแก้ปัญหาหลายประเด็น โดยมิผลสำเร็จ/ความคืบหน้าในการกำกับดูแลและติดตามงานตามนโยบาย/ข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังนี้

เรื่อง	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง	ความคืบหน้าการดำเนินงาน
การปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.)	สามารถปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.) แฟ้มงานตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ – ๒๕๖๔ ได้ร้อยละ ๑๐๐ (๑,๒๓๑ แฟ้มงาน)	การปิดแฟ้มงานลงทุนบนทางเปิด (งทป.) จากเดิมมียอดคงค้าง จำนวน ๑,๒๓๑ แฟ้มงาน ณ วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ (เป็นยอดคงค้างมาแต่เดิมกว่า ๑๐ ปีเศษ) ปัจจุบันสามารถปิดแฟ้มงานได้ จำนวน ๑,๒๐๑ แฟ้มงาน คิดเป็นร้อยละ ๙๗.๕๖ คงเหลือเพียง ๓๐ แฟ้มงาน (ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) คิดเป็นร้อยละ ๒.๔๔
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (ที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง - บริจาค)	แผนการดำเนินการ (Timeline) เพื่อให้สามารถแบ่งแยกทรัพย์สิน และนำข้อมูลใน ระบบ (Management Information System: MIS) และ Geographic Information System: GIS) มาใช้ในการแยกกลุ่มเป็น อสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดินกำลัง ดำเนินการแบ่งแยกพื้นที่ Core และ Non-Core ตามข้อมูลสัญญาเช่าประเภท Active จำนวน ๓,๘๗๑ สัญญา แบ่งเป็น ข้อมูลสัญญาเช่าประเภท On-Going จำนวน ๒,๕๗๐ สัญญา และ Non-Action จำนวน ๑,๓๐๑ สัญญา
	บันทึกบัญชี และแสดงสินทรัพย์ เป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งาน และ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้ถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๔๐ เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดค่าจำกัดความเกี่ยวกับ อสังหาริมทรัพย์ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ เพื่อใช้เป็น หลักเกณฑ์ในการแยกแสดงอสังหาริมทรัพย์ ที่มีไว้เพื่อใช้งาน(Core)และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (Non-Core)
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	นำค่างวดงานก่อสร้างโครงการช่วง บางซื่อ - รังสิต ที่มีการก่อสร้างและ ตรวจสอบงานจ้างแล้วเสร็จมาบันทึกบัญชี สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ และภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ตรงตาม	อยู่ระหว่างการปรับเพิ่มกรอบวงเงิน งบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เรื่อง	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง	ความคืบหน้าการดำเนินงาน
	งวดบัญชี ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑๖ เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน อื่นที่เกี่ยวข้อง	
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน “ฉบับที่ ๙ เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน”	นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๙ เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน มาใช้	อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนการดำเนินงานสำหรับการถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๙ เครื่องมือทางการเงิน
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	มีการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑๙ เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงานอย่างสม่ำเสมอ	มีการบันทึกประมาณการหนี้สินและค่าใช้จ่ายต้นทุนการผูกพันผลประโยชน์พนักงาน และได้เปิดเผยการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักที่ใช้ในการประมาณการภาระหนี้สินและผลประโยชน์ของพนักงาน มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑๙ เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงานแล้ว ซึ่งปัจจุบันสามารถปิดประเด็นข้อสังเกตนี้แล้ว
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	ได้รับการพิจารณาเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับจากรัฐบาลเป็นปัจจุบัน ต้องปรับปรุงการดำเนินงานในภาพรวม	อยู่ระหว่างปรับปรุงการดำเนินงานในภาพรวมต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
การเบิกจ่ายงบประมาณของกรรทไฟแห่งประเทศไทย	สามารถเบิกจ่ายงบประมาณปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้ร้อยละ ๑๐๐ และควบคุมและหาแนวทางไม่ให้เงินงบประมาณแผ่นดินตกหับ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖)	การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ โดยมอบนโยบายให้มีการศึกษาแนวทางการวางทรัพย์สินค่าเวนคืนที่ดิน และการโอนเงินงบประมาณที่หมดความจำเป็นไปใช้ในการดำเนินงานโครงการอื่นที่สามารถดำเนินงานได้รวดเร็วกว่าแผนงานที่กำหนด และอยู่ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เช่นเดียวกัน เร่งรัดดำเนินการโอนเงินค่าจ้างบุคลากรของกองบังคับการตำรวจรถไฟ ซึ่งคาดว่าจะตกหับ ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) ให้กับหน่วยงานภาครัฐอื่น และพิจารณากำหนดแนวทางการแก้ไขในโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ (เงินกัน) และโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

เรื่อง	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง	ความคืบหน้าการดำเนินงาน
	<p>ควบคุมให้งบประมาณทำการมียอดค่าใช้จ่ายต่ำกว่าแผนที่กำหนด</p>	<p>แผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่ยังคงมีประเด็นปัญหา หรือยังไม่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ เพื่อป้องกันไม่ให้เงินงบประมาณตกผันผวน สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ส่งผลให้มีผลการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนรัฐวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๕๓ สูงกว่าเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนด</p> <p>มีแนวโน้มการดำเนินงานที่ดีขึ้น สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรได้ต่ำกว่าแผนที่กำหนด ปรับปรุงการกำหนดกลยุทธ์เพื่อวางแผนการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด อย่างเป็นรูปธรรม และให้ดำเนินการปรับแก้ไขเวลาเดินขบวนรถของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงให้สามารถเปิดให้บริการได้ตั้งแต่เวลา ๐๕.๐๐ น. และปรับเพิ่มความถี่ของขบวนรถในช่วงเร่งด่วน (Peak Hour) ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๖ เป็นต้นไป ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารในเดือน สิงหาคม ๒๕๖๖ เพิ่มขึ้นจากเดือน กรกฎาคม ๒๕๖๖ เป็นจำนวน ๓๑,๓๕๓ คน</p>
การควบคุมภายใน	<p>ลดจุดอ่อนกิจกรรม/กระบวนการต่าง ๆ และสร้างระบบการควบคุมภายในที่ดีให้การรถไฟแห่งประเทศไทย</p>	<p>มีการพิจารณากำหนดหลักการ มาตรการ หรือการทบทวนมาตรการต่าง ๆ ของกระบวนการขออนุญาตให้บุคคลภายนอกหรือประชาชนที่สนใจ ดำเนินการต่าง ๆ ในเขตการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับทราบผลการพิจารณาได้เร็วขึ้น</p> <p>มีระบบการควบคุมภายในกระบวนการจ้างช่วง โดยให้ที่ปรึกษาบริหารโครงการ และควบคุมงานก่อสร้างโครงการต่าง ๆ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดำเนินการปฏิบัติงานบริหารควบคุมโครงการแทนการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ เยี่ยมผู้ประกอบวิชาชีพ อย่างเคร่งครัด</p>

เรื่อง	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง	ความคืบหน้าการดำเนินงาน
การกำกับดูแลฝ่ายตรวจสอบภายใน	ดำเนินกิจกรรมการตรวจสอบภายในให้เป็นไปอย่างอิสระ มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน	ผลการดำเนินงานด้าน Core Business Enablers ด้านการตรวจสอบภายใน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ ได้รับคะแนน ๒.๗๘ ซึ่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้น เป็นลำดับที่ ๑๕ จากหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่เข้ารับการประเมินทั้งหมด ๓๔ แห่ง และสูงเป็นลำดับที่ ๑ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จากเกณฑ์การประเมิน ๘ ด้าน
	ดำเนินกิจกรรมตรวจสอบภายในให้เป็นไปอย่างอิสระ มีประสิทธิภาพ และมีความเป็น Pro-Active	ฝ่ายตรวจสอบภายใน มีการดำเนินงานในหลาย ๆ กิจกรรมเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ภายใต้กำลังคนที่มีอยู่อย่างจำกัดได้ครอบคลุมครบถ้วน มีการประสานงาน และติดตามความคืบหน้างานที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างต่อเนื่องตามหลักการบริหารจัดการคุณภาพโดยรวม (Total Quality Management: TQM)

๗. บทสรุป

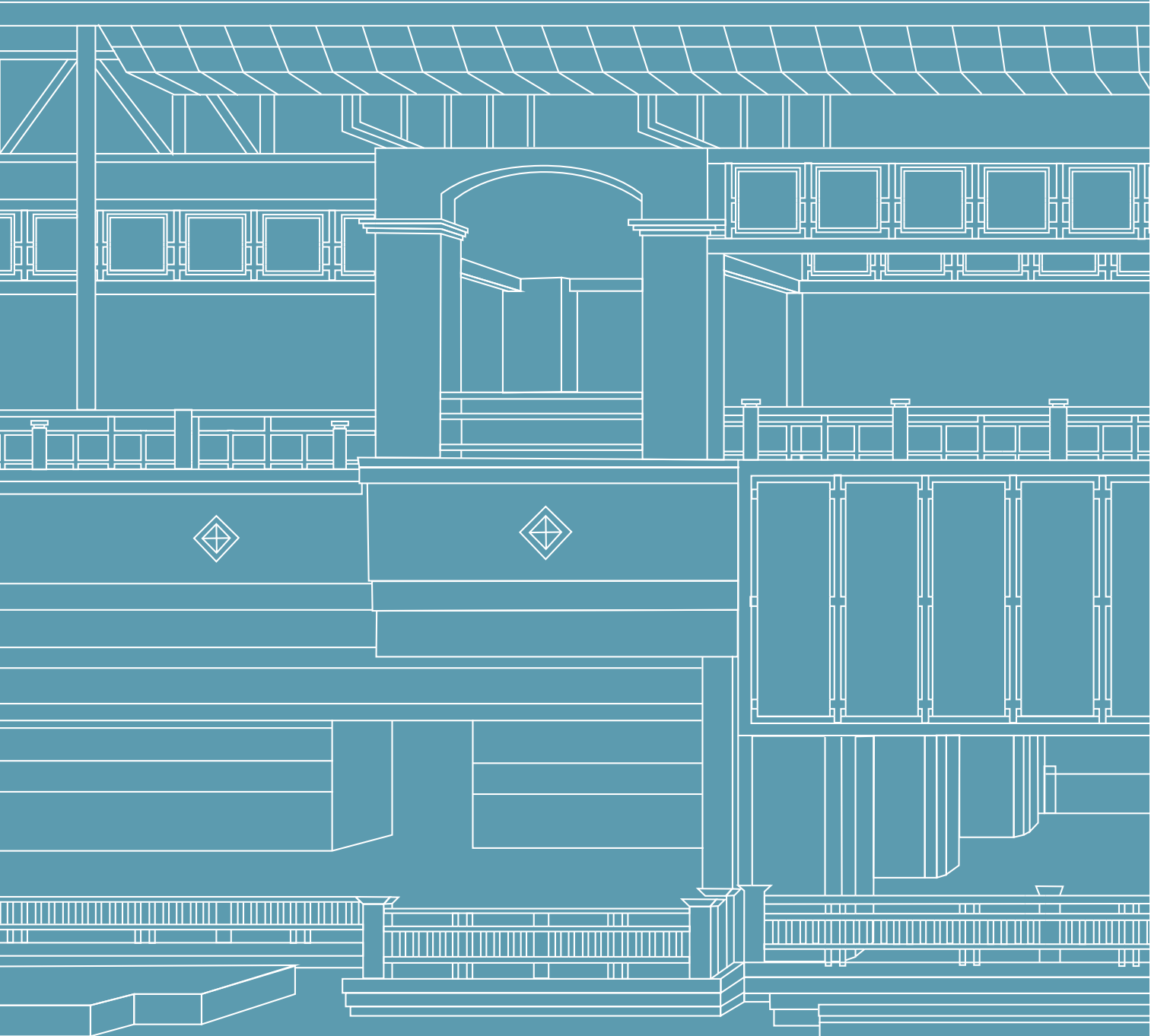
ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยและเป็นไปตามความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยได้แสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารและผู้เข้าร่วมประชุมอย่างตรงไปตรงมา เพื่อสร้างกระบวนการกำกับดูแลที่ดี มีการควบคุมภายใน และการบริหารความเสี่ยงที่รัดกุม โดยการเพิ่มมูลค่าและมุ่งเน้นประโยชน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นสำคัญ



(นายกรณินทร์ กาญจนมัย)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย





# การกำกับดูแลกิจการที่ดี

## GOOD CORPORATE GOVERNANCE

ในปี 2566 คณะกรรมการรถไฟไทย ประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงจากหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ ความรู้ความสามารถในการกำหนดทิศทาง กลยุทธ์ เป้าหมายของการรถไฟไทย ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายภาครัฐ แผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการและสอดคล้องกับแผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟไทย

**คณะกรรมการรถไฟไทย มีอำนาจหน้าที่ร่างนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น**

1. วางข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการรถไฟไทย
2. วางข้อบังคับการประชุม และดำเนินการของคณะกรรมการรถไฟไทย
3. วางข้อบังคับว่าด้วยการบรรจุ การแต่งตั้ง และการถอดถอนพนักงานของการรถไฟไทย
4. วางข้อบังคับว่าด้วยระเบียบปฏิบัติงานของการรถไฟไทย และข้อบังคับว่าด้วยระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงานของการรถไฟไทย
5. วางข้อบังคับว่าด้วยเครื่องแบบพนักงานของการรถไฟไทย
6. ตั้งอัตรามาตรฐานค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
7. กำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟเป็นครั้งคราว
8. กำหนดอัตราเงินเดือนพนักงานของการรถไฟไทย

### คุณสมบัติของกรรมการรถไฟไทย

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

- มีสัญชาติไทย
- มีอายุไม่เกินหกสิบห้าปีบริบูรณ์
- มีความรู้และประสบการณ์เหมาะสมกับกิจการของการรถไฟไทย
- ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย หรือไม่เคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

In 2023, Board of Commissioners of the State Railway of Thailand (SRT) comprised of the senior executives from the public 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.

**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

### 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 and the Standard Qualifications of the Board and Officer of State Enterprises Act B.E. 2518 (Amendments) 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;

- ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- 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 หรือมีประโยชน์ได้เสีย เกี่ยวข้องกับกิจการของการรถไฟฯ เว้นแต่เป็นประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้บริหารโดยการมอบหมายของการรถไฟฯ

- 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;
- 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;

### หลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ยประชุมและค่าตอบแทนรายเดือน ให้กับคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

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

From 7 June 2019 onwards, the criteria is subject to the letter of the Secretariat of the Cabinet Nor Ror 0505/15029 dated 25 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 7 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) อัตราค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น

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

กลุ่มรัฐวิสาหกิจ Group of State Enterprises	ค่าตอบแทนรายเดือน ไม่เกิน (บาท/เดือน) Compensation-not exceeding (Baht/Month)	เบี้ยประชุม ไม่เกิน (บาท/เดือน) Meeting Allowance-not exceeding (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 no. 3 Large State Enterprise according to Group no. 2 (2)

ทั้งนี้ การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ให้รัฐวิสาหกิจจ่ายเฉพาะเบี้ยประชุมให้กับกรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นที่เข้าร่วมประชุม เป็นจำนวนเท่ากัน ในอัตรา 0.5 เท่าของเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

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) การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนให้กับผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามสัดส่วนระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง โดยจ่ายให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจในอัตรา 2 เท่าของค่าตอบแทนรายเดือนกรรมการรัฐวิสาหกิจ

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) การจ่ายเบี้ยประชุมให้ประธานในที่ประชุมในอัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 25 ของเบี้ยประชุมกรรมการ

3) Meeting allowance for the chairman of the meeting is calculated by increasing 25 percent of meeting allowance of boards.

3.1) การประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้จ่ายเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจในคณะกรรมการแต่ละคณะเป็นรายครั้ง เดือนละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ ในกรณีมีเหตุสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี

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) การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ให้จ่ายเบี้ยประชุมให้กรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นที่ไม่ใช่บุคลากรของรัฐวิสาหกิจที่เข้าร่วมประชุมเป็นจำนวนเท่ากันรวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน และหากกรรมการอื่นนั้นเป็นบุคลากรของรัฐวิสาหกิจ และการประชุมนั้น

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

ในทางปฏิบัติของรัฐวิสาหกิจถือว่า เป็นการปฏิบัติงานในหน้าที่ของบุคลากรนั้น บุคลากรนั้นไม่ได้รับเบี้ยประชุมเนื่องจากเป็นการปฏิบัติงานในหน้าที่

- 3.3) การประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ให้จ่ายเบี้ยประชุมให้กับพนักงานการรถไฟฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ ในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์การรถไฟฯ ให้ได้รับเบี้ยประชุมครั้งละ 1,000.- บาท
- 4) การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจที่ประสบปัญหา และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) มีมติให้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาหารือร่วมกับกระทรวงเจ้าสังกัด คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลกิจการให้สามารถดำเนินการตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของรัฐบาล ในการประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้จ่ายเบี้ยประชุมเดือนละไม่เกิน 2 ครั้ง และในการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ให้จ่ายเบี้ยประชุมกรรมการ รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 2 ครั้งต่อเดือน
- 5) อัตราข้างต้นเป็นอัตราขั้นสูงสุดในการพิจารณากำหนดและปรับปรุงค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ และคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ซึ่งรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งจะต้องพิจารณาถึงฐานะการเงินและความสามารถในการจ่ายขององค์กรเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐวิสาหกิจที่ใช้เงินงบประมาณ ขอให้พิจารณาดังความเหมาะสมของภาระของงบประมาณประกอบด้วย เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อฐานะการเงินขององค์กร ทั้งนี้ การพิจารณากำหนดและปรับปรุงค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมตามอัตราและหลักเกณฑ์นี้ จะไม่มีผลใช้บังคับจนกว่าจะได้ดำเนินการที่จำเป็นตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว

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) 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 25<sup>th</sup> April 2019

เบี้ยประชุมกรรมการ	Meeting Allowance
คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ (ไม่เกิน 2 ครั้ง/เดือน )	State Enterprise (Not exceeding 2 times/month)
ประธานกรรมการ	Chairman
กรรมการ	Board
คณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่น	Subcommittees/Executive committees/other committees
กรรมการรัฐวิสาหกิจ (ไม่เกิน 2 คณะ ๆ ละไม่เกิน 2 ครั้ง/เดือน)	State Enterprise Committee (Not exceeding 2 committees - 2 times/committee/month)
ประธานคณะ	Chairman
กรรมการ	Board
กรรมการ (บุคคลภายนอก)	Committee (Outsiders)
กรรมการอื่น (บุคคลภายใน เช่น กรรมการกิจการสัมพันธ์ฯ)	Other Committee (Insiders such as Business Relations Board) not exceeding 1,000 baht
ครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	

## การประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

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 เมื่อวันที่ 11/2561 เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 21 มิถุนายน 2561 สามารถอำนวยความสะดวกให้คณะกรรมการรถไฟฯ ช่วยให้การประชุมเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีข้อมูลประกอบการตัดสินใจรวมทั้งลดปริมาณการใช้เอกสารประกอบการประชุมได้เป็นจำนวนมาก

คณะกรรมการรถไฟฯ มีการเสนอความคิดเห็นอย่างเปิดเผย และเป็นอิสระ มีการจัดบันทึกการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้ การบันทึกรายงานการประชุมแต่ละระเบียบวาระสำหรับการจัดทำรายงานการประชุม จะประกอบด้วย ข้อคิดเห็น ข้อสังเกต รวมถึงข้อเสนอแนะที่สำคัญอันเป็นประโยชน์ต่อการรถไฟฯ และจัดเก็บรายงานการประชุมที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการรถไฟฯ แล้ว ในรูปแบบเอกสาร และ Upload ไฟล์เอกสารเข้าระบบ e-Meeting เพื่อให้กรรมการรถไฟฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

คณะกรรมการรถไฟฯ ได้ให้ความสำคัญในการติดตามการดำเนินงานทั้งด้านการเงินและไม่ใช่ด้านการเงิน โดยกำหนดให้มีระเบียบวาระการรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟู การรายงานผลการเบิกจ่ายงบลงทุนของกรรมการรถไฟฯ และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ นำเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ เป็นรายเดือน และมอบหมายให้นำข้อสังเกต ข้อคิดเห็น ของที่ประชุมไปสู่การปฏิบัติ โดยในการรายงานความคืบหน้า ให้ระบุปัญหา/อุปสรรค พร้อมเสนอแนวทางการแก้ไข เพื่อประกอบการพิจารณาตัดสินใจด้วย

ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฯ มีหน้าที่ในการนัดหมายจัดทำหนังสือเชิญประชุม จัดเตรียมระเบียบวาระ และเอกสารประกอบการประชุม รวมถึงบันทึกการรายงานการประชุมให้มีข้อมูลที่สำคัญครบถ้วน จัดส่งให้กรรมการรถไฟฯ รับรองและจัดเก็บไว้อย่างเป็นระบบ

## SRT Board of Commissioners' Meeting

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 15 meetings were held in 2023 and in March, July and 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, 21 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 stored in a systematic place.

**สรุปการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการรถไฟฯ และคณะอนุกรรมการต่าง ๆ**  
 ในรอบปีงบประมาณ 2566 (1 ตุลาคม 2565 - 30 กันยายน 2566)

**The Meeting Attendance Summary of SRT Board Commissioners and Other Subcommittees**  
 In the fiscal year 2023 (1<sup>st</sup> October 2022 - 30<sup>th</sup> September 2023)

ลำดับ No.	ชื่อ - สกุล Name - Surname	ตำแหน่ง Position	คกร. Board Meeting	Audit	Risk	CG	บริหาร ทรัพย์สิน Property Management	Ex-Com	ประเมินผล ผวก. Governor Assessment	ค่าตอบแทน รายเดือน Monthly Salary	เบี้ยประชุม รวม Total Meeting Allowance
1	นายจิรุตม์ วิศาลจิตร Mr. Chirute Visalachitra	ปกร. Chair- man	15/15							240,000.00	420,000.00
2	นายอำนาจ ปรีมนวงศ์ Mr. Amnuay Preemonwong	คกร. Board	15/15				6/6	12/12	4/4	120,000.00	567,500.00
3	นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล Ms. Trithip Sivakriskul	คกร. Board	14/15	12/12	5/5		6/6		4/4	120,000.00	662,500.00
4	นางสาวสุศรีศิริ อภิญาณ์วัฒน์ Ms. Suksiri Apinyanuwat	คกร. Board	14/15	11/12	5/5		4/6			120,000.00	630,000.00
5	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย Mr. Apirat Chaiwongnoi	คกร. Board	13/15		3/5					120,000.00	340,000.00
6	นายกรณินทร์ กาญจน์นัย Mr. Koranin Kanchnomai	คกร. Board	15/15	12/12	4/5				4/4	120,000.00	690,000.00
7	นายระพี พงษ์บุพกิจ * Mr. Rapee Phongbupakicha*	คกร. Board	14/15			3/3				120,000.00	347,500.00

หมายเหตุ : นายระพี พงษ์บุพกิจ ขอลาออกจากตำแหน่งกรรมการรถไฟฯ ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2566 เป็นต้นไป

## คณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ

เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการรถไฟฯ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ประธานกรรมการรถไฟฯ ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/คณะกรรมการ ชุดย่อย เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของการรถไฟฯ ดังนี้

### คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายกรณินทร์ กาญจนมัย  
ประธานกรรมการ
- นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล  
กรรมการ
- นางสาวศุภรศิรี อภิญญาวัฒน์  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน  
เลขานุการ

มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการ ตรวจสอบและหน่วยงานตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 หลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติของคณะกรรมการตรวจสอบ ในรัฐวิสาหกิจ จัดทำกฎบัตรด้านการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขต ความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสม ของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง รวมถึงให้จัดทำแผน การดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งเสนอให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณา เห็นชอบแผนก่อนเริ่มปีงบประมาณ และรายงานผลการดำเนินงาน รวมทั้ง ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการรถไฟฯ อย่างน้อยทุกรายไตรมาส

### คณะอนุกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

- นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล  
ประธานอนุกรรมการ
- นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย  
อนุกรรมการ
- นายกรณินทร์ กาญจนมัย  
อนุกรรมการ
- นางสาวศุภรศิรี อภิญญาวัฒน์  
อนุกรรมการ
- ผู้ว่าการรถไฟฯ  
เลขานุการ
- ผู้อำนวยการศูนย์บริหารความเสี่ยง  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- หัวหน้ากองประสานและติดตามความเสี่ยง  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2
- หัวหน้ากองบริหารและพัฒนา  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 3

## 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. Koranin Kanchanomai  
Chairman
- Miss Trithip Sivakrskul  
Committee
- Mrs. Suksiri Boonyasait  
Committee
- Director, Internal Auditing Department  
Secretary

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

- Miss Trithip Sivakrskul  
Chairman
- Mr. Apirat Chaiwongnoi  
Subcommittee
- Mr. Koranin Kanchanomai  
Subcommittee
- Miss Suksiri Apinyanuwat  
Subcommittee
- 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

พิจารณาให้ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายการบริหารความเสี่ยง และนโยบายการควบคุมภายใน และให้ความเห็นก่อนนำเสนอ คณะกรรมการรถไฟ เพื่อพิจารณาอนุมัติ กำกับและตรวจสอบให้ทุกหน่วยงาน ดำเนินการตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงและนโยบายการควบคุมภายในที่กำหนด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างเพียงพอและเหมาะสม จัดทำกฎบัตร ว่าด้วยการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในให้สอดคล้องกับขอบเขต ความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟฯ โดยต้องได้รับความ เห็นชอบ จากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของ กฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ให้จัดทำแผนการดำเนินงานด้าน การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในประจำปี พร้อมทั้งเสนอให้ คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาเห็นชอบแผนการดำเนินงานก่อนเริ่ม ปีงบประมาณ และรายงานผลการดำเนินงานรวมทั้งข้อเสนอแนะต่อ คณะกรรมการรถไฟฯ อย่างน้อยทุกรายไตรมาส พิจารณาให้ความเห็นชอบ คู่มือการบริหารความเสี่ยง และคู่มือการควบคุมภายใน พิจารณาให้ความ เห็นชอบค่าระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Appetite: RA) และช่วงเบี่ยงเบนของระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Tolerance: RT) พิจารณาให้ความเห็นชอบความเสี่ยงระดับองค์กรและแผนบริหาร ความเสี่ยงของการรถไฟฯ รวมทั้งติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการ ปฏิบัติงานตามแผนการบริหารความเสี่ยง อย่างน้อยทุกรายไตรมาส พิจารณา ให้ความเห็นรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์ กระบวนการคลัง รวมทั้งติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติงาน ตามแผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน อย่างน้อยทุกรายไตรมาส พิจารณา ให้ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาระบบบริหารความเสี่ยงและ การควบคุมภายใน รวมถึงการสร้างวัฒนธรรมด้านการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในของการรถไฟฯ ให้สอดคล้องกับค่านิยมของ การรถไฟฯ เพื่อให้การบริหารจัดการของการรถไฟฯ มีประสิทธิภาพ

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.

#### คณะอนุกรรมการกำกับและติดตามการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายอำนวยการ ปรีมนวงศ์  
ประธานอนุกรรมการ
- นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล  
อนุกรรมการ
- นางสาวศุภรศิริ อภิญาญวัฒน์  
อนุกรรมการ
- ผู้ว่าการรถไฟฯ  
อนุกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ  
เลขานุการ ให้กำกับดูแลฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2

#### SRT Supervising and Monitoring Properties Management Subcommittee

- Mr. Amnuay Preemonwong  
Chairman
- Miss Trithip Sivakriskul  
Subcommittee
- Miss Suksiri Apinyanuwat  
Subcommittee
- Governor  
Subcommittee
- Deputy Governor who supervises Property Management Dept.  
Secretary
- Director, Property Management Department  
Assistant Secretary 1
- Director, Land Development Project Administration Department  
Assistant Secretary 2

มีหน้าที่กำหนดแนวทางการดำเนินงาน ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพย์สิน อสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฟ้า พิจารณาเกี่ยวกับการจัดหาประโยชน์จากทรัพย์สินประเภทอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฟ้า ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่การรถไฟฟ้า กำกับดูแล เร่งรัด ติดตาม การจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟฟ้า รวมทั้งโครงการด้านอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่คณะกรรมการรถไฟฟ้า เห็นสมควร ให้เป็นไปตามนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ เพื่อให้การดำเนินงาน การเร่งรัด กำกับดูแล และติดตามการดำเนินการตามแผนวิสาหกิจ ด้านการบริหารทรัพย์สิน ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ และการบริหารการจัดการประโยชน์ในพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เชิญบุคคล นิติบุคคลหน่วยงานภายนอก หรือเรียกให้ พนักงานของการรถไฟฟ้า มาให้ข้อมูล ความเห็น หรือข้อเสนอแนะในเรื่องที่เกี่ยวข้อง หรือขอเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับทรัพย์สินของการรถไฟฟ้า ประเภทอสังหาริมทรัพย์และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณา แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อมอบหมายให้ปฏิบัติงานเฉพาะกรณีได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม จัดทำกฎบัตร ว่าด้วยการพัฒนาทรัพย์สินให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟฟ้า โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฟ้า และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง รายงานผลการดำเนินงาน และข้อเสนอแนะต่อประธานกรรมการรถไฟฟ้า

#### คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม

- นายระพี ผ่องบุพกิจ  
ประธานอนุกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฟ้า  
อนุกรรมการ ให้กำกับดูแลกลุ่มธุรกิจการเดินทาง
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฟ้า  
อนุกรรมการ ให้กำกับดูแลกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
- ผู้อำนวยการศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฟ้า  
อนุกรรมการ
- ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์  
อนุกรรมการ
- หัวหน้าสำนักงานผู้ตรวจการรถไฟฟ้า  
เลขานุการ
- หัวหน้ากองปฏิบัติการตรวจการ สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟฟ้า  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ ๑
- หัวหน้างานวิเคราะห์และประเมินผล สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟฟ้า  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ ๒

มีหน้าที่พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายการบริหารให้ เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) และความรับผิดชอบต่อ

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 an 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.

#### Good Governance and Corporate Social Responsibility Subcommittee

- Mr. Rapee Phongbupakicha  
Chairman
- Deputy Governor who supervise Traffic Business Cluster  
Subcommittee
- Deputy Governor who supervise Locomotive and Rolling Stock  
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

ต่อสังคมโดยรวม และให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟ เพื่อพิจารณาอนุมัติ ตรวจสอบให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล และความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารตามหลักธรรมาภิบาลของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างเพียงพอและเหมาะสม พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพ เชิญหน่วยงานต่าง ๆ หรือเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ให้ชี้แจงให้ถ้อยคำ หรือจัดส่งเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ เชิญผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกมาให้คำปรึกษาแนะนำได้ตามความเหมาะสม จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบต่อสังคมในการดำเนินงานของการรถไฟฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

#### **คณะอนุกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย**

- นายอานวย ปรีมนวงศ์  
ประธานอนุกรรมการ
- นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล  
อนุกรรมการ
- นายกรณินทร์ กาญจน์มัย  
อนุกรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
เลขานุการ
- หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา  
ผู้ช่วยเลขานุการ

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

#### **คณะอนุกรรมการพิจารณาการแต่งตั้งเลื่อนระดับและการแต่งตั้งโยกย้ายตำแหน่งรองผู้ว่าการ (นักบริหาร 14)**

- นายอานวย ปรีมนวงศ์  
ประธานอนุกรรมการ
- นายกรณินทร์ กาญจน์มัย  
อนุกรรมการ

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 a supplement factors for the subcommittee consideration. 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.

#### **SRT Governor Performance Assessment Subcommittee**

- Mr. Amnuay Preemonwong  
Chairman
- Miss Trithip Sivakriskul  
Subcommittee
- Mr. Koranin Kanchanomai  
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.

#### **Deputy Governor Promotion and Rotation (Executive Level 14) Subcommittee**

- Mr. Amnuay Preemonwong  
Chairman
- Mr. Koranin Kanchanomai  
Subcommittee

- ผู้ว่าการรถไฟฯ  
อนุกรรมการ
- รองผู้ว่าการรถไฟฯ สุดแต่ผู้ว่าการรถไฟฯ จะมอบหมาย  
เลขานุการ
- หัวหน้าสำนักงานอาณานิบาล  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ ๑
- หัวหน้ากองการบุคคล ฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ ๒

มีหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ขั้นตอนในการพิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งเลื่อนระดับและการแต่งตั้งโยกย้ายตำแหน่งรองผู้ว่า (นักบริหาร 14) เพื่อให้เกิดความเหมาะสมเป็นธรรมกับพนักงานการรถไฟฯ ผู้ที่เกี่ยวข้องพิจารณาการเลื่อนระดับและการแต่งตั้งโยกย้ายรองผู้ว่าการฯ (นักบริหาร 14) ให้ถูกต้องตามระเบียบ ข้อบังคับ ก่อนเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

#### **คณะอนุกรรมการ (Executive Committee) กลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ**

- นายอำนวยการ ปรึมนวงศ์  
ประธานอนุกรรมการ
- นายสรพงษ์ ไพฑูรย์พงษ์  
อนุกรรมการ
- นายชินนทร์ แก่นศิริ  
อนุกรรมการ
- ผู้ว่าการรถไฟฯ  
อนุกรรมการ
- หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ  
เลขานุการ
- ผู้อำนวยการศูนย์ประสานงานและเลขานุการ  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- คณะกรรมการรถไฟฯ
- หัวหน้ากองกลาง สำนักงานผู้ว่าการ  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2

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

#### **คณะอนุกรรมการด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล**

- นายระพี ผ่องบุพกิจ  
ประธานกรรมการ
- นายจิระวัฒน์ สีนะกนิษฐ์  
อนุกรรมการ
- อาจารย์ประจำหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันรัชต์ภาคย์

- Governor  
Subcommittee
- Deputy Governor who is assigned by the Governor  
Secretary
- Chief, Legal Bureau  
Assistant Secretary 1
- Chief, Human Resource Division  
Assistant Secretary 2

The subcommittee's duties are to determine criteria, approach, procedures in consideration, promotion and rotation Deputy Governor (Executive level 14) for the fairness and justice among SRT staff and relevant person. The subcommittee shall screen the promotion and rotation of the Deputy Governor (Executive level 14) to meet regulations, rules, prior to proposing in the SRT's Board of Commissioners' meeting.

#### **Report Scrutinization (Executive Committee) Subcommittee**

- Mr. Amnuay Preemonwong  
Chairman
- Mr. Sorapong Paitoonphong  
Subcommittee
- Mr. Chanin Kaenhirun  
Subcommittee
- Governor  
Subcommittee
- Chief, Governor Bureau  
Secretary
- Chief, Board of Commissioners Coordination and Secretarial  
Center Assistant Secretary 1
- Chief, General Affairs Division,  
Assistant Secretary 2
- Governor Bureau

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.

#### **Digital Technology Development Subcommittee**

- Mr. Rapee Phongbupakicha  
Chairman
- Mr. Jeerawat Leenakanit,  
Subcommittee  
lecturer of the Master of Arts Program, Rajapark Institute

- นางสาวศศิพร อุษณวศิน อนุกรรมการ อาจารย์ประจำสาขาวิศวกรรมซอฟต์แวร์ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ อนุกรรมการและเลขานุการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 1
- รองผู้อำนวยการเทคโนโลยีสารสนเทศ ผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 2
- หัวหน้ากองยุทธศาสตร์สารสนเทศ ผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 3

มีหน้าที่กำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย และแนวทางการดำเนินงาน ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของการรถไฟฯ รวมถึงการเชื่อมตาระบบงานต่าง ๆ ของการรถไฟฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมั่นคงปลอดภัย พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล และให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณานอุมัติ โดยพิจารณากลับกรอง ทบทวนให้ข้อเสนอแนะต่อแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะยาวและแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีของการรถไฟฯ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงแผนงานด้านดิจิทัลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) รวมทั้งติดตาม ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินโครงการด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลตามแผนปฏิบัติการของการรถไฟฯ

#### คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญา

- นายชนินทร์ แก่นหิรัญ ประธานอนุกรรมการ
- นางพศุภพร เนติโพธิ์ อนุกรรมการ อัยการอาวุโส สำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย
- นายยุทธพงษ์ อภิรัตน์รังษี อนุกรรมการ อธิบดีอัยการสำนักงานคดีแพ่งกรุงเทพใต้
- นายธรมพ์ ชาลีจันทร์ อนุกรรมการ อธิบดีอัยการสำนักงานคณะกรรมการอัยการ
- นายวัชรินทร์ ภาณุรัตน์ อัยการพิเศษฝ่ายการสอบสวน 2 อนุกรรมการ
- นายเสรี นนทสูติ อนุกรรมการ
- นายอากาศ วสิกชาติ อนุกรรมการ

- Miss Sasiporn Usanawasin, Subcommittee lecturer in Software Engineering Sirindhorn International Institute of Technology, Thammasat University
- Deputy Governor who supervises Information Technology 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

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.

#### Legal and Contract Subcommittee

- Mr. Chanin Kaenhirun Chairman
- Ms. Prutthiporn Nethipho Subcommittee
- Senior Prosecutor, Legal Advisory Office
- Mr. Yutthapong Apiratanarangsri Subcommittee
- Chief Prosecutor of the Bangkok South Civil Court Mr. Tharump Chaleechan Subcommittee
- Director General, Office of the Public Prosecutor's Commission Mr. Watcharin Panurat Subcommittee
- Special Prosecutor for Investigation Division 2 Mr. Seri Nonsooti Subcommittee

- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลด้านกฎหมายและสัญญา  
เลขานุการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1
- หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2
- รองผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 3
- หัวหน้ากองสอบสวน สำนักงานอาณานิคม  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 4
- หัวหน้ากองนิติการ สำนักงานอาณานิคม  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 5

มีหน้าที่ให้คำปรึกษา แนะนำ และพิจารณากลับกรองร่างกฎหมายร่างข้อบังคับ ร่างระเบียบ ร่างสัญญา รวมทั้งพิจารณาปัญหาข้อกฎหมายและข้อสัญญาที่สำคัญแก่คณะกรรมการรถไฟฯ เชิญบุคคล หรือเรียกให้พนักงานของการรถไฟฯ มาให้ข้อมูลความเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อกฎหมายหรือขอเอกสารใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการเชิญผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกมาให้คำปรึกษาแนะนำได้ตามความเหมาะสม แต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมาช่วยดำเนินงานตามความเหมาะสม จัดทำกฎบัตร ด้านกฎหมาย ด้านกฎหมายและสัญญาให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการรถไฟฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง พิจารณาวินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 พิจารณาวินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมายตามที่คณะกรรมการรถไฟฯ คณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรถไฟฯ แต่งตั้งหรือผู้ว่าการรถไฟฯ ร้องขอ

#### คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์การรถไฟแห่งประเทศไทย

- นายนิรุฒ มณีพันธ์  
ประธานกรรมการ
- นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล  
กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายสุชีพ สุขสว่าง  
กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายสุภากร อินทรชม  
กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายวัชรชาติ สิริสุวรรณทัศน์  
กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายวีระชัย ถาวร  
กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง

- Mr. Arkat Wasikachat  
Subcommittee
- Deputy Governor who supervises Legal and Contract  
Secretary
- Director, Stores Department  
Assistant Secretary 1
- Chief, Legal Bureau  
Assistant Secretary 2
- Deputy Director, Stores Department  
Assistant Secretary 3
- Chief, Legal Investigation Division, Legal Bureau  
Assistant Secretary 4
- Chief, Legal Research Division, Legal Bureau  
Assistant Secretary 5

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.

#### 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

- นายอุดม เหมาเพชร  
กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายบวร จันทรสุข  
กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- นายธีรวัฒน์ แก้วยาว  
กรรมการผู้แทนฝ่ายนายจ้าง
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
กรรมการและเลขานุการ
- นายสรายุทธ สราวุธวงศ์  
กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายภิญโญ เรือนเพชร  
กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายสุพิเชษฐ สุวรรณชาติ  
กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายปิยพันธ์ ชำนาญภักดี  
กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายยศพร วรรณโร  
กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- ว่าที่ ร.ต. บรรพต สังคสุข  
กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายธนิษฐ์ ปุณยกุลเศรษฐ์  
กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายสุเชษฐ์ จันทร์คง  
กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- นายสุภาพ จังอินทร์  
กรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง
- หัวหน้ากองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ  
ผู้ช่วยเลขานุการ

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

หน้าที่พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของการรถไฟฯ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาการแรงงานสัมพันธ์ ทหาขงปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในการรถไฟฯ พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงานอันจะเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้างและการรถไฟฯ ปรึกษาหารือ เพื่อแก้ปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้างหรือสหภาพแรงงาน รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย ปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม โดยมีอำนาจหน้าที่ตามที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย และปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

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.

#### คณะกรรมการจัดการกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ประธานกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ  
ให้กำกับดูแลฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
กรรมการ

#### • SRT Staff Welfare Fund Management Committee

- Governor  
Chairman
- Deputy Governor who supervises Human Resource Dept.  
Committee

- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลฝ่ายการเงินและการบัญชี  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า  
กรรมการ
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา  
กรรมการ
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ  
กรรมการ
- หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม  
กรรมการ
- หัวหน้ากองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ  
เลขานุการ
- หัวหน้างานบริหารการเงินสะสมและกองทุนสงเคราะห์  
ผู้ช่วยเลขานุการ

มีอำนาจหน้าที่นำเงินกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานฯ ไปแสวงหาประโยชน์ในทางที่ไม่เสี่ยงภัย และออก/แก้ไข ระเบียบ เกี่ยวกับกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานฯ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย

#### คณะกรรมการจัดการกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ประธานกรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
กรรมการ
- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลฝ่ายการเงินและการบัญชี  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า  
กรรมการ
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา  
กรรมการ

- Deputy Governor who supervises Finance and Accounting Dept.  
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
- 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 who supervises Human Resource Dept.  
Committee
- Deputy Governor who supervises Finance and Accounting Dept.  
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

- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
กรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ  
กรรมการ
- หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม  
กรรมการ
- ประธาน สร.รฟท. หรือผู้แทน  
กรรมการ
- หัวหน้ากองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ  
เลขานุการ
- หัวหน้างานบริหารการเงินสะสมและกองทุนสงเคราะห์  
ผู้ช่วยเลขานุการ

มีหน้าที่นำเงินกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ ไปแสวงหาประโยชน์ในทางที่ไม่เสี่ยงภัย ออก/แก้ไขระเบียบเกี่ยวกับกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วย ความเรียบร้อยทั้งแต่งตั้งผู้สอบบัญชีเพื่อตรวจสอบและรับรองงบการเงินของกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ โดยเสนอบัญชีรายรับ - รายจ่าย และงบดุลของกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ ซึ่งผู้ตรวจสอบบัญชี ได้รับรองแล้วต่อคณะกรรมการรถไฟฯ และพิจารณางบประมาณและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานรวมถึงดำเนินกิจการให้เป็นไปตามข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 4.9 กองทุนกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานฯ

#### คณะทำงานกำกับกฎหมายและกฎระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์  
ประธานคณะทำงาน
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
คณะทำงาน
- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ  
คณะทำงาน
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล  
คณะทำงาน
- วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา  
คณะทำงาน
- หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม  
คณะทำงาน
- ผู้แทนสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ  
คณะทำงาน
- หัวหน้ากองวินัยและสอบสวน ฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
เลขานุการ
- หัวหน้างานมาตรฐานวินัยและปกครอง  
ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 1

- 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

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.

#### SRT Legal and Regulations Working Group

- Deputy Governor of Strategy  
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, Human Resource  
Department  
Secretary
- Chief, Disciplinary Standards and Administration Litigation  
Section, Assistant Secretary 1

- ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
- หัวหน้างานวิชาการ สำนักงานอาณานิคม
- ผู้ช่วยเลขานุการคนที่ 2

มีหน้าที่กำหนดกรอบการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ (Compliance Framework) และสื่อสารให้ความรู้ส่งเสริมและให้คำแนะนำแก่ผู้ปฏิบัติของการรถไฟฟ้า ในการปฏิบัติตามกรอบการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ (Compliance Framework) กำหนดไว้อย่างถูกต้อง สื่อสาร อบรม และการให้คำแนะนำแก่ผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมให้ตระหนักถึงการปฏิบัติงานที่ถูกต้องตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง ประกาศต่าง ๆ ทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร ที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบของตนเอง และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบองค์กร เป็นศูนย์กลางในการรวบรวมกฎหมายและกฎระเบียบองค์กร รวมถึงข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้า รายงานผลการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบองค์กรประจำปีต่อการรถไฟฟ้า โดยครอบคลุมถึงผลกระทบทบทวนนโยบายการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบองค์กร (Compliance Policy) ผลการไม่ปฏิบัติตามกรอบการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ (Compliance Framework) การกระทำผิด ฝ่าฝืน กฎหมายและระเบียบองค์กรและเสนอแนะแนวทางการแก้ไข

นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินงานระบบบริหารจัดการองค์กรที่สำคัญ รวมถึงในเรื่องการควบคุมภายในและการกลั่นกรองเรื่องก่อนนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้า อยู่ในระดับมาตรฐานตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และให้มีการดูแลติดตามผลการดำเนินงาน ทั้งระยะสั้นและระยะยาวของการรถไฟฟ้า ให้เป็นไปตามเป้าหมาย การรถไฟฟ้า จึงได้แต่งตั้งคณะทำงานในด้านต่าง ๆ

**คณะทำงานกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และติดตามผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย**

- ผู้ว่าการรถไฟฟ้า  
ประธานคณะทำงาน
- รองผู้ว่าการทั้ง 7 กลุ่ม  
คณะทำงาน

มีหน้าที่กำหนดและทบทวนนโยบายการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฟ้า อย่างน้อยปีละครั้ง กำหนดแนวทางและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงตามข้อสังเกตของผู้ประเมินภายนอกและผู้ตรวจสอบภายนอก พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือ/แนวทางการบริหารความเสี่ยง กรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร และติดตามผลการดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยง เพื่อรายงานผลต่อคณะกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยง ทบทวนและพิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือ/แนวทางการควบคุมภายใน ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการควบคุมภายในของการรถไฟฟ้า อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการ

- Human Resource Department
- Chief, Legal Research Section, Legal Bureau
- Assistant Secretary 2

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 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

กำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ได้แก่ หนังสือรับรองการประเมินผลการควบคุมภายใน (แบบ ปอ.1) รายงานผลการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบ ปอ.2) และรายงานแผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน (แบบ ปอ.3) ก่อนรายงานต่อคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน คณะกรรมการรถไฟฯ และคณะกรรมการตรวจสอบภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน ของทุกปี บริหารและติดตามตัวชี้วัดผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงาน แผนวิสาหกิจ แผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟฯ รวมถึงติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้

### **คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย**

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

1. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มยุทธศาสตร์ มีรองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
2. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มอำนวยการ มีรองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
3. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน มีรองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
4. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มบริหารระบบรถไฟฟ้า มีรองผู้ว่าการกลุ่มบริหารระบบรถไฟฟ้า เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
5. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการเดินรถ มีรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
6. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน มีรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน

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 30 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.

### **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. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน มีรองผู้จัดการ กลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงาน ภายใต้สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน
8. คณะทำงานติดตามการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินงานของกลุ่มหน่วยงานขึ้นตรงการรถไฟฟ้า มีผู้ช่วย ผู้จัดการด้านบริหาร เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานภายใต้ สายการบังคับบัญชา เป็นคณะทำงาน

ทุกคณะทำงานจะมีหัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา ร่วมเป็น คณะทำงาน และหัวหน้ากองบริหารและพัฒนา ศูนย์บริหารความเสี่ยง เป็นคณะทำงานและเลขานุการ

มีหน้าที่ในการกำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตาม นโยบายการควบคุมภายในของการรถไฟฟ้า กำกับ ดูแลการกำหนด แผนงานในการปรับปรุงระบบการควบคุมภายในตามข้อสั่งเกตของผู้ประเมิน ภายนอก ผู้ตรวจสอบภายนอก และผู้ตรวจสอบภายใน ตามแนวทางและ ข้อเสนอแนะของคณะทำงานกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง การควบคุม ภายใน และติดตามผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้า กำกับดูแลและพิจารณา ให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของหน่วยงาน ในสังกัดให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วย การกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ได้แก่ รายงานผลการ ประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบผู้ตรวจสอบภายใน ตามแนวทางและข้อเสนอแนะของคณะทำงานกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และติดตามผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้า กำกับดูแล และพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลการควบคุมภายใน ของหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ได้แก่ รายงาน ผลการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบ ปย.1) และรายงาน การประเมินผลและการปรับปรุงการควบคุมภายใน (แบบ ปย.2) ให้แล้วเสร็จ ภายในวันที่ 31 ตุลาคม ของทุกปี บริหารและติดตามตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงาน แผนวิสาหกิจ แผนฟื้นฟู กิจการของการรถไฟฟ้า รวมถึงติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณ ให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้

#### **คณะกรรมการยุทธศาสตร์ด้านการบริหารและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (HR Committee) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย**

- ผู้จัดการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ
- รองผู้จัดการรถไฟฟ้า ที่กำกับดูแล เป็นกรรมการ
- ฝ่ายทรัพยากรบุคคล และสถาบันฝึกอบรมระบบราง เป็นกรรมการ
- หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา เป็นกรรมการ

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.

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 31 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.

#### **SRT Human Resource Development Committee**

- Governor Chairman
- Deputy Governor who supervises Human Resource Dept. Committee
- Chief, Policy, Planning, Research and Development Bureau Committee
- Chief, Risk Management Center Committee

- ผู้อำนวยการศูนย์บริหารความเสี่ยง เป็นกรรมการ
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล เป็นกรรมการและเลขานุการ
- รองผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 1
- ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 2
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ คนที่ 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 การบริหารและพัฒนา ทุนมนุษย์ทั้งระยะยาวและประจำปี รวมถึงนโยบาย กลยุทธ์ งบประมาณ การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลของการรถไฟฯ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในแผนยุทธศาสตร์บริหารทุนมนุษย์ของการรถไฟฯ (HCM Strategy Plan) ได้แก่ โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง การวางแผน สืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) การบริการจัดการคนเก่ง (Talent Management) การจัดการความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Management Planning) เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางและยุทธศาสตร์ขององค์กร ตลอดจนกลไกการติดตามและการรายงานผลการดำเนินงาน เพื่อนำเสนอ คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณา

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

- รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการรถไฟฯ ให้กำกับดูแลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ประธานกรรมการ
- คณะกรรมการประกอบด้วย หัวหน้าหน่วยงานภายในการรถไฟฯ โดยมีผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นกรรมการและเลขานุการ

มีอำนาจหน้าที่กำกับ ดูแล และควบคุมการดำเนินงานของที่ปรึกษาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ แผนการดำเนินงาน รวมถึงสาระหรือเงื่อนไขใดที่กำหนดไว้ในขอบเขตของงานและสัญญาจ้าง ทั้งพิจารณาให้ความเห็นชอบเนื้อหาของรายงานแต่ละงวด ให้เป็นไปตามขอบเขตของงานและสัญญาจ้าง รวมถึงพิจารณาให้ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น รวมทั้งพิจารณาวินิจฉัยรายงานหรือข้อเสนอของที่ปรึกษาในแต่ละขั้นตอนให้ที่ปรึกษาทราบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของการจัดทำโครงการ พิจารณานุมัติหรือให้ความเห็นชอบการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในกรณีต่าง ๆ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาจ้างที่กำหนด หากนอกเหนือให้เสนอขออนุมัติหรือขอรับความเห็นจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

- 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

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 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.

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

- Deputy Governor who supervises Information Technology Dept. Chairman
- All departments are the member of steering committee and 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 ติดตาม ประสานงานการบริหารจัดการและดำเนินงาน รวมทั้งการพัฒนาบุคลากร ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการรถไฟฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงกำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามนโยบายแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศของกระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯ และเสนอแนะโครงการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหาร และการบริการของการรถไฟฯ

## นโยบาย CG & CSR

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารการรถไฟฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการบริหารจัดการอย่างมีคุณธรรม จริยธรรม โปร่งใสและตรวจสอบได้ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การดำเนินงานของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่วางไว้ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และสร้างความน่าเชื่อมั่นให้แก่พนักงาน ลูกจ้างและผู้มีส่วนได้เสีย โดยได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่สอดคล้องกับหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 และแนวทางปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

1. ให้ความสำคัญและปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม
2. ปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญได้อย่างถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
3. จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงให้เป็นไปตามพันธกิจ วัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ของการรถไฟฯ
4. ส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับของการรถไฟฯ มีคุณธรรมและจริยธรรมและยึดถือปฏิบัติเป็นค่านิยมร่วมขององค์กร
5. ดำเนินงานโดยยึดมั่นในการต่อต้านทุจริตในทุกรูปแบบ ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมขององค์กรให้ยึดมั่นในความซื่อสัตย์สุจริต มีความรับผิดชอบต่อการตัดสินใจและการกระทำของตนเอง
6. คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของการรถไฟฯ ละเว้นการดำเนินการและกระทำการใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อน และความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อการรถไฟฯ

## SRT Digital Technology Committee

- Deputy Governor who supervises Information Technology Dept. Chairman
- All departments are the member of committee and 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.

## 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.

## ความหมาย

การกำกับดูแลกิจการที่ดี หมายถึง การจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายจัดการ คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นไปเพื่อสร้างคุณค่าให้กิจการอย่างยั่งยืน นอกเหนือจากการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยรวมอย่างเท่าเทียมกันและการกำกับการดูแลกิจการช่วยให้เกิดโครงสร้างที่สำคัญ ซึ่งเป็นกลไกในการกำหนดวัตถุประสงค์ของกิจการและการกำหนดวิธีที่จะบรรลุวัตถุประสงค์เหล่านั้น รวมถึงการติดตามผลการปฏิบัติงานของกิจการ

ความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility: CSR) หมายถึง การประกอบกิจการด้วยความดูแลใส่ใจต่อผู้มีส่วนได้เสีย เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างมีคุณธรรม จริยธรรม และจรรยาบรรณ ตลอดจนมีธรรมาภิบาลเป็นเครื่องกำกับให้การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เป็นไปด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใสและยุติธรรม มีความตระหนักถึงผลกระทบทางลบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยพร้อมจะแก้ไข เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว กับการนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มาบูรณาการให้เกิดการดำเนินกิจการเป็นการสร้างความสำเร็จและประโยชน์สุข อีกทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทุกเวทีการค้า ซึ่งเป็นผลดีต่อความยั่งยืนขององค์กร ผู้มีส่วนได้เสีย เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง

## ความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี

1. สร้างความโปร่งใสในการบริหารจัดการและมีมาตรฐานในการปฏิบัติ
2. เพิ่มความน่าเชื่อถือและความมั่นใจแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
3. ก่อให้เกิดการสร้างพันธมิตรสัมพันธ์ รวมถึงการสร้างกรอบความรับผิดชอบต่อ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยและคณะผู้บริหาร ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและสังคมส่วนรวม
4. เป็นเครื่องมือตรวจสอบการทำงานด้านต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางเสนอ ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะให้กับองค์กรในการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
5. มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอ ถูกต้องเชื่อถือได้ ครบถ้วน สม่าเสมอเป็นปัจจุบัน
6. เป็นเครื่องมือป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น

## แนวปฏิบัติที่ดีด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน จำเป็นที่องค์กรจะต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเคารพต่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเป็นธรรมและโปร่งใส ตามแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ ISO 26000 เป็นพื้นฐาน โดยมีรายละเอียด 7 ประการ ดังนี้

1. ธรรมาภิบาล (Organizational Governance) เป็นกลไกขั้นต้นให้ขับเคลื่อนการปฏิบัติงานด้วยความเป็นเลิศภายใต้หลักคุณธรรม จริยธรรมและความรับผิดชอบต่อ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินงาน ให้บรรลุผลสำเร็จ ได้แก่ คณะกรรมการรถไฟฯ ในฐานะผู้แทนเจ้าของกิจการ/ผู้ถือหุ้นภาครัฐ จึงมีความสำคัญที่คณะกรรมการรถไฟฯ ต้องมีความรู้ความเข้าใจและสามารถนำหลักการด้านธรรมาภิบาล

## 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 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

นำสู่การปฏิบัติจริงภายในการรถไฟฟ้า จนเกิดผลสำเร็จ สอดรับกับหลักการกำกับดูแลที่ดีในมิติบทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลังกำหนด

2. สิทธิมนุษยชน (Human Rights) เป็นหลักการแสดงความรับผิดชอบในระดับบุคคล โดยเป็นการผนวกกรรมหลักปฏิบัติเชิงพฤติกรรมจริยธรรมกับการจัดการ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานสากล ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนให้บุคลากรทุกระดับทั้งภายในและภายนอกการรถไฟฟ้า เข้าถึงสิทธิที่พึงได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ทั้งสิทธิความเท่าเทียมกันทางกฎหมาย สิทธิในการแสดงความคิดเห็น สิทธิในการทำงาน สิทธิขั้นพื้นฐานที่มนุษย์ทุกคนได้รับการรับรองหรือคุ้มครองให้ไม่ถูกเลือกปฏิบัติอันเนื่องมาจากเชื้อชาติ เพศ การนับถือศาสนา
3. การปฏิบัติด้านแรงงาน (Labor Practices) โดยการปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรม การเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายและหลักจริยธรรม ส่งเสริมให้พนักงานมีคุณภาพ สร้างความยุติธรรม รักษาผลประโยชน์ให้เกิดความเท่าเทียมและเป็นธรรมในกลุ่มพนักงาน เพื่อช่วยเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับองค์กรได้อย่างยั่งยืน
4. สิ่งแวดล้อม (Environment) ในการดำเนินงานขององค์กรที่สร้างผลกระทบโดยตรงต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ การรถไฟฟ้า ต้องวางแนวทางการกำกับดูแลและส่งเสริมให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย จะต้องปรับปรุงแก้ไข พัฒนาระบบการ 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) ควรให้ความสำคัญและมุ่งมั่นส่งเสริมให้บุคลากรทุกระดับของการรถไฟฟ้า รับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการอย่างเท่าเทียม เป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติ มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ มีระบบการจัดเก็บข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับลูกค้า ทั้งก่อนและหลังการขาย และให้ความสำคัญกับกระบวนการและกิจกรรมที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคมและสิ่งแวดล้อม นำไปสู่การให้บริการที่ยั่งยืน
7. การมีส่วนร่วมของชุมชนและการพัฒนาชุมชน (Community Involvement and Development) เป็นการสร้างการมีส่วนร่วมและพัฒนาความเข้มแข็งของชุมชนและสังคม โดยองค์กรควรเข้าไปมีบทบาทในการหาหนทางที่จะกระทำให้เกิดความรับผิดชอบ และมีความเต็มใจที่จะทำประโยชน์ต่อสังคม ทั้งนี้ ผลประโยชน์อาจไม่เกิดกับองค์กรโดยตรงในระยะแรกแต่จะเกิดผลทางอ้อมให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจในระยะต่อมา

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 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

คณะกรรมการรถไฟ

Board of Commissioners



คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม

Corporate Governance and Corporate Social Responsibility Subcommittee



คณะทำงานเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟแห่งประเทศไทย

Corporate Governance and Corporate Social Responsibility Working Group

### การรายงานผลการดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

คณะทำงานเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟแห่งประเทศไทย สรุปรายงานผลการดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ต่อคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม 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 บรรทัดฐานจรรยาบรรณมาตรฐานการปฏิบัติงาน และการดำเนินกิจกรรมอาสาสมัคร

#### 2. การสาธิต (Demonstrating)

เป็นการแสดงถึงอิทธิพลที่องค์กรมีและได้รับจากการคาดหวังต่าง ๆ เกี่ยวกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน

#### 3. การเปรียบเทียบ (Comparing)

เป็นการเปรียบเทียบการปฏิบัติงานภายในองค์กรและระหว่างองค์กร รวมถึงผลประกอบการเชิงคุณภาพด้านการเงิน และมูลค่าด้านอื่น ๆ ที่สำคัญต่อความยั่งยืน

การรายงานความยั่งยืน เป็นการวัดและเปิดเผยข้อมูลด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับการดำเนินงานที่มีต่อเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับข้อมูลที่สะท้อนให้เห็นการปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวอย่างครบถ้วน

### 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.

ข้อมูลเปิดเผยนั้นนอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียแล้วยังช่วยในการสอบทานให้ทราบว่า องค์กรได้ดำเนินการเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมตรงกับเป้าหมายที่วางไว้หรือไม่ อย่างไร

การรายงานสามารถทำได้หลากหลายลักษณะที่สำคัญ คือ ควรสะท้อนแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่วางไว้และมีกระบวนการรายงานที่ต่อเนื่องเพื่อให้สามารถนำมาปรับปรุงการทำงานได้ในระหว่างปีและมีการรายงานสั้น ๆ ระหว่างปีตามกิจกรรมและตัวชี้วัดของ องค์กร การรายงานเหล่านี้จะพบว่า เป็นส่วนหนึ่งของการรายงานภายในต่อผู้บริหารระดับสูงหรือคณะกรรมการที่มีอยู่แล้ว

### เรื่องอื่น ๆ ที่ควรคำนึงในการจัดทำรายงาน

1. จัดทำข้อมูลให้ชัดเจน กระชับใช้ภาษาที่เข้าใจง่ายและหลีกเลี่ยงข้อมูลที่ไม่จำเป็น
2. มีการสรุปการดำเนินงานทั้งด้านดีและด้านไม่ดีตามข้อเท็จจริง
3. หากมีการอ้างอิงแหล่งข้อมูลจากภายนอก ให้ระบุแหล่งที่มาของข้อมูล และกลั่นกรองความถูกต้อง ก่อนนำมาเปิดเผยในรายงาน
4. ควรใช้รายงานเป็นจุดเทียบเคียงการปฏิบัติงานขององค์กรด้วยความริเริ่มเคารพในกฎหมาย บรรทัดฐาน ประมวล มาตรฐานการปฏิบัติงาน และการอาสาสมัคร นอกจากนั้น ยังเป็นการแสดงออกถึงความผูกพันขององค์กรต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และการเปรียบเทียบการ ปฏิบัติงานขององค์กรตลอดเวลา
5. จัดให้มีช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลที่หลากหลาย เพื่อให้ผู้อ่านสามารถเข้าถึงข้อมูลได้โดยสะดวก
6. รายละเอียดในการจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืน หรือรายงานการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร สามารถศึกษาเพิ่มเติมได้จากเอกสาร “แนวทางการจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืน” ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สถาบันธุรกิจเพื่อสังคมและสถาบันไทยพัฒนา ร่วมกันจัดทำขึ้น เพื่อเป็นแนวทางให้แก่บริษัทจดทะเบียนและองค์กรที่สนใจโดยสามารถดาวน์โหลดคู่มือดังกล่าวได้ที่ [www.csri.or.th](http://www.csri.or.th)

## บทสรุป

การดำเนินกิจการอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นเรื่องที่สามารถเริ่มต้นทำได้ง่าย ๆ จากการมีจิตสำนึกและคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อผู้อื่นเป็นพื้นฐานแรกที่จะไม่ทำในสิ่งใด ๆ ซึ่งส่งผลกระทบในแง่ลบหรือเป็นอันตรายต่อผู้อื่น (Do no harm) หรือที่เรียกว่าผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุก ๆ หน่วยในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในขณะเดียวกันก็ไม่กระทำการใด ๆ ที่เป็นการขัดต่อกฎหมาย ระเบียบเงื่อนไขและวัฒนธรรมท้องถิ่นที่มีอยู่

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.

### 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](http://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.

ลำดับต่อมาการดำเนินงานต้องเป็นไปอย่างมีคุณธรรม จริยธรรมและจรรยาบรรณ ตลอดจนมีธรรมาภิบาลเป็นเครื่องกำกับความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และยุติธรรม โดยสามารถประยุกต์ใช้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นเครื่องมืออีกชั้น อย่างมีสติและตั้งมั่นอยู่ในความไม่ประมาท

การดำเนินงานที่มุ่งหวังผลกำไร ควรต้องร่วมทางไปด้วยกันกับความรับผิดชอบต่อ ผลกระทบใด ๆ ที่เกิดจากทุก ๆ กระบวนการของทุกธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นผลทางบวกหรือทางลบ (ส่งเสริมผลทางบวกและลดหรือขจัดผลทางลบให้หมดไป) ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยไม่แยกส่วนออกจากกัน หรือกล่าวได้ว่า ทุก ๆ กระบวนการทางธุรกิจต้องหลอมรวมเป็นเนื้อเดียวกันกับความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR in Process) เพื่อก้าวข้ามไปสู่ความยั่งยืนร่วมกัน ทั้งตัวขององค์กรเองตลอดจนผู้มีส่วนได้เสียของทั้ง 3 มิติ ด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

### การประเมินตนเองของคณะกรรมการรถไฟฯ

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

ระดับ 1	มีความเหมาะสม	น้อยที่สุด	Level 1	Least Appropriate
ระดับ 2	มีความเหมาะสม	น้อย	Level 2	Little Appropriate
ระดับ 3	มีความเหมาะสม	ปานกลาง	Level 3	Average Appropriate
ระดับ 4	มีความเหมาะสม	มาก	Level 4	Very Appropriate
ระดับ 5	มีความเหมาะสม	มากที่สุด	Level 5	Most Appropriate

ในปีงบประมาณ 2566 ได้จัดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการรถไฟฯ ในเดือนกรกฎาคม 2566 สามารถสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

- แบบประเมินตนเอง แบบรายคณะ ประกอบด้วย 4 หัวข้อ คือ
  - โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.52) โดยกรรมการรถไฟฯ ส่วนใหญ่เห็นว่า ควรเพิ่มจำนวนคณะกรรมการรถไฟฯ และแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
  - บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.74)
  - การประชุมของคณะกรรมการ มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.79)
  - การอบรมและพัฒนา มีความเหมาะสมในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ย = 4.67)

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.

### 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.

In the fiscal year 2023, SRT Board of Commissioners conducted self-assessment in July 2023. Result is summarized as follows:

- 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. 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)

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)

### 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 และสามารถใช้ผลการประเมินการปฏิบัติงานในการพิจารณาเลื่อนเงินเดือนอย่างเป็นธรรม รวมทั้งนำไปใช้ประโยชน์ในการจัดการทรัพยากรมนุษย์ จึงให้มีคณะกรรมการกำหนดเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

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

มีหน้าที่พิจารณากำหนดความสามารถและตัวชี้วัดที่จะเป็นกรอบแนวทางสำหรับการประเมินผลการปฏิบัติงาน รวมถึงสัดส่วนของคะแนน เป้าหมาย/ระดับคะแนนของตัวชี้วัดของภารกิจที่มีลักษณะงานเหมือนกันหรือ

### 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<sup>st</sup> October of present year and 30<sup>th</sup> 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

ใกล้เคียงกันเพื่อกำหนดเป็นมาตรฐานงานเบื้องต้น ให้มีมาตรฐานและเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งหน่วยงาน รวมทั้งให้ความเหมาะสมเป็นที่ยอมรับและเป็นธรรม และกำหนดให้มีการประชุมปีละ 2 ครั้ง เป็นอย่างน้อย เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบหรือกำหนดแนวทางต่าง ๆ ที่เหมาะสมสำหรับการกำหนดตัวชี้วัดและพฤติกรรมความสามารถ รวมถึงสามารถแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป เพื่อพิจารณากลับกรองให้ความเห็นต่อที่ประชุมได้ตามความเหมาะสม

ให้จัดทำบันทึกแบบประเมินผลการปฏิบัติงานให้แล้วเสร็จก่อนวันที่จะมีผลบังคับใช้ ยกเว้นกรณีที่มีเหตุจำเป็นซึ่งทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น การมอบหมายหรือการเปลี่ยนแปลงผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแลหน่วยงาน การจัดทำแบบประเมินระดับหน่วยงานสาขา การโยกย้าย บรรจุใหม่ เป็นต้น ทั้งนี้ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นดังกล่าวเมื่อดำเนินการเรียบร้อยแล้วจะต้องเร่งจัดทำให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด

กำหนดให้ผลสัมฤทธิ์ของงานประเมินจากผลสำเร็จของงานตามตัวชี้วัดและมีสัดส่วนคะแนนตามที่คณะกรรมการจะพิจารณากำหนด โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. กำหนดตัวชี้วัดไม่ควรเกิน 8 ตัวชี้วัด และตัวชี้วัดดังกล่าวอาจมุ่งเน้นในเชิงปริมาณเชิงคุณภาพ ความรวดเร็ว ความประหยัดหรือความคุ้มค่าในการใช้ทรัพยากร โดยขึ้นอยู่กับลักษณะของภารกิจ
2. กำหนดให้สอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานและภารกิจที่กำกับดูแลโดยจำแนก
  - (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 รวมทั้งการกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนใหม่ให้ผู้ประเมินและผู้รับการประเมินร่วมกันพิจารณารับแก้ไขการกำหนดภารกิจให้เหมาะสมและเป็นไปตามข้อเท็จจริงได้ โดยการเปลี่ยนแปลงอาจดำเนินการได้หลายกรณี ดังนี้

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.

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:

กรณี 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

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. การกำหนดระดับค่าเป้าหมาย เพื่อให้การประเมินผลการปฏิบัติงานมีมาตรฐาน รวมทั้งมีความชัดเจน โปร่งใส และเป็นที่ยอมรับ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดระดับค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดของแต่ละภารกิจไว้ล่วงหน้า เพื่อใช้ประเมินผลการปฏิบัติงานของภารกิจนั้น ๆ เมื่อสิ้นสุดรอบระยะเวลาการปฏิบัติงาน ว่าเป็นไปตามตัวชี้วัดมากน้อยเพียงใด และได้คะแนนในระดับใดพร้อมกับสามารถแยกแยะได้ว่าการปฏิบัติงานประสบความสำเร็จตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้หรือไม่ มากน้อยเพียงใด ภายในระยะเวลาที่ระบุไว้อย่างชัดเจน และเป็นสิ่งที่ผู้ปฏิบัติหรือผู้รับการประเมินร่วมกับผู้บังคับบัญชาหรือผู้ประเมินจะร่วมกันกำหนดขึ้นมา เพื่อใช้เป็นกรอบหลักเกณฑ์ที่จะวัดผลความสำเร็จของงานที่ปฏิบัติ โดยตัวชี้วัดที่กำหนดควรมีความเหมาะสมกับระดับตำแหน่ง หน้าที่ความรับผิดชอบซึ่งจะกำหนดภายหลังจากได้ข้อสรุปตัวชี้วัดที่จะใช้ในการประเมินผลในรอบการประเมินที่จะถึง โดยทั่วไป ตัวชี้วัดหนึ่ง ๆ จะกำหนดค่าเป้าหมายออกเป็น 5 ระดับ โดยค่าเป้าหมายในแต่ละระดับจะสัมพันธ์กับค่าคะแนนการประเมิน เพื่อให้ค่าคะแนนการประเมินตามตัวชี้วัดมีความสอดคล้องกับระบบประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ประกอบกับเป็นครั้งแรกในการประเมินผลตามตัวชี้วัด จึงกำหนดให้ระดับค่าเป้าหมายและค่าคะแนนการประเมิน ดังนี้

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 are 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 มีใช้ระดับ 5

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

กำหนดให้ความสามารถประเมินจากระดับของพฤติกรรมที่แสดงออกตามวิธีการรถไฟฯ คาดหวัง และมีสัดส่วนคะแนนความสามารถเป็นไปตามที่คณะกรรมการจะพิจารณา กำหนดโดยมีรายละเอียดระดับค่าเป้าหมายและค่าคะแนนการประเมิน 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
ระดับที่ 1 Level 1	40 คะแนน 40 points	ไม่แสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวัง Does not show expected behavioral indicators
ระดับที่ 2 Level 2	55 คะแนน 55 points	สามารถแสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวังน้อยมาก และไม่ค่อยเด่นชัด Able to show very little expected behavioral indicators but not very noticeable
ระดับที่ 3 Level 3	70 คะแนน 70 points	สามารถแสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวังอย่างเด่นชัด เป็นครั้งคราว Able to clearly show expected behavioral indicators occasionally
ระดับที่ 4 Level 4	85 คะแนน 85 points	Able to clearly show expected behavioral indicators fairly, frequently but not yet consistency. สามารถแสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวังอย่างเด่นชัด ค่อนข้างบ่อย แต่ยังไม่สม่ำเสมอ
ระดับที่ 5 Level 5	100 คะแนน 100 points	Able to clearly show expected behavioral indicators regularly. สามารถแสดงออกซึ่งพฤติกรรมชี้วัดที่คาดหวังอย่างเด่นชัด สม่ำเสมอ

การประเมินผลการปฏิบัติงานต้องมีความชัดเจนและมีหลักฐาน และให้เป็นไปตามแบบประเมินผลการปฏิบัติงาน และให้หน่วยงานของผู้รับการประเมินจัดให้มีระบบการจัดเก็บผลการประเมินและหลักฐานแสดงผลสำเร็จของงานและความสามารถ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการบริหารทรัพยากรบุคคล พร้อมกับบันทึกในแฟ้มประวัติหรือจัดเก็บในรูปแบบอื่นตามความเหมาะสม

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 ซึ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในสังกัดใหม่หรือตำแหน่งใหม่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแตกต่างไปจากหน้าที่ความรับผิดชอบเดิม กรณีเช่นนี้ให้จัดทำแบบประเมินผลการปฏิบัติงานใหม่ขึ้นมาแนบกับแบบประเมินฉบับเก่าเพื่อประกอบการพิจารณาประเมินผล และให้ผู้ประเมินสังกัดเดิมแจ้งผลการประเมินดังกล่าวให้ผู้รับทราบและจัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานดังกล่าวให้หน่วยงานสังกัดใหม่เป็นเอกสารลับเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาต่อไป

### การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป ให้ดำเนินการตามวิธีการ ดังนี้

1. ในเดือนสิงหาคมของทุกปี จะต้องประชุมคณะกรรมการเพื่อกำหนดความสามารถและตัวชี้วัดที่จะเป็นกรอบแนวทางสำหรับการประเมินผลการปฏิบัติงาน
2. ในเดือนกันยายนของทุกปี ผู้ประเมินและผู้รับการประเมินจะกำหนดตัวชี้วัด โดยในขั้นต้นให้ผู้รับการประเมินนำเสนอร่างตัวชี้วัด ระดับค่าเป้าหมาย เกณฑ์การให้คะแนน และน้ำหนักเสนอให้ผู้ประเมินพิจารณาให้ความเห็นชอบ จากนั้นให้นำเสนอกรรมการและเลขานุการ เพื่อรวบรวมนำเข้าพิจารณาในคณะกรรมการเพื่อความเห็นชอบ สำหรับการกำหนดตัวชี้วัดจะต้องถือปฏิบัติสอดคล้อง เป็นไปตามหลักเกณฑ์กำหนดให้ผลลัพธ์ของงานประเมินจากผลสำเร็จของงานตามตัวชี้วัดและมีสัดส่วนคะแนนตามที่คณะกรรมการจะพิจารณา กำหนด โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้
  - เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการแล้ว จึงนำตัวชี้วัดและความสามารถมาพิจารณาจัดทำตามแบบประเมินผลการปฏิบัติงาน และลงนามปฏิบัติ ภายในเดือนตุลาคม แล้วสำเนาฝ่ายทรัพยากรบุคคล 1 ชุด ซึ่งในแต่ละรอบการประเมิน กำหนดให้ผู้ประเมินดำเนินการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้รับการประเมินตามแบบการประเมินผลการปฏิบัติงานที่กำหนดไว้ ในระหว่างรอบการประเมินให้ผู้ประเมิน ติดตามและให้คำปรึกษาแนะนำผู้รับการประเมินเพื่อปรับปรุง แก้ไข พัฒนา นำไปสู่ผลลัพธ์ของงานตามตัวชี้วัดและความสามารถในการปฏิบัติงาน
  - ในเดือนมกราคม เมษายน กรกฎาคมของทุกปี กำหนดให้ผู้ประเมินและผู้รับการประเมิน ดำเนินการในการทบทวนตัวชี้วัด โดยนำเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำไปสู่การปรับปรุงแบบประเมินผลการปฏิบัติงานต่อไป และในเดือนกันยายนของทุกปี ผู้รับการประเมินจะประเมินผลตนเองพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ผู้ประเมินประกอบการพิจารณาประเมินผลเบื้องต้น
  - ผู้ประเมินและผู้รับการประเมินจะต้องพิจารณาประเมินผลเบื้องต้นให้ได้ข้อยุติสำหรับประเมินผลการปฏิบัติงานก่อนสิ้นเดือนกันยายนของทุกปี โดยให้ผู้ประเมินแจ้งผลการประเมินผลการปฏิบัติงานเบื้องต้น ให้ผู้รับการประเมินทราบเป็นรายบุคคล และผู้รับการประเมินลงลายมือรับทราบผลการประเมิน กรณีที่ผู้รับการประเมินไม่ยินยอมลงลายมือชื่อรับทราบผลการประเมินให้พนักงาน

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.

### 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

ในสำนักงานอย่างน้อยหนึ่งคน ลงลายมือชื่อเป็นพยานว่าได้มีการแจ้งผลการประเมินดังกล่าวแล้วด้วย และนำเสนอต่อคณะกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงาน

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

### ขั้นตอนประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป ประจำปี 2566 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ผลสำเร็จตามตัวชี้วัดระดับบุคคล ประกอบด้วย
  - 1.1 ผลสำเร็จตามตัวชี้วัดระดับบุคคลตามภารกิจของยุทธศาสตร์/แผนวิสาหกิจ/หน้าที่ความรับผิดชอบ/ริเริ่มและพัฒนา ที่มีความเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดระดับองค์กรและระดับสายงาน รวมถึงภารกิจที่สำคัญของหน่วยงานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ตามที่การรถไฟฯ และสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา ดำเนินการสื่อสารเป้าหมายและถ่ายทอดลงมาให้กับหน่วยงาน โดยกำหนดน้ำหนักรวมเป็นร้อยละ 70 ของทั้งหมด
  - 1.2 ผลสำเร็จตามตัวชี้วัดระดับบุคคลร่วมตามนโยบาย สำหรับเป็นมาตรฐานตัวชี้วัดระดับบุคคลร่วมของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไปทุกคน โดยกำหนดน้ำหนักรวมเป็นร้อยละ 30 ของทั้งหมด ดังนี้

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.

- 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 2023 has the following details

1. Success results according to individual level indicators:
  - 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					ร้อยละ น้ำหนัก percent
	ระดับ 1 Level 1	ระดับ 2 Level 2	ระดับ 3 Level 3	ระดับ 4 Level 4	ระดับ 5 Level 5	
ตัวชี้วัด : 1 ระดับความสำเร็จ ของการขับเคลื่อนในภาพรวม ตัวชี้วัด PA องค์กร ประจำปี 2566 Indicator: 1 Level success of the overall drive Organizational PA indicators for the year 2023	ผลคะแนนรวม 2.00	ผลคะแนนรวม 2.10	ผลคะแนนรวม 2.20	ผลคะแนนรวม 2.30	ผลคะแนนรวม 2.40	6
ตัวชี้วัด : 2 ระดับความสำเร็จ เบิกจ่ายบของ ภาพรวมการเบิกจ่ายงบลงทุน ลงทุนในความ ที่เกินขึ้นจริงในความรับผิดชอบของหน่วยงาน Indicators: 2 levels success of disbursement budget of investment budget disbursement overview Invest in the actual responsibilities of the organization	เบิกจ่ายงบ ลงทุนในความ รับผิดชอบได้ ร้อยละ 80 Disbursement of investment budget in responsibility 80 percent	เบิกจ่ายงบ ลงทุนในความ รับผิดชอบได้ ร้อยละ 85 Disbursement of investment budget in responsibility 85 percent	เบิกจ่ายงบ ลงทุนในความ รับผิดชอบได้ ร้อยละ 90 Disbursement of investment budget in responsibility 90 percent	เบิกจ่ายงบ ลงทุนในความ รับผิดชอบได้ ร้อยละ 95 Disbursement of investment budget in responsibility 95 percent	เบิกจ่ายงบ ลงทุนในความ รับผิดชอบได้ ร้อยละ 100 Disbursement of investment budget in responsibility 100 percent	6
ตัวชี้วัด : 3 ระดับความสำเร็จ ของการขับเคลื่อนในภาพรวม ตัวชี้วัดของผู้ว่าการของปีล่าสุด Indicators: 3 levels success of the overall drive Governor's indicators of the latest year	ผลคะแนนถ่วง น้ำหนัก 2.50	ผลคะแนนถ่วง น้ำหนัก 3.00	ผลคะแนนถ่วง น้ำหนัก 3.50	ผลคะแนนถ่วง น้ำหนัก 4.00	ผลคะแนนถ่วง น้ำหนัก 4.50	6
ตัวชี้วัด : 4 ระดับความสำเร็จ ของการขับเคลื่อน Core Business Enable ในภาพรวม ขององค์กรของปีล่าสุด Indicators: 4 levels success of driving the Core Business Enable in general of the organization of the latest year	ผลคะแนน 1.6000	ผลคะแนน 1.7000	ผลคะแนน 1.8000	ผลคะแนน 1.9000	ผลคะแนน 2.0000	6
ตัวชี้วัด : 5 ระดับความสำเร็จ ของค่าเฉลี่ยของการดำเนินการตามแผน วิสาหกิจสำคัญที่อยู่ในความรับผิดชอบของ หน่วยงาน Indicators: 5 levels success of the average of the implementation of the important strategic plan under the organization's responsibility	ค่าเฉลี่ยของ ดำเนินการ ตามแผนวิสาหกิจ คิดเป็น ร้อยละ 80 Average of performance according to the strategic plan 80 percent	ค่าเฉลี่ยของ ดำเนินการ ตามแผนวิสาหกิจ คิดเป็น ร้อยละ 85 Average of performance according to the strategic plan 85 percent	ค่าเฉลี่ยของ ดำเนินการ ตามแผนวิสาหกิจ คิดเป็น ร้อยละ 90 Average of performance according to the strategic plan 90 percent	ค่าเฉลี่ยของ ดำเนินการ ตามแผนวิสาหกิจ คิดเป็น ร้อยละ 95 Average of performance according to the strategic plan 95 percent	ค่าเฉลี่ยของ ดำเนินการ ตามแผนวิสาหกิจ คิดเป็น ร้อยละ 100 Average of performance according to the strategic plan 100 percent	6

กรณีที่มีบางหน่วยงานไม่มีการเบิกจ่ายงบลงทุนหรือแผนวิสาหกิจที่สำคัญ กำหนดให้เกี่ยน้ำหนักให้กับตัวชี้วัดอื่น 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 2566 ในกรณีที่ไม่มีผู้บังคับบัญชาในตำแหน่งนั้น ขอให้นำเสนอผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปเป็นผู้พิจารณา จากนั้นส่งการประเมินผลการปฏิบัติงานเบื้องต้นพร้อมเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลเพื่อรวบรวมนำเสนอคณะกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป สำหรับพิจารณายืนยันผลภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2566 โดยเป็นไปตามแนวทางของหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป ทั้งนี้ หากรายงานล่าช้าจะส่งผลการพิจารณาของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการนำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟฯ สำหรับหน่วยงานใดปฏิบัติไม่เป็นไปตามกำหนดข้างต้นจะรายงานให้การรถไฟฯ พิจารณาลังการต่อไป
  - 3.2 ให้ผู้บังคับบัญชาหรือผู้ประเมิน กำกับและติดตามผลสำเร็จของการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดในตัวชี้วัดระดับบุคคล และให้บันทึกการแสดงออกถึงคุณลักษณะของพฤติกรรมหรือความสามารถที่คาดหวังในแต่ละระดับของผู้ปฏิบัติงานเพื่อนำมาใช้ประกอบการดำเนินงานประเมินผลการปฏิบัติงานเบื้องต้น
  - 3.3 สำหรับผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ที่ได้รับการแต่งตั้งเลื่อนระดับเป็นผู้ปฏิบัติงานระดับ 13 รวมถึงการโยกย้ายสลับปรับเปลี่ยนตำแหน่งในรอบกลางปี 2566 ที่ผ่านมา ขอให้สรุปผลการประเมินการปฏิบัติงานในตำแหน่งเดิมและตำแหน่งใหม่ในช่วงระยะเวลาปฏิบัติงานที่เหลือจนถึงวันที่ 30 กันยายน 2566
  - 3.4 สำหรับผู้ปฏิบัติงานระดับ 10 หรือ 11 ที่ได้รับการแต่งตั้งเลื่อนระดับเป็นผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ในรอบกลางปี 2566 ที่ผ่านมาด้วยผลการปฏิบัติงานส่วนใหญ่ปรากฏตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 1 - 11 อีกทั้งการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป จะเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ของปีหนึ่ง ถึงวันที่ 30 กันยายน ของปีถัดไป ดังนั้น จึงให้ใช้ผลการประเมินการปฏิบัติงานในขณะดำรงตำแหน่งระดับ 10 หรือ 11 เป็นผลงานในปี 2566 และขณะเดียวกันให้ขับเคลื่อนตามเป้าหมายที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา พร้อมกับเตรียมการยกย่องเป้าหมายตามตัวชี้วัดระดับบุคคล เพื่อใช้ขับเคลื่อนและประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี 2567 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 15<sup>th</sup> October 2023. 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 30<sup>th</sup> November 2023. 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 2023, you have to summarize the results of the performance evaluation in the original position and new positions during the remaining work period until 30<sup>th</sup> September 2023
  - 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 1<sup>st</sup> October of present year to 30<sup>th</sup> 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 2023 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 2024 onwards.

- 3.5 ขอให้สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา ดำเนินการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 ที่สำคัญของแต่ละหน่วยงาน และเมื่อสิ้นสุดปีงบประมาณให้สรุปผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 ภายใต้แผนวิสาหกิจ ตลอดทั้งปี แยกตามหน่วยงานส่งให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ภายในวันที่ 6 ตุลาคม 2566 เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดระดับบุคคลตามแบบที่กำหนด
  - 3.6 ขอให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ดำเนินการติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี 2566 และเมื่อสิ้นสุดปีงบประมาณให้สรุปผลการเบิกจ่ายงบลงทุนทั้งปีแยกตามหน่วยงานส่งให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ภายในวันที่ 6 ตุลาคม 2566 เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดระดับบุคคลตามแบบที่กำหนด
  - 3.7 สำหรับกลุ่มผู้ปฏิบัติงานด้านปฏิบัติการจะต้องขับเคลื่อนตัวชี้วัดระดับขององค์กรเป็นส่วนใหญ่ และเป้าหมายมีความท้าทายมากกว่ากลุ่มงานด้านสนับสนุนเนื่องจากเป้าหมายกำหนดโดยหน่วยงานภายนอก ดังนั้น จึงกำหนดให้มีคะแนนส่วนช่วย (Handicap) หลังจากผลคะแนนที่ได้จากการประเมินเมื่อสิ้นสุดเป็นจำนวนเท่ากับ 5 คะแนน
  - 3.8 ขอให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลร่วมกับฝ่ายการเงินและการบัญชี และสำนักงานนโยบายแผน วิจัยและพัฒนา รวบรวมและแจ้งผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดระดับบุคคลตามนโยบายดังกล่าวให้ผู้ปฏิบัติงานระดับ 12 ขึ้นไป เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการรายงานผลการปฏิบัติงาน โดยกำหนดให้แจ้งหน่วยงานต่าง ๆ ภายในวันที่ 10 ตุลาคม 2566
- 3.5 Policy, Planning, Research and Development bureau has to follow up on the performance according to the important action plan 2023 from each organization and at the end of the fiscal year, summarize the results of operations according to the 2023 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 6<sup>th</sup> October 2023 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 2023 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 6<sup>th</sup> October 2023 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 10<sup>th</sup> October 2023.

## นโยบาย และผลการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์

การรถไฟฯ ได้ปรับปรุงระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 1.13 ว่าด้วยการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้สอดคล้องกับประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ โดยกำหนดหลักเกณฑ์การรับทรัพย์สินเพื่อประโยชน์อื่นใดโดยธรรมจรรยา และการกระทำหรือมีเหตุการณ์ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมที่เป็นการขัดแย้งทางผลประโยชน์ อันทำให้การรถไฟฯ ต้องเสียผลประโยชน์เช่นในกรณีดังต่อไปนี้

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

กำหนดให้มีการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี หรือเมื่อได้รับตำแหน่งใหม่ หรือเมื่อมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นในระหว่างปี โดยรายงานของผู้ว่าการรถไฟฯให้นำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย 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.



Officials/Employees  
พนักงาน/ลูกจ้างเฉพาะงาน

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

สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ ได้รายงานการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ประจำปีงบประมาณ 2566 นำเสนอผู้ว่าการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2566 สรุปได้ดังนี้

1. พนักงาน/ลูกจ้างเฉพาะงานที่ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

	พนักงาน Officials	ลูกจ้าง Employees	รวมทั้งสิ้น Total
รายงานเป็นประจำในเดือนตุลาคมของทุกปี Report regularly in October of every year.	8,015	2,339	10,354
รับตำแหน่งใหม่ ในระหว่างปีงบประมาณ 2566 Get a new position during fiscal year 2023	27	-	27

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

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

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

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

**สรุปการศึกษาดูงาน ตรวจสอบการดำเนินงาน และฝึกอบรม/สัมมนาของคณะกรรมการรถไฟฯ ประจำปี 2566**

**Summary of the study tour, observation visit and training/seminars of SRT Board of Commissioners for the year 2023**

**การทดสอบรถจักรไฟฟ้า เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2566**

**EV locomotive test run 11<sup>th</sup> January 2023**

คณะกรรมการรถไฟฯ เข้าร่วมพิธีทดสอบการใช้รถจักรพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธี เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2566 ซึ่งเป็นรถต้นแบบคันแรกในการพัฒนารถไฟระบบ EV on Train ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างรถไฟฯ สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และบริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน)

SRT Board of Commissioners participated in a ceremony of electric locomotive test run where the Minister of Transport presided over the ceremony on 11<sup>th</sup> January 2023. It is the first prototype locomotive in the development of the EV on Train system which is a cooperation between the State Railway of Thailand, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) and Energy Absolute Public Company Limited.



การรถไฟฯ จัดงานวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ครบรอบ 126 ปี  
เดินทางขับเคลื่อนภารกิจของการรถไฟฯ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ยกระดับ  
การให้บริการประชาชน

ประธานกรรมการ เข้าร่วมงานวันสถาปนากิจการรถไฟ ครบรอบ 126 ปี  
วันที่ 26 มีนาคม 2566 และเป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถจักรไอน้ำ  
นำเที่ยว ขบวนที่ 901 กรุงเทพ - ออยุธยา ซึ่งเป็นรถจักรไอน้ำ รุ่นหลัง  
สงครามโลกครั้งที่ 2 ให้นักท่องเที่ยวได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทาง  
ศึกษาเส้นทางประวัติศาสตร์ โดยได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวของ  
ตัวโดยสารเต็มทุกที่นั่ง



The State Railway of Thailand held an event for celebrating  
the 126<sup>th</sup> anniversary of the establishment of the railway  
business, driving forward SRT mission, develop infrastructure  
and raise the level of public service

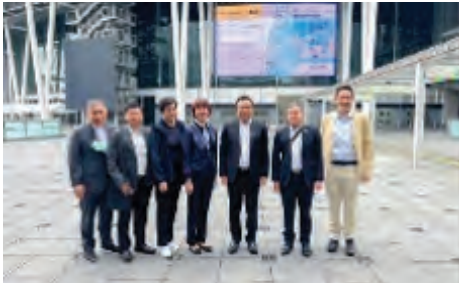
The chairman of Board of Commissioners participated in the 126<sup>th</sup>  
anniversary of the establishment of the railway business on 26<sup>th</sup> March  
2023 and presided over the launching ceremony of the steam locomotive  
excursion train no. 901; Bangkok - Ayutthaya, which is a steam  
locomotive generation after World War 2. This is for tourists to join as  
part of the journey to study the historical route and it got the attention  
of tourists, tickets were reserved for all seats.

การศึกษาดูงานของคณะกรรมการรถไฟฯ และผู้บริหารการรถไฟฯ  
ระหว่างวันที่ 8 - 14 มิถุนายน 2566  
ณ มหานครโตเกียว และเมืองอาคิตะ ประเทศญี่ปุ่น

คณะกรรมการรถไฟฯ ผู้ว่าการรถไฟฯ ผู้บริหารและพนักงานการรถไฟฯ  
ได้มีการเดินทางไปศึกษาดูงานระบบรถไฟ และงานด้านการพัฒนาพื้นที่  
รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ของประเทศญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ 8 - 14  
มิถุนายน 2566 โดยได้เข้าพบผู้บริหารกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน  
การขนส่ง และการท่องเที่ยว (Ministry of Land, Infrastructure,  
Transport and Tourism: MLIT) และได้ประชุมหารือร่วมกับผู้บริหาร  
ขององค์การพัฒนาและฟื้นฟูเมือง (Urban Renaissance Agency: UR)  
ในวันที่ 9 มิถุนายน 2566 จากนั้นได้ไปศึกษาดูงานด้านการพัฒนาพื้นที่  
รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ในโครงการพัฒนาพื้นที่ Saitama  
Shin-Toshin การพัฒนาพื้นที่ใต้ทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีนาคาเมงุโระ  
(Nakameguro) และการพัฒนาพื้นที่ TOD รอบสถานีอาคิตะ  
(Akita Station) รวมถึงได้ศึกษาดูงานระบบรถไฟชินคันเซ็นในเส้นทาง  
โตเกียว - อาคิตะ โรงซ่อมบำรุงและศูนย์ฝึกอบรม JR East ณ เมืองอาคิตะ  
(Akita General Rolling Stock Center) และการศึกษาดูงานสถานี  
ต้นแบบและรถไฟไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่ที่สถานีโอกะ (Oga Station)

SRT Board of Commissioners and the Executives Study tour  
during 8<sup>th</sup> - 14<sup>th</sup> June 2023  
at Tokyo Metropolitan and Akita City, Japan

SRT Board of Commissioners, SRT Governor, the executives and the  
officials travelled to Japan for study tour program and studied the  
railway system and Transit Oriented Development (TOD) in Japan during  
8<sup>th</sup> - 14<sup>th</sup> June 2023. In this regard, they met the executives of Ministry  
of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) and held a  
meeting to discuss with the executives of the Urban Renaissance  
Agency (UR) on 9<sup>th</sup> June 2023. Then went on a study visit to the TOD  
in the Saitama Shin-Toshin area development project, the TOD around  
Nakameguro Station, and the TOD area around Akita Station including  
a study visit to the Shinkansen train system on the Tokyo - Akita route,  
a JR East maintenance facility and training center in Akita City (Akita  
General Rolling Stock Center), and a study visit to a prototype station  
and battery electric trains at Oga Station.



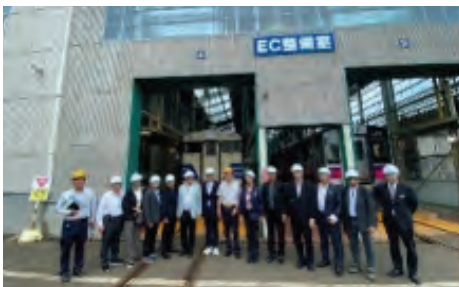
การศึกษาดูงาน TOD: โครงการพัฒนาพื้นที่ Saitama Shin-Toshin  
Study Visit: TOD, Saitama Shin-Toshin project area



การศึกษาดูงานโรงงานซ่อมบำรุงและศูนย์ฝึกอบรม JR East ณ เมืองอาคิตะ  
(Akita General Rolling Stock Center)  
Akita General Rolling Stock Center and JR East Training Center

ศูนย์ฝึกอบรมของโรงซ่อมบำรุงได้จัดให้มีอุปกรณ์เพื่อใช้เรียนรู้ในการปฏิบัติงาน และการจำลองเหตุการณ์เกี่ยวกับ ความปลอดภัยโดยการสร้างความรู้สึกรจริง เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความจำเป็นของการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย

The workshop's training center provides equipment to learn how to operate and simulate the events related to safety by creating a sense of reality to make employees aware of the necessity of using safety equipment





รถดีเซลราง KIHA 40 - 48 จำนวน 20 คัน ที่ JR East จะบริจาคให้การรถไฟฯ KIHA 40-48; 20 coaches at JR East that will be donated to SRT

**พินิจงานเส้นทางสายตะวันออกเยี่ยมชมโรงงานมักกะสัน และสถานีฉะเชิงเทรา ของคณะกรรมการรถไฟ**

คณะกรรมการรถไฟฯ ได้เยี่ยมชมโรงงานมักกะสัน และได้เดินทางโดยรถไฟดีเซลราง Kiha 183 ในการพินิจงานเส้นทางสายตะวันออก ทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวเสมือนจริง ตามโปรแกรมท่องเที่ยวทางรถไฟ Kiha 183 เส้นทาง กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2566



**SRT Board of Commissioners’ Site Visit on the eastern line, visit the Makkasan Workshop and Chachoengsao Station**

SRT Board of Commissioners visited the Makkasan Workshop and traveled by diesel train Kiha 183 to visit the eastern line, test the virtual travel route of the Kiha 183 excursion train program, Bangkok - Chachoengsao - Bangkok route on 27<sup>th</sup> July 2023.

**สัมมนาสร้างความรู้ความเข้าใจระบบประเมินผลการดำเนินงาน หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการนำองค์กร (Corporate Convenance & Leadership)”**

นายระพี ผ่องบุพกิจ ประธานอนุกรรมการ CG เปิดสัมมนาสร้างความรู้ความเข้าใจ CG & Leadership เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2566 เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ ความเข้าใจ ตระหนักถึงความสำคัญของระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ หัวข้อการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร (Corporate Governance & Leadership: CG & Leadership) สามารถนำความรู้ ความเข้าใจ มาประยุกต์ปรับใช้ในการปฏิบัติงาน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการรถไฟฯ ตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ

**Knowledge and Understanding Building of Performance Evaluation Systems Seminar Topic: “Corporate Governance & Leadership”**

Mr. Rapee Phongbupakicha, Chairman of the CG Subcommittee, presided over a seminar to build knowledge and understanding of CG & Leadership on 28<sup>th</sup> June 2023 so that trainees will gain knowledge, understanding, and awareness of the importance of the state enterprise performance evaluation system on the topic: Corporate Governance and Leadership, be able to apply knowledge and understanding to work and support the operations of the SRT Board of Commissioners according to the state enterprise performance evaluation system.



การฝึกอบรม/สัมมนา ของคณะกรรมการรถไฟ

SRT Board of Commissioners Training and Seminar

ลำดับ No.	รายนาม Name-Surname	รายละเอียด Courses
1	นายจิรุตม์ วิศาลจิตร Mr. Chirute Visalachitra	หลักสูตร “หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย” รุ่นที่ 11 Rule of Law for Democracy, Class 11
2	นายกรณินทร์ กาญจนมัย Mr. Koranin Kanchanomai	หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 65 ประจำปีการศึกษา 2565 - 2566 National Defense Course (NDC), Class 65, Academic Year 2022 - 2023
3	นางสาวศุภรศรี อภิญาวัฒน์ Miss Suksiri Apinyanuwat	หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 27 High-Level Justice Administration Executive (B.Y.S.), Class 27
4	นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล Miss Trithip Sivakriskul	หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 26 Politics and Governance in a Democratic System for Senior Executives, Class 26
5	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย Mr. Apirat Chaiwongnoi	หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 4 Board Essentials Program (BEP), Class 4 หลักสูตร “หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย” รุ่นที่ 11 Rule of Law for Democracy, Class 11 หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 201/2023 Director Accreditation Program (DAP), Class 201/2023

หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 4  
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

Board Essentials Program (BEP) class 4  
(Mr. Apirat Chaiwongnoi)





การรถไฟแห่งประเทศไทย  
STATE RAILWAY OF THAILAND

รถโดยสาร เอสอาร์ที รอยัล บลอสซึ่ม

# บันทึกเหตุการณ์สำคัญ ปี 2566

## 2023 MILESTONES



### ธันวาคม 2565

December 2022

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทาน พวงมาลาหลวง ดอกไม้และตะกร้าสิ่งของพระราชทาน แก่เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ จากเหตุระเบิด ขณะกำลังเก็บกู้รถพ่วงตกรางระหว่างสถานี คลองแฉะ - ปาดังเบซาร์ ยิ่งความซาบซึ้งและสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณอันหาที่สุดมิได้แก่ พนักงานคนรถไฟและครอบครัวของเจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงานทุกคน

His Majesty the King graciously granted the royal wreath, flowers and baskets of royal gifts to officials of the State Railway of Thailand who died and were injured from the explosion while recovering the derailed wagons between Klong Ngae and Padang Besar stations, we also express our gratitude and appreciation for His Majesty's infinite kindness to the State Railway of Thailand's employees and their families.



## ตุลาคม 2565

October 2022

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการทำหน้าที่สนับสนุนภารกิจต่าง ๆ ในการดำเนินงานด้านสาธารณสุข ประชาชน โดยเฉพาะการสนับสนุนพื้นที่ภายในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ จัดตั้งเป็นศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้ารับบริการฉีดวัคซีนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ท้วมถึง ทั้งนี้ในช่วงเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แสดงความห่วงใย โดยได้นำอาหารกล่อง น้ำดื่ม เครื่องอุปโภคบริโภค และของใช้ที่จำเป็นไปส่งมอบเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการรถไฟฯ มีความภาคภูมิใจอย่างมากที่ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือคนไทย แม้จะต้องมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูงมาก แต่เพื่อความปลอดภัยของประชาชน การแก้ปัญหาเศรษฐกิจให้สามารถเดินต่อไปได้ เป็นสิ่งที่ไม่สามารถประเมินค่าได้ การรถไฟฯ พร้อมสนับสนุนอย่างเต็มที่ เพื่อประโยชน์ และความสุขของพี่น้องคนไทยทุกคน

The State Railway of Thailand became a part of various missions to support the public health work, especially providing the area within Krung Thep Aphiwat Central Terminal to be a vaccination center in Bang Sue so that people can receive vaccination services conveniently, quickly and thoroughly. During the COVID-19 outbreak situation, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand continuously sent his concern via boxed food, drinking water, consumer products and necessary items to relieve the suffering. The State Railway of Thailand is very proud to be a part of helping Thai people. Even though there must be very high operating costs but for the safety of the people and solving economic problems so that they can live their lives. It is something that cannot be assessed. The State Railway of Thailand is ready to fully support it for the sake of benefit and happiness of all Thai people.



## ตุลาคม 2565

October 2022

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานนำคณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง การรถไฟฯ อัญเชิญผ้าพระกฐินพระราชทาน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ประจำปีพุทธศักราช 2565 พร้อมบริวารกฐิน (เครื่องพระกฐิน พระราชทานทั้งหมด) ถวาย ณ วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ โดยมีพระธรรมโพธิมงคล (เจ้าอาวาส) เป็นประธานฝ่ายสงฆ์ พร้อมทั้งมีประชาชนและผู้มีจิตกุศลร่วมถวายจตุปัจจัยบำรุงและบูรณะพระอารามทำบุญกฐินพระราชทาน ประจำปี 2565 เป็นจำนวนเงิน 1,899,559 บาท

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand led the executives, the officials, and the employees of the State Railway of Thailand bringing the Royal Kathin Robe for the year 2022 with other fundamental supplies (all Royal Kathin Robes) to offer at Wat Saket Ratchaworamahawihan, Pom Prap Sattru Phai District, Bangkok. Phra Dhamma Bodhimongkol (Abbot) presided over as the chairman from the Sangha together with Buddhist and charitable people joining in to donate requisites for the maintenance and restoration of the monastery by making merit with the Royal Kathin Robe for the year 2022, amounting to 1,899,559 Baht.



## ตุลาคม 2565

October 2022

คณะกรรมการขับเคลื่อน 5G แห่งชาติ คณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการบริหารกองทุนพัฒนาดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและสังคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ร่วมกันเปิดตัวต้นแบบสถานีอัจฉริยะ 5G (5G Smart Station) แห่งแรก ในไทยและอาเซียน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยนำเทคโนโลยี 5G มาใช้ยกระดับบริการล้ำสมัยเพื่อให้บริการประชาชน โดยมี พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานกรรมการบริหารกองทุนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เป็นประธานเปิดตัวโครงการฯ

National 5G Steering Committee, National Digital for Economy and Society Committee, Executive Committee of the Digital Development Fund for Economy and Society and the State Railway of Thailand jointly launched the first 5G Smart Station prototype in Thailand and ASEAN at Krung Thep Aphiwat Central Terminal by using 5G technology to upgrade state-of-the-art services to serve people. General Prawit Wongsuwan, Deputy Prime Minister as Chairman of the Executive Committee of the Digital Development Fund for Economy and Society chaired the launch of the project.



## มกราคม 2566

January 2023

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีทดสอบการใช้งานรถจักรพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ รถต้นแบบคันแรกในการพัฒนารถไฟระบบ EV on Train ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และบริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) โดยมี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รศ.ดร.คมสัน มาลีสี อธิการบดี สจล. พร้อมด้วยผู้บริหารกระทรวงคมนาคม หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และสื่อมวลชน เข้าร่วมพิธี ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport presided over the running test ceremony of battery-powered electric locomotives. The first prototype locomotive in the development of the EV on Train system which is a collaboration between the State Railway of Thailand (SRT), King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL), and Pure Energy Public Company Limited. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, Assoc. Prof. Dr. Komsan Maleesee, president of KMITL, along with the executives of the Ministry of Transport, government organizations, the private sector, and the media attended the ceremony at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, Chatuchak District, Bangkok.



## มกราคม 2566

January 2023

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดให้บริการขบวนรถไฟทางไกลและปล่อยขบวนรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ สถานีรถไฟหลักแห่งใหม่ ของประเทศไทย เพื่อพัฒนาและยกระดับให้เป็น ศูนย์กลางคมนาคมทางรางที่ครอบคลุมการเชื่อมต่อการเดินทาง และขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ โดยมี นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายพิเชฐ คุณธธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ประธานกรรมการรถไฟฯ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบก รักษาการรองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ) นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหาร การรถไฟฯ และสื่อมวลชน เข้าร่วมงาน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ถนนกำแพงเพชร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร



## มีนาคม 2566

March 2023

Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport presided over the ceremony for opening the long-distance train service and launching the inaugural train at Thailand's new main train station to develop and upgrade it to be a rail transportation center that covers travel connections and all modes of public transportation and reduce traffic congestion in the heart of Bangkok. Mr. Chayathan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Pisak Jitwiriyawasin Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Sorapong Paitoonphong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Pichet Kunathamrak Director-General of the Department of Rail Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Chairman of Board of Commissioners and Director General of the Department of Land Transport, Acting Deputy Permanent Secretary, Ministry of Transport (Administrative) Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand along with the executives from the Ministry of Transport, SRT executives and the media attended the event at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, Kamphaeng Phet Road, Chatuchak District, Bangkok.

นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน) จัดงาน Unfolding Bangkok ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เปิดประสบการณ์ใหม่ เรียนรู้ประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่าของชาติ ผ่านการแสดงแสง สี เสียง ดนตรี และการแสดงหลากหลาย เมื่อช่วงวันที่ 18 - 26 มีนาคม 2566 เพื่อร่วมเฉลิมฉลองในโอกาสครบรอบ 126 ปี วันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ปรากฏว่าตลอดระยะเวลาจัดงานทั้ง 9 วัน ได้รับการตอบรับที่ดีมาก จากประชาชนชาวไทย และนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยแต่ละวันมีผู้เข้าร่วมงานกว่า 1 หมื่นคน สูงสุดกว่า 3 หมื่นคนต่อวัน และในช่วงเดือนเมษายนจะนำหัวรถจักรประวัติศาสตร์รุ่นต่าง ๆ ที่ควรรักษา ภัการอนุรักษ์ มาจัดแสดงแบบถาวรเพื่อให้ประชาชน และนักท่องเที่ยวได้ชื่นชม พร้อมเรียนรู้ประวัติศาสตร์ของหัวรถจักรแต่ละคัน และระบบขนส่งทางรางจากอดีตก้าวสู่อนาคตในลำดับต่อไป

Mr. Eakkarush Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand in collaboration with the Creative Economy Agency (Public Organization) organized the Unfolding Bangkok event at Bangkok Station (Hua Lamphong) to open new experiences to learn about the nation's valuable history through a performance of light, sound, music and various performances during 18<sup>th</sup>- 26<sup>th</sup> March 2023. This is to celebrate the 126<sup>th</sup> anniversary of the establishment of the State Railway of Thailand. Throughout the 9 days of the event, there was a very good response from Thai people and foreign tourists. There were more than 10,000 people attended the event each day with a maximum of more than 30,000 people per day. In April, various historical locomotives that are worthy of preservation will be brought to be permanently displayed for the people and the tourists to learn about the history of each locomotive and rail transport systems from the past to the future.



## เมษายน 2566

April 2023

นายอนุวัตร ทาวอร์สศักดิ์ รักษาการ รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดเดินขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ ส่งออกทุเรียนจากภาคตะวันออกไทยสู่ประเทศจีน ด้วยรถไฟขบวนพิเศษ มาบตาพุด - สถานีท่านาแล้ง สปป.ลาว ซึ่งเกิดขึ้นจากความร่วมมือระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย กับ เก้าเจริญ เทรน ทรานสปอร์ต จำกัด โดยเริ่มขนส่งจากมาบตาพุด จังหวัดระยอง ถึงจังหวัดหนองคาย และขนส่งต่อไปยังสถานีท่านาแล้งใน สปป.ลาว จากนั้นเชื่อมต่อขนส่งไปที่ Transshipment Yard จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า ลาว - จีน ไปยังปลายทางเมืองกวางโจว ประเทศจีน ณ สถานีมาบตาพุดจังหวัดระยอง

Mr. Anuwat Thawornsak, Acting Deputy Director, Freight Service Department, State Railway of Thailand presided over the opening ceremony of the container train exporting durian from the Eastern of Thailand to China with a special train from Map Ta Phut - Thanaleng Station, Lao PDR, which arose from the cooperation between the State Railway of Thailand and Kaocharoen Train Transport Co., Ltd. The transportation started from Map Ta Phut, Rayong Province, to Nong Khai Province and continued to Thanaleng Station in Lao PDR then connected to the Transshipment Yard, a transfer point for Lao-Chinese goods to the destination in Guangzhou, China, at Map Ta Phut Station, Rayong Province.



## พฤษภาคม 2566

May 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย จับมือภาคเอกชน เปิดทดลองเดินขบวนรถพิเศษขนส่ง “เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน” 46 ตัน จากสถานีนาผักขวาง ประจวบคีรีขันธ์ ไปยังที่หยุดรถศรีสำราญ สุพรรณบุรี 356 กิโลเมตร ใช้เวลา 10 - 12 ชั่วโมง โดยจะเริ่มขนส่งเชิงพาณิชย์ปีหน้า และเดินทางถึงเอกชนขนส่งสินค้าเปลี่ยนใหม่ทดจากถนนสู่ราง และจัดหาโบกี้บรรทุกตู้สินค้า รองรับการเติบโตขนส่งสินค้าทางรางในอนาคต นอกจากนี้การรถไฟฯ ยังอยู่ระหว่างการเตรียมจัดหาโบกี้รถบรรทุกตู้สินค้า 946 คัน วงเงินประมาณ 2,400 ล้านบาท เพื่อรองรับการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางรางที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

The State Railway of Thailand joined hands with the private sector to launch a trial train transporting 46 tons of “hot rolled steel sheets” from Na Phak Khwang Station, Prachuap Khiri Khan to Sri Samran Halt, Suphan Buri, 356 kilometers, takes 10-12 hours. The commercial transport will be starting next year together with moving forward to attract the private sector to transport goods and change mode from road to rail and prepare to procure wagons to support the growth of rail freight transport in the future. In addition, the State Railway of Thailand is in the process of preparing to procure 946 bogie container flat wagons, worth approximately 2,400 million baht, to support the growth of rail freight transport that will increase in the future.



## มิถุนายน 2566

June 2023

นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ มีนโยบายที่ต้องการส่งเสริม และอนุรักษ์อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ให้เป็นแลนด์มาร์กทางมรดกสำคัญทางประวัติศาสตร์ของประเทศควบคู่กับดำรงให้คงเป็นศูนย์กลางการเดินทางที่สำคัญของคนไทยจากอดีตก้าวไปสู่อนาคต การรถไฟฯ ได้เปิดพื้นที่สถานีกรุงเทพ เพื่อต่อยอดการจัดกิจกรรมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้เข้าชม เพื่อเรียนรู้ประวัติศาสตร์ของหัวลำโพง และระบบขนส่งทางรางของไทยให้มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในระดับโลก นอกจากนี้การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการนำรถจักรที่ทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ หาชมนได้ยาก และมีความสวยงาม จำนวน 7 คัน มาจัดแสดงเป็นการถาวรที่สถานีหัวลำโพง บริเวณชานชาลาที่ 4 โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนที่สนใจสามารถเข้ามาเยี่ยมชมเพื่อร่วมเรียนรู้วิวัฒนาการของรถจักรในประเทศไทย ทั้งนี้ ในอนาคต การรถไฟฯ ยังมีโครงการจัดนิทรรศการ ให้ความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาการรถไฟไทย การจัดแสดงสิ่งของเครื่องใช้ที่มีความสำคัญ และทรงคุณค่าในอดีตภายในสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) อีกด้วย



## สิงหาคม 2566

January 2023

Mr. Eakkarush Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has policy to promote and preserve the Bangkok Station (Hua Lamphong) building as an important historical heritage landmark of the country along with maintaining it as an important center of travel for Thai people from the past to the future. The State Railway of Thailand has opened the area at Bangkok Station to further organize activities for the people and the tourists to visit and learn the history of Hua Lamphong and Thailand's rail transportation system to be famous and well-known at the world level. In addition, the State Railway of Thailand is in the process of bringing 7 historic, rare and beautiful locomotives to be permanently displayed at Hua Lamphong Station at platform 4. The interested people will have an opportunity to come visit and learn about the evolution of locomotives in Thailand. In the future, the State Railway of Thailand will also have a project to organize an exhibition to provide knowledge about the development of the Thai railway business, display of important appliances and valuable in the past within Hua Lamphong Station as well.

นายอิริฐู รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการจัดการพลังงานในองค์กร ด้วยระบบดิจิทัล (Digital Platform) ระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย กับ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยมี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และนายสมปอง ดำรงอ่องตระกูล รองผู้ว่าการธุรกิจและการตลาด การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ พร้อมด้วย นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหารการรถไฟฯ คณะผู้บริหารการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และสื่อมวลชน ร่วมเป็นสักขีพยาน ณ หอประชุมราชรถสโมสร อาคารราชรถสโมสรห้องประชุม ชั้น 2 กระทรวงคมนาคม

Mr. Athirat Rattanaseth, Deputy Minister of Transport Acting for Minister of Transport presided over the signing ceremony of the Memorandum of Understanding on cooperation in energy management in organization with the digital platform project between the State Railway of Thailand and the Provincial Electricity Authority. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, and Mr. Sompong Damrong-Ongtrakul, Deputy Governor for Business and Marketing, Provincial Electricity Authority jointly signed the Memorandum of Understanding along with Mr. Chayathan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Ministry of Transport, the executives of the State Railway of Thailand, the executives of the Provincial Electricity Authority and the media joined as witnesses at the Rajarat Samoson Auditorium, Rajarat Club Building, meeting room, 2nd floor, Ministry of Transport

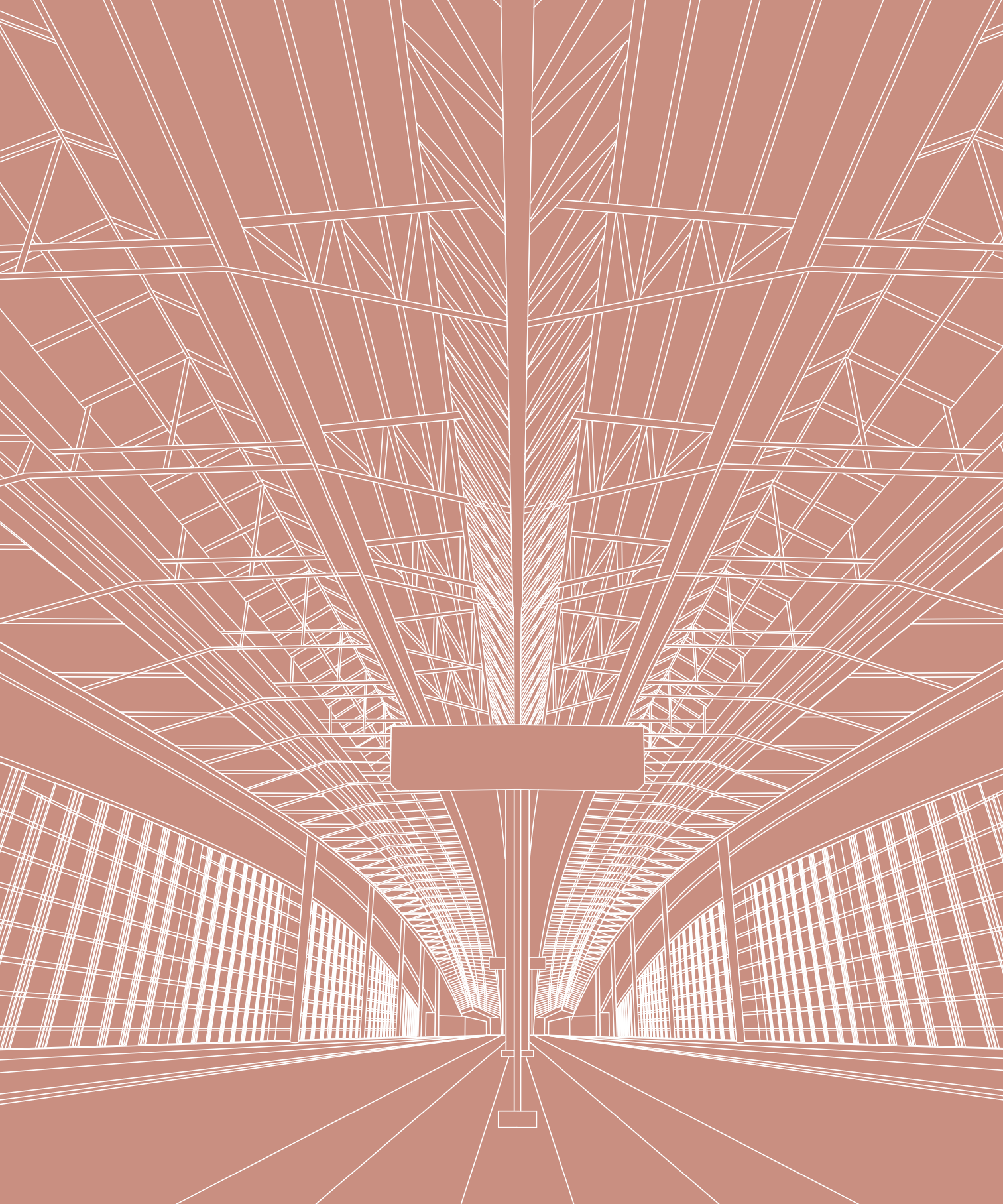


## กันยายน 2566

September 2023

ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้ารับรางวัล “คนต้นแบบคมนาคมประจำปี 2565 และประจำปี 2566” พร้อมประกาศนียบัตร และโล่เชิดชูเกียรติ จากกระทรวงคมนาคม โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟฯ เข้ารับรางวัล “คนต้นแบบคมนาคมประจำปี 2565” และนายอนันต์ โปธิ์นัมแดง รองผู้ว่าการรถไฟฯ เข้ารับรางวัล “คนต้นแบบคมนาคมประจำปี 2566” จาก นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นประธานในพิธี เพื่อยกย่องเชิดชูเกียรติ แก่บุคลากรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส มีคุณธรรม โดยมีคณะผู้บริหารและหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมเป็นสักขีพยาน ณ หอประชุมราชรถสโมสร อาคารราชรถสโมสร ชั้น 3 กระทรวงคมนาคม

The executives of the State Railway of Thailand received the award “Transport Role Model of the Year 2022 and Year 2023” with certificate and a plaque of honor from the Ministry of Transport. Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand received the award “Transport Role Model of the Year 2022” and Mr. Anan Phonimdaeng, Deputy Governor of the State Railway of Thailand received the award “Transport Role Model of the year 2023” from Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport who presided over the ceremony to honor the personnel of organizations under the Ministry of Transport who behaves as a role model; honest, transparent and have morality. The executives and organizations under the Ministry of Transport joined in as the witnesses at the Rajarot Club Auditorium, Rajarot Club Building, 3<sup>rd</sup> floor, Ministry of Transport.





การรถไฟแห่งประเทศไทย  
STATE RAILWAY OF THAILAND

3

336

336

336

รถจักรไอน้ำคอนโซลเดซี่

# สถิติบุคคล

## HUMAN RESOURCES STATISTICS

จำนวนพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงาน  
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำเดือนกันยายน 2566

Employee and Project Staff of  
the State Railway of Thailand as of September 2023



อัตรากำลัง  
MANPOWER

	พนักงาน Employee		ลูกจ้าง (สัญญาจ้างรายปี) Staff (Yearly Contact)	
กรอบอนุมัติ Employee Quota	มีจริง (ครองอัตรา) Current Employees		กรอบอนุมัติ Employment Quota	มีจริง (ครองอัตรา) Staff Yearly
18,015 อัตรา	9,242	อัตรา	4,056 อัตรา	3,487 อัตรา

ฝ่าย/สำนักงาน Department/Office	พนักงาน Employee		ลูกจ้างเฉพาะงาน Project Staff		รวมอัตรา Total		ค่าร้อยละ Percentage
	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quota	จำนวนจริง Current Employees	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quota	จำนวนจริง Current Staff	รวมกรอบอัตรา พนักงาน / ลูกจ้างฯ อนุมัติ Employees / Staff Quota	รวมจำนวน พนักงาน / ลูกจ้างฯ มีจริง Current Employees / Staff	
การรถไฟฯ State Railway of Thailand	231	5	193	-	424	5	เฉพาะตัว
รองผู้ว่าการ Deputy Governor	7	7	-	-	7	7	100.00
ผู้ช่วยผู้ว่าการ Assistant Governor	2	2	-	-	2	2	100.00

ฝ่าย/สำนักงาน Department/Office	พนักงาน Employee		ลูกจ้างเฉพาะงาน Project Staff		รวมอัตรา Total		ค่าร้อยละ Percentage
	อัตราจ้างอนุมัติ Employment Quota	จำนวนจริง Current Employees	อัตราจ้างอนุมัติ Employment Quota	จำนวนจริง Current Staff	รวมกรอบอัตรา พนักงาน / ลูกจ้าง อนุมัติ Employees / Staff Quota	รวมจำนวน พนักงาน / ลูกจ้าง มีจริง Current Employees / Staff	
ฝ่ายทรัพยากรบุคคล Human Resource Department	127	75	13	12	140	87	62.14
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ Information Tecnology Department	88	61	5	4	93	65	69.89
ฝ่ายการเงินและการบัญชี Finance and Accounting Department	263	85	33	23	296	108	36.49
ฝ่ายการพัสดุ Store Department	196	54	12	11	208	65	31.25
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง Special Project and Construction Department	145	94	5	2	150	96	64.00
ฝ่ายการช่างโยธา Civil Engineering Department	3,109	1,093	1,201	1,141	4,310	2,234	51.83
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม Signalling and Telecommunications Department	634	452	83	63	717	515	71.83
ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ Traffic Operation Department	4,332	2,480	1,187	984	5,519	3,464	62.76
ฝ่ายบริการโดยสาร Passneger Service Department	1,330	816	391	371	1,721	1,187	68.97
ฝ่ายบริการสินค้า Freight Service Department	596	370	25	18	621	388	62.48
ฝ่ายการช่างกล Mechanical Engineering Department	6,114	3,321	717	682	6,831	4,003	58.60
ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน Property Management Department	95	47	31	31	126	78	61.90
ฝ่ายตรวจสอบภายใน Internal Auditing Department	54	16	2	1	56	17	30.36
ฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน Land Development Project Administration Department	49	17	22	19	71	36	50.70
สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ Strategic Traffic Bureau	21	11	3	2	24	13	54.17
สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง Procurement Bureau	72	31	17	14	89	45	50.56

ฝ่าย/สำนักงาน Department/Office	พนักงาน Employee		ลูกจ้างเฉพาะงาน Project Staff		รวมอัตรา Total		ค่าร้อยละ Percentage
	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quota	จำนวนจริง Current Employees	อัตรากำลังอนุมัติ Employment Quota	จำนวนจริง Current Staff	รวมกรอบอัตรา พนักงาน / ลูกจ้าง อนุมัติ Employees / Staff Quota	รวมจำนวน พนักงาน / ลูกจ้าง มีจริง Current Employees / Staff	
สำนักงานผู้ว่าการ Governor Bureau	60	29	33	30	93	59	63.44
สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา Policy, Planning Service Research and Development Bureau	29	14	4	3	33	17	51.52
สำนักงานอาณานิคม Legal Bureau	66	23	10	10	76	33	43.42
สำนักงานแพทย์ Medical Bureau	235	52	36	36	271	88	32.47
สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า Electricified Rail Management Bureau	13	11	4	3	17	14	82.35
สำนักงานผู้ตรวจการรถไฟ Office Inspector Governor	16	13	4	4	20	17	85.00
สถาบันฝึกอบรมระบบราง Institute of Railway Training	50	26	4	3	54	29	53.70
ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดชายแดนภาคใต้ Southern Border provinces Operation Center of the State Railway of Thailand	8	6	-	-	8	6	75
ศูนย์ประสานงานและเลขานุการฯ Board of Commissioners Coordination and Secretarial Center	14	9	3	2	17	11	64.71
ศูนย์ประชาสัมพันธ์ Public Relations Center	25	12	3	3	28	15	53.57
ศูนย์บริหารความเสี่ยง Risk Management Center	8	3	2	2	10	5	50.00
กองควบคุมการปฏิบัติการ Operation Control Division	13	7	1	2	14	9	64.29
กองบังคับการตำรวจรถไฟ Railway Police Division	13	-	12	11	25	11	44.00
<b>รวม Total</b>	<b>18,015</b>	<b>9,242</b>	<b>4,056</b>	<b>3,487</b>	<b>22,071</b>	<b>12,729</b>	<b>57.67</b>

หมายเหตุ : อ้างอิงจำนวนกรอบอัตรากำลังที่ใช้หรือขออาศัยอัตราจริง

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

พัฒนาขีดความสามารถ  
ด้านการแข่งขัน

---

**ENHANCE  
COMPETITIVE ADVANTAGE**

# พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการ และรองรับการคมนาคมขนส่ง

## รถไฟทางคู่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

ช่วงปีที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย พยายามเร่งรัดและผลักดันการดำเนินงานก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่จนแล้วเสร็จ และมีความพร้อมที่จะเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมายใน 2 สายทาง โดยคาดหวังอย่างยิ่งว่าจะเป็นประโยชน์ต่อการเดินทาง และการขนส่ง อันเป็นการรองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

## รถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน

โครงการรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนหรือระยะที่ 1 มีความยาวรวมกัน 993 กิโลเมตร มีการดำเนินงานก่อสร้างครบทุกเส้นทาง ซึ่งตามกำหนดจะสามารถเปิดให้บริการได้ครบภายในปี พ.ศ. 2568 โดยโครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จะช่วยเพิ่มความเร็วในการเดินทางรถไฟขนส่งสินค้าจากเฉลี่ย 29 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถไฟสามารถขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มจากเฉลี่ย 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟในรัศมี 500 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ใช้เวลาน้อยลง 1 เท่าตัว นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมให้เกิดการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางมากขึ้น จาก 10 ล้านตัน/ปี เพิ่มเป็น 20 ล้านตัน/ปี และกระตุ้นให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวหันมาใช้รถไฟเดินทางเพิ่มเป็น 35 ล้านคน/ปี

### สถานะการดำเนินงาน

## โครงการก่อสร้างทางรถไฟ

ที่	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	รายละเอียด/สถานะปัจจุบัน	หมายเหตุ
1	<b>โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 7 เส้นทาง</b>	<b>993</b>		
	<b>เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 293 กิโลเมตร</b>	<b>106</b> <b>187</b>	เปิดให้บริการแล้ว เปิดให้บริการแล้ว	
	<b>คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2566 จำนวน 3 เส้นทาง ระยะทาง 420 กิโลเมตร</b>	<b>169</b> <b>84</b> <b>167</b>	คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2566 คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2566 คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2566	
	<b>อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 280 กิโลเมตร</b>	<b>132</b> <b>148</b>	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2568 อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2568	

# รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ

## — ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย

**ระยะทาง** : 106 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดินและอุโมงค์

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 7 สถานี

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2562

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 7.17 ล้านคน/ปี (ปี 2569)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า** : 17.18 ล้านตัน/ปี (ปี 2569)

**วงเงินลงทุน** : 10,233 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 6.75%  
ค่า EIRR = 27.31%

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

**สัญญาที่ 1** ชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-วิหารแดง และบุญใหญ่-ชุมทางแก่งคอย พร้อมทางเลี้ยวเมือง

**สัญญาที่ 2** วิหารแดง-บุญใหญ่ พร้อมอุโมงค์



# รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ

## — ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

**ระยะทาง** : 187 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดินและยกระดับ

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 19 สถานี  
ป้ายหยุดรถ 7 แห่ง

**ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)** : 3 แห่ง (สถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2562

**คาดการณ์ปริมาณ**

**ผู้โดยสาร** : 46,350 คน/วัน (ปี 2577)

**คาดการณ์ปริมาณ**

**ขนส่งสินค้า** : 16,400 ล้านตัน/ปี (ปี 2577)

**วงเงินลงทุน** : 24,326 ล้านบาท

**ผลการศึกษา**

**ความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 5.90%

: ค่า EIRR = 24.55%



ขอนแก่น  
สถานีขอนแก่น  
สถานีท่าพระ  
ป้ายหยุดรถหนองเม็ก  
สถานีบ้านแฮด

สถานีบ้านไผ่  
สถานีบ้านหัน  
สถานีเมืองพล  
สถานีหนองมะเขือ

ป้ายหยุดรถศาลาดิน  
สถานีหนองบัวลาย  
ป้ายหยุดรถเนินสวรรค์  
สถานีชุมทางบัวใหญ่  
ป้ายหยุดรถห้วยระหัด

สถานีโนนทองหลาง  
สถานีเมืองคง  
สถานีพลสงคราม  
สถานีบ้านมะค่า  
สถานีโนนสูง  
ป้ายหยุดรถบ้านไร่  
สถานีบ้านดอนใหญ่  
ป้ายหยุดรถเนินกุ่มเปบ  
สถานีบ้านดงพลอง

สถานีหนองแมว  
ป้ายหยุดรถบ้านหนองกิงงา  
สถานีบ้านกระโดน  
สถานีบ้านเกาะ  
ป้ายหยุดรถบ้านหนองกิงงา  
สถานีชุมทางถนนจิระ



- สัญลักษณ์
- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
  - (CY) ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

# รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

## — ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

**ระยะทาง** : 148 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดินและยกระดับ

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 20 สถานี  
ที่หยุดรถ 6 แห่ง

**ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)** : 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)

**อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ** : 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2568

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 81,130 คน/วัน (ปี 2577)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า** : 60,430 ตัน/วัน (ปี 2577)

**วงเงินลงทุน** : 18,699 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 5.59%  
ค่า EIRR = 20.21%

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

- สัญญาที่ 1** บ้านกล้วย-โคกกระทิง
- สัญญาที่ 2** ท่าแค-ปากน้ำโพ



- สัญลักษณ์
- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
  - CY ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
  - อาคารศูนย์ควบคุมการเดินทาง



## ทางรถไฟยกระดับยาวที่สุดในประเทศไทย (จังหวัดลพบุรี)



โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ (ช่วงบ้านกล้วย-โคกกระท่อม)  
มีการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับระยะทาง 19 กิโลเมตร เลี้ยวเมืองลพบุรี  
ซึ่งถือเป็นไฮไลท์ของโครงการและทางรถไฟยกระดับที่ยาวที่สุดในประเทศไทย



จุดเริ่มต้นอยู่ที่สถานีรถไฟบ้านกล้วย ก่อสร้างเป็น  
ทางรถไฟระดับพื้น ระยะทางประมาณ **5.7 กิโลเมตร**  
และมีการปรับแนวก่อสร้างทางรถไฟใหม่ เพื่อหลีกเลี่ยง  
ผลกระทบกับพระปรางค์สามยอด และโบราณสถาน  
ที่สำคัญของจังหวัดลพบุรี โดยเป็นการยกระดับ  
ทางรถไฟ ขนานกับทางหลวงหมายเลข 366 ระยะทาง  
**19 กิโลเมตร** มีความสูงประมาณ **10-20 เมตร**  
ก่อนจะเริ่มลดระดับลงเป็นทางรถไฟระดับพื้น ระยะทาง  
ประมาณ **4.3 กิโลเมตร** และบรรจบกับทางรถไฟเดิม  
บริเวณก่อนเข้าสู่สถานีโคกกระท่อม





ถือว่าเป็น**ทางรถไฟยกระดับที่มีระยะทางยาวที่สุดในประเทศไทย** ณ ปัจจุบัน และทางยกระดับบางช่วงต้องยกระดับข้ามแยก และข้ามแม่น้ำลพบุรี ซึ่งต้องใช้เทคนิคค่อนข้างสูงในการก่อสร้าง โดยมีระยะทางยกระดับรวมทั้งโครงการ 29 กิโลเมตร ทั้งนี้มีการก่อสร้างสถานีรถไฟบนทางยกระดับ 1 สถานี ได้แก่ **สถานีรถไฟพยุหี 2**



# รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

## — ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ

<b>ระยะทาง</b>	: 132 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดิน ยกระดับ และอุโมงค์
<b>ความเร็วในการให้บริการ</b>	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
<b>จำนวนสถานี</b>	: 19 สถานี
<b>ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)</b>	: 1 แห่ง (สถานีกุตุฉิก)
<b>อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ</b>	: 1 แห่ง (สถานีนครราชสีมา)
<b>ระบบราง</b>	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
<b>สถานะ</b>	: คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2568

<b>คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร</b>	: 78,395 คน/วัน (ปี 2577)
<b>คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า</b>	: 29,841 ตัน/วัน (ปี 2577)
<b>ผลการศึกษาความเหมาะสม</b>	: ค่า FIRR = 8.33% ค่า EIRR = 19.40%

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 3 สัญญา

- สัญญาที่ 1** มาบกะเบา-คลองขนานจิตร
- สัญญาที่ 2** คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ
- สัญญาที่ 3** อุโมงค์รถไฟ



# อุโมงค์รถไฟยาวที่สุดในประเทศไทย (จังหวัดสระบุรี)

“

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ  
มีไฮไลต์งานอยู่ที่งานสัญญา 3 งานอุโมงค์รถไฟ  
เป็นอุโมงค์ที่ 1 จากทั้งหมด 3 อุโมงค์  
โดยตั้งอยู่ระหว่างสถานีมาบตาพาด สถานีผาเสด็จ และสถานีหินลับ  
เป็นอุโมงค์คู่ ทางเดี่ยว มีความกว้างประมาณ 7.50 เมตร  
สูงประมาณ 7.00 เมตร ยาวประมาณ 5.42 กิโลเมตร  
นับเป็นอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย

”



ตลอดอุโมงค์มีทางเดินเพื่อการอพยพฉุกเฉิน ตลอดความยาว มี**ทางเชื่อมหนีภัย (Cross Passage)** และ**ห้องควบคุม (Equipment Room)** ทุก ๆ ระยะ 500 เมตร

มี**ระบบความปลอดภัยภายในอุโมงค์อย่างสมบูรณ์** ได้แก่ ระบบระบายอากาศ ระบบแจ้งเตือน เมื่อเกิดเพลิงไหม้ ระบบดับเพลิง ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบตรวจจับก๊าซพิษ ระบบกล้องวงจรปิด ระบบควบคุมการเข้าออก ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน ระบบไฟฟ้าสำรองฉุกเฉิน รวมถึงระบบตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลแบบ Real-time สามารถตรวจสอบสถานการณ์การทำงานและสั่งการควบคุมจากระยะไกลด้วยระบบ Supervisory Control and Data Acquisition หรือ SCADA



## ทางรถไฟยกระดับที่สูงที่สุดในประเทศไทย (จังหวัดสระบุรี)

“

นอกจากนี้ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ  
ยังมีอีกหนึ่งไฮไลต์งานอยู่ที่งานสัญญา 1  
โดยจะมีทางรถไฟยกระดับที่มีความสูงที่สุดในประเทศไทย  
มีจุดสูงสุด 48-50 เมตร ระยะทาง 4.8 กิโลเมตร  
โดยตั้งอยู่บริเวณคลองมวกเหล็ก”

”



เหตุผลที่ต้องสร้างทางยกระดับ เนื่องจากพื้นที่  
เป็นแอ่งกระทะ มีขอบภูเขาสองฝั่ง ส่วนที่ลึกที่สุดของ  
แอ่งกระทะ คือ คลองมวกเหล็ก การแก้ปัญหาในเชิง  
วิศวกรรม จึงจำเป็นต้องก่อสร้างเป็นสะพานรถไฟข้าม  
ในช่วงแอ่งกระทะดังกล่าว

สำหรับ**สถานีมวกเหล็กใหม่** เป็นสถานีขนาดกลาง ระดับดิน มีการออกแบบตามมาตรฐาน **Universal Design** เพื่อรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม โดยออกแบบให้มีชานชาลายกระดับประมาณ 10 เมตรจากระดับพื้น มีความยาว 400 เมตร มีบันไดทางขึ้น-ลง และลิฟต์

เพื่อบริการระหว่างชานชาลา ระบบการจำหน่ายบัตรโดยสารมี 2 ระบบ คือ ระบบจำหน่ายบัตรโดยสารปกติ และระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งสถานีเป็นระบบปิด โดยมีระบบเครื่องกั้นเข้าออกในตัวสถานี คล้ายกับสถานีรถไฟฟ้า



## รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงนครปฐม-หัวหิน

**ระยะทาง** : 169 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน  
และยกระดับ (หัวหิน)

**ความเร็ว  
ในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 27 สถานี

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2566

**คาดการณ์ปริมาณ  
ผู้โดยสาร** : 128,743 คน/วัน (ปี 2577)

**คาดการณ์ปริมาณ  
ขนส่งสินค้า** : 35,089 ตัน/วัน (ปี 2577)

**วงเงินลงทุน** : 15,718 ล้านบาท

**ผลการศึกษา  
ความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 16.51%  
ค่า EIRR = 20.27%

**ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง**

แบ่งเป็น 2 สัญญา

**สัญญาที่ 1** นครปฐม-หนองปลาไหล

**สัญญาที่ 2** หนองปลาไหล-หัวหิน



## สะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แห่งแรกในประเทศไทย (จังหวัดราชบุรี)

“

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-หัวหิน  
ได้มีการก่อสร้างที่สำคัญแห่งหนึ่ง  
คือ สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง คู่ขนานกับสะพานจุฬาลงกรณ์  
ซึ่งเป็นสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลองเดิม  
โดยเป็นสะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge)  
แห่งแรกในประเทศไทย

”



โดยเป็นสะพานที่ไม่มีเสากลางแม่น้ำ  
เป็นทางเดี่ยว ความยาวสะพานรวม 340 เมตร  
โดยช่วงสะพานขึงที่ข้ามแม่น้ำแม่กลองมีความยาว  
160 เมตร สูง 16 เมตร นับจากสันรางถึงยอดเสา  
รับสายเคเบิล ซึ่งสะพานดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณ  
อำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี คู่ขนานกับสะพาน  
จุฬาลงกรณ์

เหตุที่ต้องสร้างสะพานในรูปแบบนี้ เนื่องจาก **มีระเบิดในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 จมอยู่ในลำน้ำ** ทำให้ไม่สามารถก่อสร้างสะพานแบบเดิมได้ เพราะจะต้องมีการเคลื่อนย้ายระเบิดออกทั้งหมด ซึ่งมีความเสี่ยงสูง การสร้างสะพานรูปแบบใหม่ จะสามารถลดความเสี่ยงจากการเก็บกู้วัตถุระเบิด และไม่เป็นอุปสรรคในการดำเนินงาน อีกทั้ง**ยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของจังหวัดราชบุรี** อีกด้วย



# รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

## — ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

**ระยะทาง** : 84 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 13 สถานี  
ที่หยุดรถ 1 แห่ง

**ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)** : 2 แห่ง (สถานีสามร้อยยอด และสถานีทุ่งมะเเฒ่า)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2566

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 4,210 คน/วัน (ปี 2592)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า** : 75,990 ตัน/ปี (ปี 2592)

**วงเงินลงทุน** : 5,807 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 2.98%  
ค่า EIRR = 19.45%

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 1 สัญญา  
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์



เพชรบุรี

สถานีหัวหิน

สถานีหนองแก

สถานีสวนสนประดิพัทธ์

สถานีเขาเต่า

สถานีวังภัง

สถานีปราณบุรี

ที่หยุดรถห้วยขวาง

ประจวบคีรีขันธ์

สถานีหนองคาง

สถานีสามร้อยยอด

CY

สถานีสามกระถาย

สถานีกุยบุรี

สถานีบ่อนอก

สถานีทุ่งมะเฒ่า

CY

สถานีคั่นกระโด

สถานีประจวบคีรีขันธ์



สัญลักษณ์

● สถานีป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ

● ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

# รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

## ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

**ระยะทาง** : 167 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 19 สถานี  
ที่หยุดรถ 7 แห่ง  
ป้ายหยุดรถ 1 แห่ง

**ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY):** 4 แห่ง (สถานีหัวก้าว  
สถานีนาฝักขวง  
สถานีมาบอำมฤต  
และสถานีสะพลี)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2566

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 64,900 คน/วัน (ปี 2580)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า** : 2.06 ล้านตัน/ปี (ปี 2580)

**วงเงินลงทุน** : 12,457 ล้านบาท

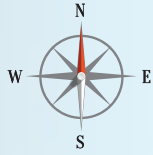
**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 4.89%  
ค่า EIRR = 23.82%

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 2 สัญญา

**สัญญาที่ 1** ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย

**สัญญาที่ 2** บางสะพานน้อย-ชุมพร



# ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

“

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทุกสาย  
มีการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ  
แบบ European Train Control System หรือ ETCS Level 1  
ซึ่งเป็นระบบควบคุมรถไฟมาตรฐานกลางของยุโรป

”

ระบบ ETCS Level 1 นั้น เป็นระบบที่ควบคุม  
ความเร็วและการหยุดขบวนรถแบบอัตโนมัติ  
หากพนักงานขับรถไฟเกินกำหนด ระบบจะทำการ  
ลดความเร็วลงหรือหยุดรถโดยอัตโนมัติ

เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร อีกทั้งยังมี  
พนักงานขับรถไฟคอยควบคุมหากระบบรถไฟ  
เกิดขัดข้อง สามารถให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร  
บนขบวนรถได้อย่างทันทีทันใด



# องค์ประกอบของ ระบบอัตโนมัติสัญญาณ ETCS Level 1



มีคนขับรถไฟเป็นผู้ควบคุมความเร็ว  
เบรก และหยุดด้วยตัวเอง



มีระบบสั่งการและควบคุมจากส่วนกลาง



มีระบบการป้องกันขบวนอัตโนมัติ  
(Automatic Train Protection : ATP)  
ป้องกันรถไฟชนกัน เป็นระบบความ  
ปลอดภัย



ควบคุมความปลอดภัยในการขับของ  
พนักงานขับรถไฟ



มีระบบทำการเบรกฉุกเฉิน (Emergency  
Brake) ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ



## รถไฟฟ้าทุ่่ระยะที่ 2

เมื่อรถไฟฟ้าทุ่่ ระยะที่ 2 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการขนส่งระบบรางเพิ่มขึ้นจาก 10 ล้านตัน/ปี เป็น 20 ล้านตัน/ปี และกระตุ้นให้ประชาชน และนักท่องเที่ยวหันมาใช้รถไฟเดินทางเพิ่มขึ้นจาก 35 ล้านคน/ปี เป็น 80 ล้านคน/ปี

ที่	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	รายละเอียด/สถานะปัจจุบัน	หมายเหตุ
<b>2</b>	<b>โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทุ่่ ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง</b>	<b>1,479</b>		
2.1	ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	<b>281</b>	อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติโครงการ	
2.2	ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	<b>189</b>	พิจารณาอนุมัติโครงการ	
2.3	ช่วงขอนแก่น - หอนงคายน	<b>167</b>	อยู่ระหว่างศึกษา EIA	
2.4	ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	<b>308</b>	อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติโครงการ	
2.5	ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	<b>168</b>	อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติโครงการ	
2.6	ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	<b>321</b>	อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติโครงการ	
2.7	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	<b>45</b>	อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี	



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

<b>ระยะทาง</b>	: 281 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดิน และอุโมงค์
<b>ความเร็ว ในการให้บริการ</b>	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
<b>จำนวนสถานี</b>	: 38 สถานี
<b>ย่านกองเก็บและ ขนถ่ายตู้สินค้า (CY):</b>	: 3 แห่ง (สถานีบางกระพุ่ม สถานีวังกะพี้ และสถานีศิลาอาสน์)
<b>ระบบราง</b>	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
<b>สถานะ</b>	: อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติโครงการ

<b>คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร</b>	: 34,000 คน/วัน (ปี 2592)
<b>คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า</b>	: 7.94 ล้านตัน/ปี (ปี 2592)
<b>วงเงินลงทุน</b>	: 62,859.74 ล้านบาท
<b>ผลการศึกษา ความเหมาะสม</b>	: ค่า FIRR = -8.59% ค่า EIRR = 13.38%



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

<b>ระยะทาง</b>	: 189 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดิน ยกระดับ และอุโมงค์
<b>ความเร็ว ในการให้บริการ</b>	: 80-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
<b>จำนวนสถานี</b>	: 17 สถานี
<b>ย่านกองเก็บและ ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)</b>	: 2 แห่ง (สถานีห้างฉัตร และสถานีสารภี)
<b>ระบบราง</b>	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
<b>สถานะ</b>	: อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติโครงการ

<b>คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร</b>	: 14,830 คน/วัน (ปี 2597)
<b>คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า</b>	: 1.61 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)
<b>วงเงินลงทุน</b>	: 56,837.78 ล้านบาท
<b>ผลการศึกษา ความเหมาะสม</b>	: ค่า FIRR = 1.28% ค่า EIRR = 13.20%



เชียงใหม่

พะเยา



สถานีเชียงใหม่

สถานีสารภี

CY

สถานีป่าสัก

สถานีลำพูน

ลำปาง

สถานีศาลาแม่ทา

สถานีห้างฉัตร

สถานีแม่เมะแห่งใหม่

สถานีแม่จาง

สถานีนครลำปาง

สถานีหนองบัวเต่างาย

สถานีปางปวຍแห่งใหม่

สถานีผาคัน

สถานีแม่ทะ

สถานีศาลาพาลาด

สถานีบ้านปิน

ลำพูน

แพร่

สถานีแก่งหลวง

สถานีปากปาน

สถานีเด่นชัย

สัญลักษณ์

● สถานี

● CY ยานท่องเที่ยวและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)



สุโขทัย

อุดรดิตถ์

## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

<b>ระยะทาง</b>	: 167 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดินและยกระดับ
<b>ความเร็วในการให้บริการ</b>	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
<b>จำนวนสถานี</b>	: 15 สถานี
<b>ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)</b>	: 3 แห่ง (สถานีเขาสวนกวาง สถานีหนองตะไก้ และสถานีนาทา)
<b>ระบบราง</b>	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

<b>สถานะ</b>	: อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ
<b>คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร</b>	: 3,300 คน/วัน (ปี 2566) หรือ 5,500 คน/วัน (ปี 2594)
<b>คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า</b>	: 4.2 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)
<b>วงเงินลงทุน</b>	: 26,663.36 ล้านบาท
<b>ผลการศึกษาความเหมาะสม</b>	: ค่า FIRR = -3.84% ค่า EIRR = 18.57%



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

**ระยะทาง** : 308 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 34 สถานี  
ที่หยุดรถ 1 แห่ง

**ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY):** 4 แห่ง (ที่หยุดรถบ้านตะโก สถานีบึงฤๅชี สถานีหนองแวง และสถานีบึงหวาย)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 33,680 คน/วัน (ปี 2596)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า** : 1.56 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)

**วงเงินลงทุน** : 37,527.10 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 7.02%  
ค่า EIRR = 18.00%



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### — ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

**ระยะทาง** : 168 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 21 สถานี

**ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY):** 1 แห่ง  
(สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 8,095 คน/วัน (ปี 2596)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า** : 2.09 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)

**วงเงินลงทุน** : 24,294.36 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 3.25%  
ค่า EIRR = 19.90%



- สถานีชุมพร
- สถานีแสงแดด
- สถานีทุ่งคา
- สถานีวิสัย
- สถานีสวี
- สถานีเขาสวนทุเรียน
- สถานีปากตะโก
- สถานีควนหินนุ้ย
- สถานีหลังสวน
- สถานีคลองขนาน
- สถานีละแม
- สถานีบ้านควด
- สถานีคันรุสี
- สถานีคอนรูป
- สถานีท่าชนะ
- สถานีเขาพนมแบก
- สถานีไชยา
- สถานีท่าฉาง
- สถานีคลองไทร
- สถานีมะลวน
- สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
- สถานีสุราษฎร์ธานี

สัญลักษณ์

● สถานี

● ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### — ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา

**ระยะทาง** : 321 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน  
ยกระดับ และอุโมงค์

**ความเร็ว  
ในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 48 สถานี

**ย่านกองเก็บและ  
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)** : 2 แห่ง (สถานีชุมทางทุ่งสง  
และสถานีบางกล่ำ)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี  
พิจารณาอนุมัติโครงการ

**คาดการณ์ปริมาณ  
ผู้โดยสาร** : 23,380 คน/วัน (ปี 2567)

**คาดการณ์ปริมาณ  
ขนส่งสินค้า** : 8.50 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)

**วงเงินลงทุน** : 57,375.43 ล้านบาท

**ผลการศึกษา  
ความเหมาะสม** : ค่า FIRR = -2.72%  
ค่า EIRR = 18.07%



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### — ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

**ระยะทาง** : 45 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดินและยกระดับ

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 3 สถานี

**ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)** : 1 แห่ง (สถานีปาดังเบซาร์)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง  
1.00 เมตร

**สถานะ** : อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 16,605 คน/วัน (ปี 2595)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า** : 2.36 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)

**วงเงินลงทุน** : 6,661.37 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า FIRR = -5.29%  
ค่า EIRR = 18.18%



สถานีชุมทางหาดใหญ่

สถานีศาลาท่งลุ่ม

สถานีคลองแวง

CY สถานีปาดังเบซาร์

สัญลักษณ์

● สถานี

●(CY) ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)



## รถไฟทางคู่ สายใหม่

เมื่อโครงการรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และเชื่อมโยงเครือข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ที่	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	รายละเอียด/สถานะปัจจุบัน	หมายเหตุ
<b>3</b>	<b>โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง</b>	<b>677</b>	<b>คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2570 - 2571</b>	
	3.1 ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	<b>322</b>	อยู่ระหว่างการเดินทางก่อสร้าง คาดว่าจะแล้ว เสร็จภายในปี 2571	
	3.2 ช่วงบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม	<b>355</b>	อยู่ระหว่างการเดินทางก่อสร้าง คาดว่าจะแล้ว เสร็จภายในปี 2571	



## รถไฟทางคู่ สายใหม่

### ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงทอง

**ระยะทาง** : 322 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 25 สถานี

**ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY):** 4 แห่ง (สถานีแพร่ สถานีพะเยา สถานีป่าแดด และสถานีเชียงราย)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2564 อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2571

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 9,816 คน/วัน (ปี 2595)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า** : 8.23 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)

**วงเงินลงทุน** : 72,883.50 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า FIRR = -2.02%  
ค่า EIRR = 12.09%

#### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 3 สัญญา

**สัญญาที่ 1** เด่นชัย-งาว

**สัญญาที่ 2** งาว-เชียงราย

**สัญญาที่ 3** เชียงราย-เชียงทอง



- สัญลักษณ์
- สถานี
  - ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
  - ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า



# โครงการก่อสร้างทางคู่สายใหม่

## ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่



## รถไฟทางคู่ เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ เส้นทางสายใหม่...เปิดประตูการค้าชายแดนภาคเหนือเชื่อมลาว-จีนใต้

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ หนึ่งในโครงการพัฒนาระบบรางภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในแผนงาน 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ารองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และแผนการพัฒนาระบบรางต่างๆ ของรัฐบาล ที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว

คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ มูลค่าโครงการ 85,345 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2571

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางได้เร็วขึ้นกว่า 1 ชั่วโมง-1.30 ชั่วโมง เมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยรถยนต์ จึงเป็นเส้นทางรถไฟแห่งอนาคต ที่จะสร้างมูลค่าเพิ่ม ทั้งด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจการค้า สร้างรายได้ให้ประชาชนในพื้นที่ที่เส้นทางตัดผ่าน ตลอดจนช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่งอย่างยั่งยืน
2. เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน และเปิดประตูสู่การค้าชายแดนภาคเหนือ เพิ่มช่องทางในการส่งออกสินค้าจากไทยและสร้างโอกาสที่ดีต่อการค้าการลงทุนของประเทศ
3. เป็นเส้นทางรถไฟที่มีทัศนียภาพสวยงามของธรรมชาติตลอดทาง โดยรถไฟจะแล่นผ่านเทือกเขา สะพาน สลับกับลอดอุโมงค์ สามารถสร้างความประทับใจและดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ ส่งเสริมการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวเดิม และแหล่งท่องเที่ยวใหม่

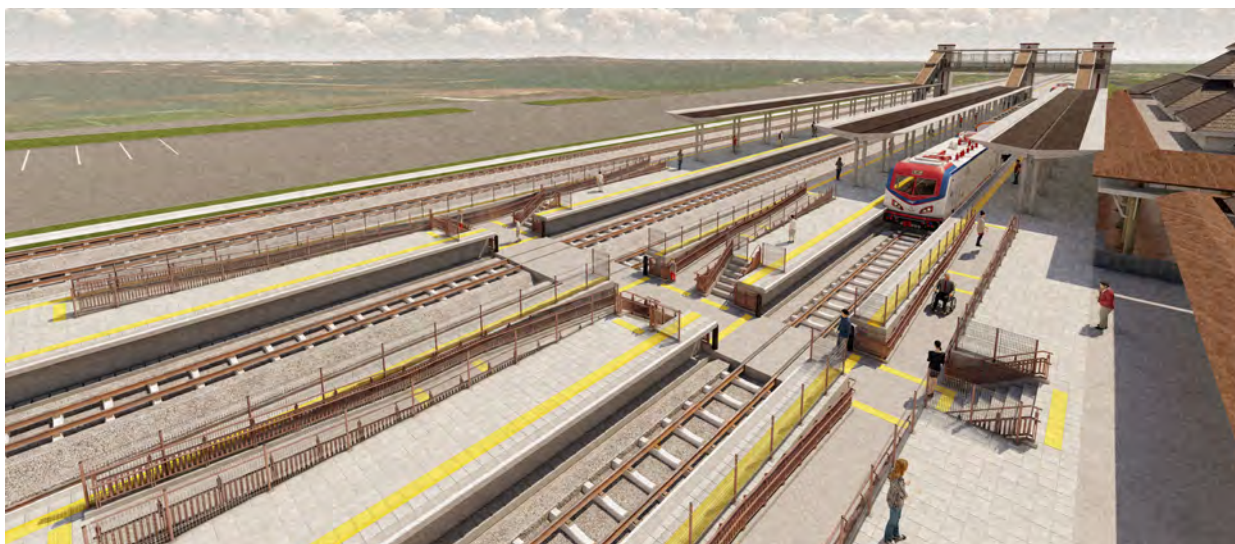
## รถไฟฟ้าสายเหนือ ขยับเคลื่อนเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน

รถไฟฟ้าสายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ เป็นการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ มีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ สิ้นสุดที่อำเภอเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ผ่านพื้นที่ 59 ตำบล 17 อำเภอ ของ 4 จังหวัดทางภาคเหนือ ได้แก่ แพร่ ลำปาง พะเยา และเชียงใหม่ รวมระยะทาง 323.10 กิโลเมตร จำนวน 26 สถานี

จังหวัด	ระยะทาง (กม.)	จำนวนสถานี	รายชื่อสถานี
แพร่	77.20	6	เด่นชัย สูงเม่น แพร่ แม่คำมี หนองเสี้ยว สอง
ลำปาง	52.40	3	แม่ต๋ิบ กวาง ปงเตา
พะเยา	54.10	6	มหาวิทยาลัยพะเยา บ้านโทกหาวก พะเยา ดงเจน บ้านร่อง บ้านใหม่
เชียงใหม่	139.40	11	ป่าแดด ป่าแงะ บ้านโป่งเกลือ บ้านสันป่าเหียง เชียงราย ทุ่งก่อ เวียงเชียงใหม่ รุ่งชุมทางบ้านป่าซาง บ้านเกียง ศรีดอนชัย เชียงของ

### อุโมงค์ภายในโครงการก่อสร้าง

- อุโมงค์สอง จังหวัดแพร่ ความยาว 1.2 กิโลเมตร
- อุโมงค์ยาว จังหวัดลำปาง ความยาว 6.2 กิโลเมตร (อุโมงค์รถไฟที่มีความยาวที่สุดในประเทศไทย)
- อุโมงค์แม่กา จังหวัดพะเยา ความยาว 2.7 กิโลเมตร
- อุโมงค์ดอยหลวง จังหวัดเชียงใหม่ ความยาว 3.4 กิโลเมตร



## ขอบเขตของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ของ แบ่งสัญญาก่อสร้างออกเป็น 3 สัญญา ประกอบด้วย

### 1) สัญญาที่ 1 ช่วงเด่นชัย-งาว

ผู้รับจ้างก่อสร้าง : กิจการร่วมค้า โอทีดี-เนาวรัตน์  
มูลค่างานก่อสร้าง : 26,560 ล้านบาท  
ระยะเวลาก่อสร้าง : 2,160 วัน (71 เดือน)  
วันเริ่มงานตามสัญญา : วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565  
วันสิ้นสุดงานตามสัญญา : วันที่ 14 มกราคม 2571  
ระยะทางโครงการ : 103.70 กิโลเมตร

ความก้าวหน้างานก่อสร้างสะสม 1.921%

แผนงานสะสม 1.471%

เร็วกว่าแผนงาน 0.450%

### 2) สัญญาที่ 2 ช่วงงาว-เชียงใหม่

ผู้รับจ้างก่อสร้าง : กิจการร่วมค้าซีเคเอสที-ดีซี2  
มูลค่างานก่อสร้าง : 26,890 ล้านบาท  
ระยะเวลาก่อสร้าง : 2,160 วัน (71 เดือน)  
วันเริ่มงานตามสัญญา : วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565  
วันสิ้นสุดงานตามสัญญา : วันที่ 14 มกราคม 2571  
ระยะทางโครงการ : 132.30 กิโลเมตร

ความก้าวหน้างานก่อสร้างสะสม 4.393%

แผนงานสะสม 3.649%

เร็วกว่าแผนงาน 0.744%

### 3) สัญญาที่ 3 ช่วงเชียงใหม่-เชียงใหม่

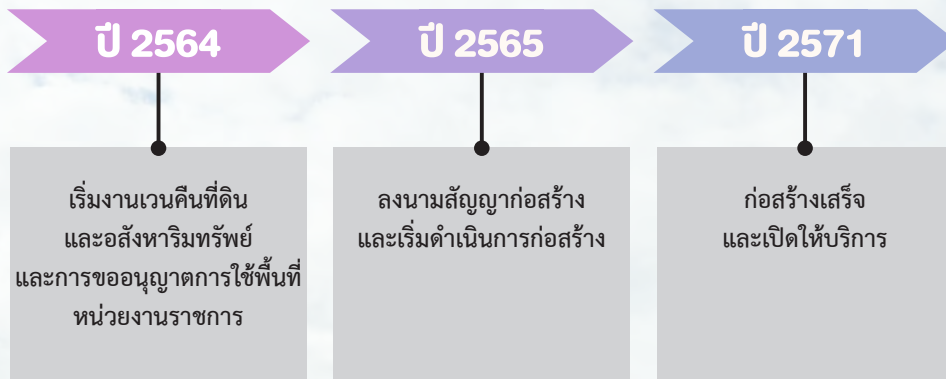
ผู้รับจ้างก่อสร้าง : กิจการร่วมค้าซีเคเอสที-ดีซี3  
มูลค่างานก่อสร้าง : 19,385 ล้านบาท  
ระยะเวลาก่อสร้าง : 2,160 วัน (71 เดือน)  
วันเริ่มงานตามสัญญา : วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565  
วันสิ้นสุดงานตามสัญญา : วันที่ 14 มกราคม 2571  
ระยะทางโครงการ : 87.10 กิโลเมตร

ความก้าวหน้างานก่อสร้างสะสม 2.606%

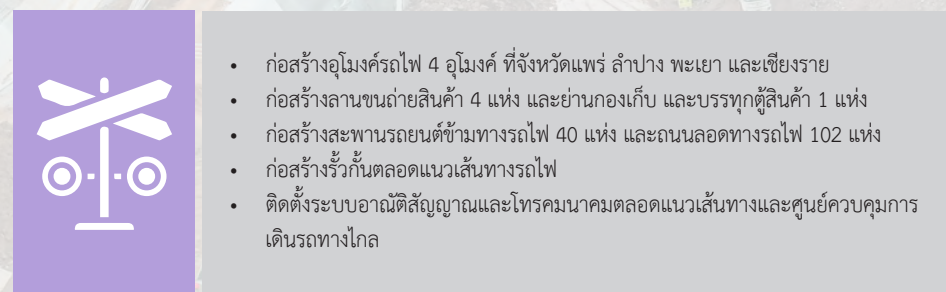
แผนงานสะสม 3.169%

ช้ากว่าแผนงาน -0.563%

## แผนการดำเนินการ



## งานก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่



สถานีรถไฟ ในเส้นทาง  
ก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่  
เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่



ระยะทางรวมประมาณ  
**323.10 กิโลเมตร**



จำนวน  
**26 สถานี**

สถานีขนาดใหญ่

4  
สถานี

- สถานีเด่นชัย
- สถานีแพร่
- สถานีพะเยา
- สถานีเชียงใหม่

สถานีขนาดเล็ก

9  
สถานี

- สถานีสูงเม่น
- สถานีแม่คำมี
- สถานีสอง
- สถานีงาว
- สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา
- สถานีป่าแดด
- สถานีเวียงเชียงรุ้ง
- สถานีชุมทางบ้านป่าซาง
- สถานีเชียงของ

ป้ายหยุดรถไฟ

13  
สถานี

- สถานีหนองเสือวง
- สถานีแม่ตั้น
- สถานีปางเตา
- สถานีบ้านโศกหลวง
- สถานีดงเจน
- สถานีบ้านร่อง
- สถานีบ้านใหม่
- สถานีป่าแจะ
- สถานีบ้านโป่งเกลือ
- สถานีบ้านสันป่าเกี๊ยะ
- สถานีทุ่งก่อ
- สถานีบ้านเกี๊ยะ
- สถานีศรีดอนชัย



การรถไฟแห่งประเทศไทย  
STATE RAILWAY OF THAILAND



อุโมงค์ขุนตาน  
ขา ๑๓๕๒.๑๐. ๓



รถดีเซลราง THN

# รถไฟทางคู่ สายใหม่

## — ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

**ระยะทาง** : 355 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 18 สถานี

**ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY):** 3 แห่ง (สถานีภูเหล็ก สถานีสะพานมิตรภาพ 2 และสถานีสะพานมิตรภาพ 3)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2564 อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2571

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 25,185 คน/ปี (ปี 2599)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า** : 1.07 ล้านตัน/ปี (ปี 2599)

**วงเงินลงทุน** : 55,401 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 0.42%  
ค่า EIRR = 13.49%

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

**สัญญาที่ 1** บ้านไผ่-หนองพอก

**สัญญาที่ 2** หนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3



## รถไฟทางคู่สายใหม่ระยะต่อไป

กระทรวงคมนาคม มีนโยบายการพัฒนาการคมนาคมระบบรางให้เป็นระบบการขนส่งหลัก เพื่อเพิ่มปริมาณการรับ-ส่งสินค้า พร้อมแนวคิดส่งเสริมผู้ประกอบการภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีการใช้งานระบบรางอย่างเต็มประสิทธิภาพ อันจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและสร้างผลตอบแทนให้ประเทศชาติอย่างคุ้มค่าสูงสุด

การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการศึกษาและวางแผนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายใหม่ในระยะต่อไป เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมในจังหวัดสำคัญ ตลอดจนระหว่างประเทศ และโดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่านมาก่อน นับตั้งแต่เส้นทางช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ ซึ่งถือเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าชายแดนเชื่อมต่อกับพื้นที่ในประเทศ และเป็นแนวเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) ที่เชื่อมต่อกับช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ และบ้านไผ่-นครพนม ทำให้แผนการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่ที่เชื่อมตะวันออก-ตะวันตกจากแม่สอด-นครพนม มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ มีความสอดคล้องกับการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และแผนงานพัฒนาระบบราง นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดการจ้างงานและพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอีกด้วย จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการเดินทางและการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศ

### แผนการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ระยะต่อไป

- เพิ่มเส้นทางรถไฟสายใหม่อีก 10 เส้นทาง
- เป็นทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการเดินทางและขนส่ง พร้อมทั้งสร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีทางรถไฟพาดผ่านมาก่อน

ที่	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	รายละเอียด/สถานะปัจจุบัน
<b>4</b>	<b>ทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป จำนวน 10 เส้นทาง</b>	<b>1,254</b>	<b>พ.ศ. 2566 - 2570</b>
	4.1 ช่วงนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด	<b>256</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด
	4.2 ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่	<b>304</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด
	4.3 ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี	<b>68</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด
	4.4 ช่วงกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน	<b>36</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด
	4.5 ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด	<b>197</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด
	4.6 ช่วงชุมพร - ระนอง	<b>91</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด
	4.7 ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก	<b>58</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด
	4.8 ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าฉนวน	<b>158</b>	อยู่ระหว่างพิจารณา EIA เสนอ โครงการต่อคณะกรรมการรถไฟฯ
	4.9 ช่วงทับปุด - กระบี่	<b>68</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด
	4.10 ช่วงท่าฉนวน - ท่าอากาศยานภูเก็ต	<b>18</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด

# โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเมืองส่วนต่อขยาย

## เปิดประวัติศาสตร์หน้าใหม่ของระบบรางไทย

เปิดเดินรถเที่ยวปฐมฤกษ์ รถไฟฟ้าสายสีแดงสุดเชื่อมต่อบรรางของอาเซียน



เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2564 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดการทดลองเพื่อเดินรถเสมือนจริง โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยมีคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน กลุ่มตัวแทนนักเรียน นักศึกษา ผู้แทนภาคประชาชน เข้าร่วมการทดลอง เพื่อเดินรถเสมือนจริง โดยทดลองนั่งขบวนรถไฟฟ้าสายสีแดง ระหว่างสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-สถานีรังสิต พร้อมทั้งเยี่ยมชมจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจากขบวนรถทางไกลสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ กับขบวนรถไฟฟ้าสายสีแดง ณ สถานีรังสิต และจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจากขบวนรถทางไกลสายใต้กับขบวนรถไฟฟ้าสายสีแดง ณ สถานีตลิ่งชัน โดยมี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การต้อนรับและนำชมโครงการฯ ต่อมาเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2564 พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง (Soft Opening) ผ่านระบบออนไลน์ จากท่าเทียบรัฐบาลมายังสถานีกลาง

กรุงเทพอภิวัฒน์ พร้อมด้วยคณะรัฐมนตรี โดยมี นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม รับหน้าที่ส่งประชาชนเที่ยวปฐมฤกษ์ ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูกของการรถไฟฯ ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีแดง

เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่ดีที่สุดในอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม โดยคิดค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 12 บาท และค่าโดยสารสูงสุด 42 บาท ซึ่งการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง สายนครวิถี และธานีรัตยา รวมถึงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ในครั้งนี้ ถือเป็นปฐมบทของการพัฒนาระบบรางของประเทศไทย ที่จะก้าวสู่การเป็นผู้นำและจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญและทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งเสริมการเดินทางของผู้ใช้บริการ ช่วยเสริมขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ ยกระดับคุณภาพชีวิต และสร้างความสุขให้พี่น้องคนไทยตลอดไป

## เชื่อมต่อการเดินทางด้วย Feeder

เปิดให้บริการขบวนรถดีเซลรางเส้นทางสายใต้ เชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder) รถไฟฟ้าสายสีแดง และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะและการประหยัดพลังงาน

ตามที่การรถไฟฟ้า ได้เปิดให้บริการโครงการระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัตยา (ช่วงบางซื่อ-รังสิต) ซึ่งปัจจุบันมีผู้ใช้บริการจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น เพื่อเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน ผู้ใช้บริการ การรถไฟฟ้า จึงได้เปิดให้บริการขบวนรถดีเซลรางชานเมือง (Feeder) ในเส้นทางสายใต้ เพื่ออำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางกับเส้นทางรถไฟฟ้า และระบบคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ในพื้นที่ปริมณฑลถึงกรุงเทพฯ

เป็นการช่วยสนับสนุนนโยบายของกระทรวงคมนาคมและรัฐบาล ในการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น เพื่อประหยัดการใช้น้ำมันและพลังงาน ตลอดจนยังกำหนดอัตราค่าโดยสารราคาพิเศษ เพื่อลดภาระค่าครองชีพให้กับประชาชน สำหรับผู้โดยสารกรณีขึ้น-ลง ที่สถานีชุมทางตลิ่งชันเพื่อเดินทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ ขบวนรถดีเซลรางชานเมือง (Feeder) เส้นทางสายใต้เป็นขบวนรถระยะสั้น (ไป-กลับ) มีเส้นทางระหว่างสถานีธนบุรี-ชุมทางตลิ่งชัน-นครปฐม (สายใต้) เปิดให้บริการ 20 ขบวนต่อวัน สามารถ

เดินทางเชื่อมต่อไปยังโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงที่สถานีชุมทางตลิ่งชัน และจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีรัฐสภนิทวงศ์ รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ได้อย่างสะดวก ประหยัดและปลอดภัย

โดยกำหนดอัตราค่าโดยสารพิเศษสำหรับผู้โดยสารกรณีขึ้น-ลง ที่สถานีชุมทางตลิ่งชัน เพื่อเดินทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงลดราคาตั๋วโดยสาร 50% จากอัตราค่าโดยสารปกติ ดังนี้



เดินทางจากสถานีนครปฐม-ชุมทางตลิ่งชัน

อัตราค่าโดยสาร 20 บาท จากราคาเดิม 40 บาท



เดินทางจากสถานีธนบุรี-ชุมทางตลิ่งชัน

อัตราค่าโดยสาร 10 บาท จากราคาเดิม 20 บาท

รวมทั้ง ได้ปรับเวลาขบวนรถธรรมดาและขบวนรถชานเมือง จำนวน 4 ขบวน ประกอบด้วยขบวนรถธรรมดาที่ 260 (น้ำตก-ธนบุรี) ขบวนรถชานเมืองที่ 351/352 (ธนบุรี-ราชบุรี-ธนบุรี) และขบวนรถชานเมืองที่ 356 (สุพรรณบุรี-กรุงเทพฯ) เพื่อให้เวลาที่มีความเหมาะสมกับขบวนรถดีเซลรางชานเมือง (Feeder) ช่วงสถานีนครปฐม-ชุมทางตลิ่งชัน-ธนบุรี อีกด้วย

## รถไฟชานเมือง ระยะที่ 2

### — รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม

#### ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

**ระยะทาง** : 8.84 กิโลเมตร

**สถานะ** : อยู่ระหว่างศึกษาการลงทุน  
ในรูปแบบการให้เอกชน  
ร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP)

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน

**ความเร็ว  
ในการให้บริการ** : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**ผลการศึกษา  
ความเหมาะสม** : ค่า FIRR = -1.11%  
ค่า EIRR = 24.61%

**จำนวนสถานี** : 4 สถานี

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร  
**26,000** คน-เที่ยว/วัน



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ  
**ปี 2570**

วงเงินลงทุน



**6,570**  
ล้านบาท



สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

สถานีเชียงราก

สถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สถานีคลองหนึ่ง

สถานีรังสิต

สัญลักษณ์

● สถานี

ปทุมธานี

นนทบุรี

กรุงเทพมหานคร

## รถไฟชานเมือง ระยะที่ 2

### — รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน

#### ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา

**ระยะทาง** : 20.5 กิโลเมตร

**ผลการศึกษา**

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดินและยกระดับ

**ความเหมาะสม** :

ค่า FIRR

ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช = -4.16%

ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา = 22.83%

**ความเร็ว**

**ในการให้บริการ**

: รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ค่า EIRR

ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช = 17.85%

ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา = 34.75%

**จำนวนสถานี** : 7 สถานี

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

**สถานะ** : อยู่ระหว่างศึกษาการลงทุน  
ในรูปแบบการให้เอกชน  
ร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP)



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**

**ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช**

**19,000** คน-เที่ยว/วัน

**ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา**

**15,000** คน-เที่ยว/วัน



**ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ**

**ปี 2570**

**วงเงินลงทุน**



**16,847**

**ล้านบาท**



นนทบุรี

สถานีศาลายา

สถานีศาลารธรรมสภณ์

สถานีกาญจนาภิเษก

สถานีบ้านฉิมพลี

สถานีตลิ่งชัน  
เชื่อมต่อสายสีเขียวเข้ม



สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน

สถานีบางขุนนนท์  
เชื่อมต่อสายสีน้ำเงินและสายสีส้ม




สถานีศิริราช  
เชื่อมต่อสายสีส้ม

นครปฐม

กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

● สถานี

 จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

## รถไฟชานเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง

— รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก

**ระยะทาง** : 25.9 กิโลเมตร  
ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก  
19 กิโลเมตร  
ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง  
6.9 กิโลเมตร

**สถานะ** : อยู่ระหว่างศึกษาการลงทุน  
ในรูปแบบการให้เอกชน  
ร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP)

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน ใต้ดิน และยกระดับ

**ผลการศึกษา  
ความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 10.66%  
ค่า EIRR = 29.91%

**ความเร็ว  
ในการให้บริการ** : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก  
จำนวน 6 สถานี  
ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง  
จำนวน 5 สถานี

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร  
ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน  
**51,000** คน-เที่ยว/วัน  
ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก  
**17,000** คน-เที่ยว/วัน



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ  
**ปี 2570**

วงเงินลงทุน



**44,157**  
ล้านบาท



# กรุงเทพมหานคร



## รถไฟชานเมือง ระยะที่ 2

### — รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย

ระยะทาง : 37 กิโลเมตร

สถานะ : ของงบประมาณปี 2567  
เพื่อทบทวนแบบรายละเอียด

รูปแบบโครงสร้าง : ยกยกระดับ

ผลการศึกษา  
ความเหมาะสม : อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ

ความเร็ว  
ในการให้บริการ : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : จำนวน 17 สถานี

ระบบราง : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร  
**81,000** คน-เที่ยว/วัน



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ  
**ปี 2574**

วงเงินลงทุน



**56,859**  
ล้านบาท



# การเชื่อมต่อ

## สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

รถไฟทางไกล			
รถไฟความเร็วสูง			
รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน			
รถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)			
รถไฟชานเมือง			
รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม		รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน	
สถานีดอนเมือง	รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (สถานีดอนเมือง)	สถานีตลิ่งชัน	รถไฟฟ้ามหานครสายสีเข้ม (สถานีตลิ่งชัน)
สถานีหลักสี่	รถไฟฟ้ามหานครสายสีชมพู (สถานีหลักสี่)	สถานีบางซื่อ	รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (สถานีบางซื่อ)
สถานีบางเขน	รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำตาล (สถานีบางเขน)	สถานีราชวิถี	รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม (สถานีราชวิถี)
สถานียมราช	รถไฟฟ้ามหานครสายสีส้ม (สถานียมราช)	สถานีพญาไท	รถไฟฟ้ามหานครสายสีเข้มอ่อน (สถานีพญาไท)
สถานียศเส	รถไฟฟ้ามหานครสายสีเข้ม (สถานียศเส)		รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (สถานีพญาไท)
สถานีหัวลำโพง	รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (สถานีหัวลำโพง)	สถานีมักกะสัน	รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (สถานีเพชรบุรี)
สถานีคลองสาน	รถไฟฟ้ามหานครสายสีทอง (สถานีคลองสาน)		รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (สถานีมักกะสัน)
สถานีวงเวียนใหญ่	รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (สถานีวงเวียนใหญ่)	สถานีหัวหมาก	รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (สถานีรามคำแหง)
สถานีตากสิน	รถไฟฟ้ามหานครสายสีเข้ม (สถานีวุฒากาศ)		รถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง (สถานีหัวหมาก)
		สถานีบางขุนนนท์	รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (สถานีหัวหมาก)
			รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (สถานีบางขุนนนท์)
		สถานีศรีราช	รถไฟฟ้ามหานครสายสีส้ม (สถานีบางขุนนนท์)
			รถไฟฟ้ามหานครสายสีส้ม (สถานีศรีราช)

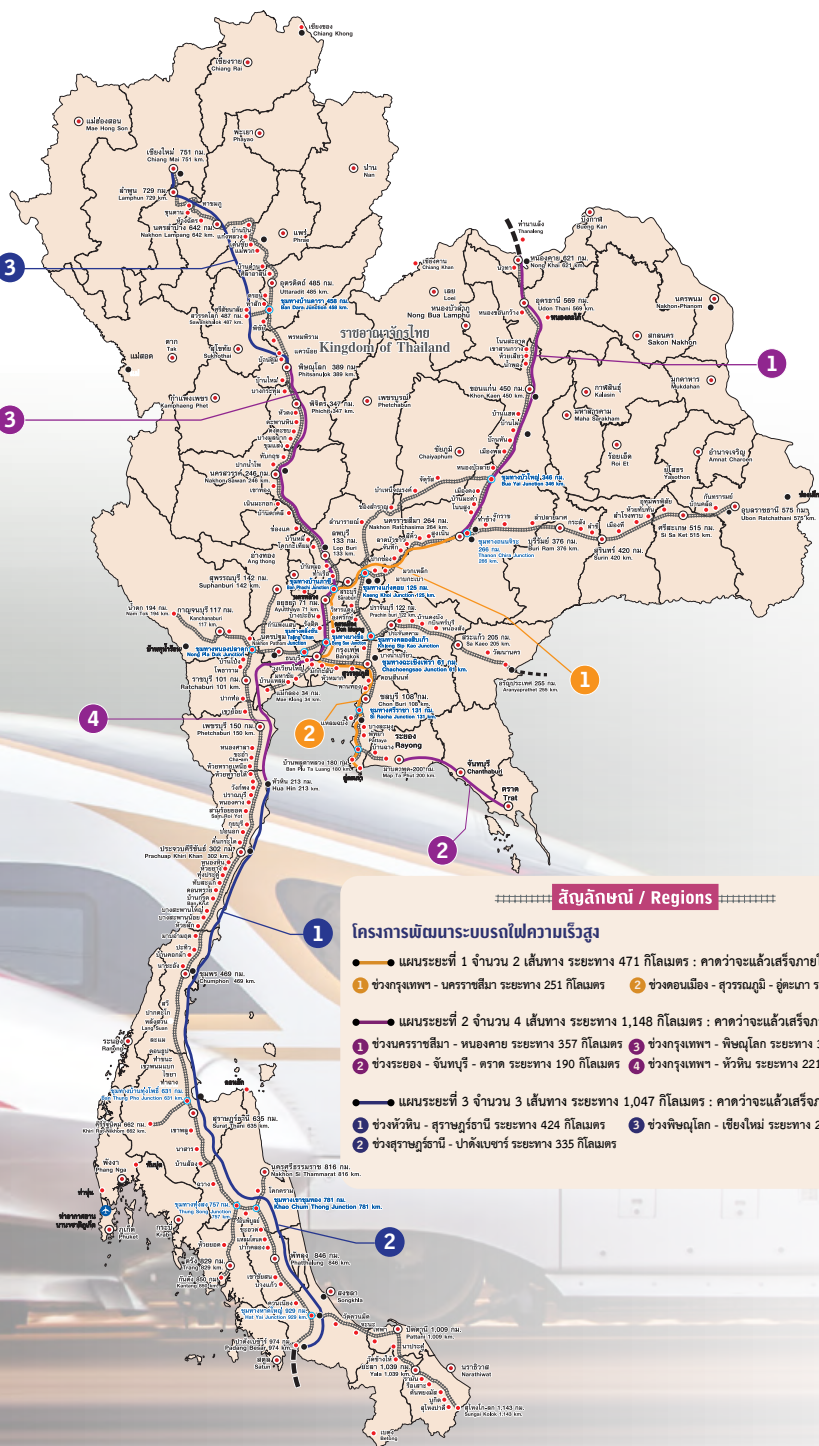


# โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน

## รถไฟความเร็วสูง อีกระดับของการเดินทาง

รถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail) เป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินทางด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะใช้รางขนาดมาตรฐาน หรือ Standard Gauge ในการเดินทาง จุดเด่นของรถไฟความเร็วสูงคือสามารถเดินทางระหว่างเมืองได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และตรงเวลา โดยที่ไม่ต้องผ่านขั้นตอนยุ่งยากเหมือนกับการโดยสารเครื่องบิน จึงทำให้รถไฟความเร็วสูงได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งทำให้ประเทศไทยได้ดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง 4 สายทาง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง สนับสนุนเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้รุดหน้า และเป็นการกระจายความเจริญของเมืองไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ

ที่	โครงการ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	รายละเอียด/สถานะปัจจุบัน
5	<b>โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง</b>	<b>471</b>	
	5.1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา	<b>251</b>	กำลังดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2572 ลงนามสัญญาร่วมกับเอกชน เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน ปี 2572
	5.2 ช่วงตอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเถา (เชื่อมสามสนามบิน)	<b>220</b>	
6	<b>โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 จำนวน 4 เส้นทาง</b>	<b>1,148</b>	<b>คาดว่าจะดำเนินโครงการ ปี พ.ศ. 2566 - 2570</b>
	6.1 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย	<b>357</b>	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม อยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบโครงการ อยู่ระหว่างทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม
	6.2 ช่วงระยอง - จันทบุรี - ตราด	<b>190</b>	
	6.3 ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก	<b>380</b>	
	6.4 ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน	<b>221</b>	
7	<b>โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3 จำนวน 3 เส้นทาง</b>	<b>1,047</b>	<b>คาดว่าจะดำเนินโครงการ ปี พ.ศ. 2571 - 2575</b>
	7.1 ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี	<b>424</b>	อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา อยู่ระหว่างทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม
	7.2 ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์	<b>335</b>	
	7.3 ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่	<b>288</b>	



**สัญลักษณ์ / Regions**

- 1 โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง**
- แผนระยะที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 471 กิโลเมตร : คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2572
    - 1 ข้างกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 251 กิโลเมตร
    - 2 ข้างคอนอมือ่ง - สุวรรณภูมิ - อุตะนา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
  - แผนระยะที่ 2 จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 1,148 กิโลเมตร : คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2581
    - 1 ข้างนครราชสีมา - นองคาย ระยะทาง 357 กิโลเมตร
    - 3 ข้างกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
    - 2 ข้างระยอง - จันทบุรี - ตรัง ระยะทาง 190 กิโลเมตร
    - 4 ข้างกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 221 กิโลเมตร
  - แผนระยะที่ 3 จำนวน 3 เส้นทาง ระยะทาง 1,047 กิโลเมตร : คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2586
    - 1 ข้างหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
    - 3 ข้างพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
    - 2 ข้างสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

# รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

## — ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา (รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1)

<b>ระยะทาง</b>	: 253 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดิน ยกระดับ และอุโมงค์
<b>ความเร็วในการให้บริการ</b>	: 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง
<b>ระยะเวลาการเดินทาง</b>	: 1 ชั่วโมง 30 นาที (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
<b>ช่วงเวลาให้บริการ</b>	: 06.00-24.00 น.
<b>จำนวนสถานี</b>	: 6 สถานี
<b>ระบบราง</b>	: Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
<b>สถานะ</b>	: อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา
<b>ค่าโดยสาร</b>	: เริ่มต้น 107 บาท สูงสุด 534 บาท
<b>คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร</b>	: 5,000 คน/วัน
<b>ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ</b>	: ปี 2570
<b>วงเงินลงทุน</b>	: 179,412.21 ล้านบาท
<b>ผลการศึกษาความเหมาะสม</b>	: ค่า EIRR = 11.68%

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้างงานโยธา

- สัญญา 1-1** ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ
- สัญญา 2-1** ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
- สัญญา 3-1** ช่วงชุมทางแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาขออนุญาตก่อสร้าง
- สัญญา 3-2** งานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 3-3** ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง ระยะทาง 26.1 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 3-4** ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 3-5** ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 13.69 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-1** ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กิโลเมตร บูรณาการการก่อสร้างร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
- สัญญา 4-2** ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-3** ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-4** ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-5** ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กิโลเมตร อยู่ระหว่างศึกษาผลกระทบต่อมรดกโลก
- สัญญา 4-6** ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-7** ช่วงสระบุรี-ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง



## รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน พัฒนาระบบรางไทย เชื่อมโยงโครงข่ายสู่สากล

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน เป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนา **Belt and Road Initiative (BRI)** ของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีจุดเริ่มต้นจากการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการ

คมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 โดยมีเป้าหมายการพัฒนา คือการเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครของไทย กรุงเวียงจันทน์ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของจีนได้อย่างไร้รอยต่อ และในอนาคตสามารถพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศมาเลเซีย และประเทศสิงคโปร์ได้



## ประโยชน์หลากหลาย จากการพัฒนารถไฟไทย-จีน

1. ยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทางของประชาชน ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัยยิ่งขึ้น
2. เพิ่มทางเลือกการเดินทางสู่ภาคอีสาน และเชื่อมต่อ สปป.ลาว และจีนในอนาคต
3. กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และอาเซียน
4. ส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ และระหว่างประเทศจีน สปป.ลาว และประเทศไทย
5. ส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศ พัฒนาการท่องเที่ยว และสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้เติบโตยิ่งขึ้น





## รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

### — ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเกา (รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน)

**ระยะทาง** : 220 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ยกยกระดับ ใต้ดิน  
และอุโมงค์

**ความเร็ว  
ในการให้บริการ** : 160-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
(ออกเดินทางทุก 90 นาที)

**ระยะเวลา  
การเดินทาง** : 1 ชั่วโมง

**ช่วงเวลาให้บริการ** : 06.00-24.00 น.

**จำนวนสถานี** : 15 สถานี  
สถานียกยกระดับ 13 สถานี  
สถานีใต้ดิน 2 สถานี

**ระบบราง** : Standard Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

**สถานะ** : ลงนามสัญญาร่วมลงทุน  
กับภาคเอกชน  
เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562

**ค่าโดยสาร** : รถไฟ City Line  
แรกเข้า 13 บาท  
คิดราคา 2 บาท/กิโลเมตร  
รถไฟความเร็วสูง  
แรกเข้า 80 บาท  
คิดราคา 1.8 บาท/กิโลเมตร

**คาดการณ์ปริมาณ  
ผู้โดยสาร** : 147,200 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2572)  
307,810 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2617)

**ปีที่คาดว่าจะ  
จะเปิดให้บริการ** : ปี 2572

**วงเงินลงทุน** : 224,544 ล้านบาท

**ผลการศึกษา  
ความเหมาะสม** : ค่า EIRR = 14.19%



## รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ประตูสู่ EEC เชื่อมโยงไทยสู่เวทีโลก

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชน ที่มีมูลค่าการลงทุนรวมมากกว่า 3 แสนล้านบาท เพื่อสร้างงาน สร้างโอกาส ยกระดับมูลค่าทางเศรษฐกิจ นำไปสู่การเติบโตของเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในสัญญาร่วมกับบริษัท เอเชีย เอราวัณ จำกัด ในฐานะเอกชนคู่สัญญา เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562 เพื่อดำเนินโครงการ “รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน” โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโครงการ

โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินและพื้นที่รอบสถานี เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาประเทศไทยให้เป็น “ประตูเศรษฐกิจสู่เอเชียและเป็นศูนย์กลางในการเดินทางและขนส่งของโลก”

โครงการรถไฟความเร็วสูง จะช่วยลดเวลาการเดินทาง เร่งการพัฒนาโครงสร้างเศรษฐกิจของ ไทยและเอเชีย

โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง จะเปรียบเสมือนเมืองท่ากระจายความเจริญสู่ชุมชนและภูมิภาค โดยจะส่งผลให้

1. สร้างความเชี่ยวชาญรอบด้านในการพัฒนาระบบราง ทั้งด้านการก่อสร้างและบริหารจัดการระบบราง
2. เพิ่มศักยภาพทางด้านดิจิทัลและโทรคมนาคม ที่เป็นพื้นฐานสำคัญในการสร้างเมืองอัจฉริยะ
3. สร้างเครือข่ายธุรกิจที่ช่วยส่งเสริมการเติบโตทางธุรกิจ ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ นำไปสู่ความสำเร็จของประเทศ







## รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน — ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

**ระยะทาง** : 380 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน  
ยกระดับ และอุโมงค์

**ความเร็วในการให้บริการ** : 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
(ออกเดินทางทุก 90 นาที)

**ระยะเวลาการเดินทาง** : 1 ชั่วโมง 50 นาที

**ช่วงเวลาให้บริการ** : 06.00-24.00 น.

**จำนวนสถานี** : 7 สถานี

**ระบบราง** : Standard Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

**สถานะ** : อยู่ระหว่างพิจารณา  
รูปแบบโครงการ

**ค่าโดยสาร** : 640-1,700 บาท

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 29,000 คน/วัน (ปี 2568)

**ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ** : ปี 2572

**วงเงินลงทุน** : 276,227 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า EIRR = 14.7%



## รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

### — ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย (รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 2)

**ระยะทาง** : 355 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดินและยกระดับ

**ความเร็วในการให้บริการ** : 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
(ออกเดินทางทุก 90 นาที)

**ระยะเวลาการเดินทาง** : 2 ชั่วโมง 10 นาที

**ช่วงเวลาให้บริการ** : 06.00-24.00 น.

**จำนวนสถานี** : 5 สถานี

**ระบบราง** : Standard Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

**สถานะ** : ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ  
เตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี  
พิจารณาอนุมัติโครงการ

**ค่าโดยสาร** : 234-730 บาท

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร** : 21,160 คน/วัน

**ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ** : ปี 2572

**วงเงินลงทุน** : 226,340 ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม** : ค่า EIRR = 11.24%



## บริหารการจัดการและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

### ฝ่ายช่างกล

#### สถิติเกี่ยวกับรถจักรและล้อเลื่อน

จำนวนรถ Availability Reliability และอายุรถ ประจำปีงบประมาณ 2566 โดยจำแนกตามประเภทรถดังตารางต่อไปนี้

### Mechanical Engineering Department

#### Locomotives and Rolling stocks Statistic

Number of Cars, Availability, Reliability and Year of Cars for fiscal year 2023 which are divided by type of cars as following tables:

#### รถจักรดีเซล / Diesel Locomotives

ชนิดรถ Type	จำนวนที่มีใช้งาน (คัน) Number (Car)	Availability (%)	จำนวนรถพร้อมใช้ (คัน) Ready to use (Car)	Reliability (กม./ครั้ง ความชำรุด) (Km./Failure Time)	อายุรถ (ปี) Year of service (Year)
QSY	50	90.88	45.44	144,951.14	0-1
CSR	20	30.05	6.01	75,231.75	8
GEA.	36	81.09	29.19	5,526.76	27
HID.	21	72.03	15.13	13,984.90	30
ALS.	97	66.64	64.64	8,462.40	38-49
GE	45	68.31	30.74	14,234.12	56-59
รวมรถจักรดีเซลทำขบวน Locomotives for train operation	269	69.73	191.15	13,387.29	1-59
รถจักรสับเปลี่ยน Locomotives for shunting	17	41.18	6.99	-	38-71

### รถดีเซลราง / Diesel Railcars

ประเภทรถ Type	จำนวนที่มีใช้ งาน (คัน) Number (Car)	Availability (%)	จำนวนรถพร้อมใช้ (คัน) Ready to use (Car)	Reliability (กม./ครั้ง ความชำรุด) (km./failure time)	อายุรถ (ปี) Year of service (Year)
Hi-Renovate	58	71.45	41.44	-	52-56
THN., NKF.	101	83.30	84.14	294,760.60	38-40
รวมรถดีเซลรางธรรมดา Total	159	76.46	121.58	180,744.95	38-56
ATR.	11	86.05	9.47	170,646.50	38
ASR.	17	31.59	5.37	-	32
APD., APN.	39	66.70	26.01	40,662.11	27
รวมรถดีเซลรางปรับอากาศ Total	67	64.83	43.44	49,413.63	27-38
รวมทั้งสิ้น Grand Total	226	74.54	168.46	91,706.76	27-56

### รถโดยสาร / Passenger Coaches

ประเภทรถโดยสาร Type	จำนวนที่มีใช้งาน (คัน) Number (Car)	Availability (%)	จำนวนรถพร้อมใช้ (คัน) Ready to use (Car)	อายุรถ (ปี) Year of service (Year)
รถปรับอากาศชั้น 1 (บอ.ป.) Air-Conditioned First Class (A.N.F.)	31	83.87	26.00	7-46
รถปรับอากาศชั้น 2 (บหนป., บชท.ป.) Air-Conditioned Second Class (A.N.S.)	283	76.33	216.02	7-64
รถธรรมดาชั้น 2 (บหน., บชท., บทพ.) Bogie Second Class (B.N.S.)	89	71.31	63.47	40-74
รถปรับอากาศชั้น 3 (บชส.ป.) Air-Conditioned Third Class (A.T.C.)	5	56.90	2.84	44-46
รถธรรมดาชั้น 3 (บชส., บสส., บสพ.) Bogie Third Class (B.T.C.)	651	79.85	517.05	42-108
รถชนิดอื่น ๆ Other Bogies	228	82.83	188.86	4-108
รวมรถโดยสาร 8 ล้อ Total 8-wheeled Passenger Coach	1,287	78.81	1,014.25	4-108
รถโดยสาร 4 ล้อ (จพ.) 4-wheeled Bogie Reserved Saloon	1	100	1	108

## รถสินค้า / Freight Wagons

ประเภทรถโดยสาร Type	จำนวนที่มีใช้งาน (คัน) Number (Car)	Availability (%)	จำนวนรถพร้อมใช้ (คัน) Ready to use (Car)	อายุรถ (ปี) Year of service (Year)
รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า* (บพต.) Bogie Container Flat Wagon* (B.C.F.)	1,300	68.81	894.55	6-93
รถโบกี้บรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลว (บทก.) Bogie LPG Tank Wagon (B.G.T.)	90	71.38	64.24	26-37
รถโบกี้บรรทุกน้ำมันชั้น (บทค.) Bogie Oil-Tank Wagon (B.O.T.)	887	73.91	655.62	28-85
รถโบกี้ตู้ใหญ่ (บตญ.) Bogie Covered Goods Wagon (B.C.G.)	254	75.95	192.92	33-50
รถโบกี้สัมภาระมีเครื่องห้ามล้อ (บพพ.) Bogie Brake Van (B.B.V.)	28	65.78	18.42	40-55
รถสินค้า 8 ล้อ อื่นๆ Other 8-wheeled freight wagon	595	65.20	387.95	9-96
รวมรถสินค้า (8 ล้อ) Total freight wagon (8-wheeled)	3,154	70.19	2,213.70	6-96
รถสินค้า 12 ล้อ 12-wheeled freight wagon	4	100	5	55
รถสินค้า 4 ล้อ 4-wheeled freight wagon	59	47.81	28.21	35-95

## ความคืบหน้าแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้องกับการจัดหา-ปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อนที่สำคัญ

### โครงการ/แผนงาน

1. โครงการจัดการรถจักรและล้อเลื่อน
  - 1.1 โครงการจัดการรถจักรดีเซล จำนวน 50 คัน พร้อมอะไหล่
  - 1.2 โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 30 คัน พร้อมอะไหล่
  - 1.3 โครงการจัดการรถดีเซลรางจำนวน 216 คันพร้อมอะไหล่
  - 1.4 โครงการจัดการรถดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 184 คัน พร้อมอะไหล่
  - 1.5 โครงการจัดการรถ บทต. จำนวน 946 คัน พร้อมอะไหล่
  - 1.6 โครงการจัดการรถโบกี้ปั้นจั่น ขนาดยกไม่ต่ำกว่า 80 ตัน จำนวน 3 คัน
2. โครงการปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อน
  - 2.1 โครงการดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 12 คัน
  - 2.2 โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA จำนวน 36 คัน
  - 2.3 โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า HID จำนวน 21 คัน
  - 2.4 โครงการซ่อมปรับปรุงรถดีเซลราง แดวู จำนวน 39 คัน
  - 2.5 โครงการปรับปรุงระบบห้องน้ำรถปรับอากาศชั้น 2 เป็นระบบสุญญากาศพร้อมติดตั้งเครื่องสุขภัณฑ์ใหม่ จำนวน 54 คัน
  - 2.6 โครงการดัดแปลงรถโดยสาร จำนวน 95 คัน
  - 2.7 โครงการดัดแปลงปรับปรุงรถดีเซลราง JR Hokkaido จำนวน 10 คัน
  - 2.8 โครงการซ่อมปรับปรุงรถดีเซลราง JR Hokkaido จำนวน 17 คัน
  - 2.9 ซ่อมหนักและดัดแปลงรถโบกี้สัมภาระ (บพห.) จำนวน 17 คัน

## Progress of projects related to the procurement and improvement of important locomotives and rolling stock.

### Project/Plan

1. Locomotives and wheels procurement project
  - 1.1 50 diesel locomotives and spare parts procurement project
  - 1.2 30 diesel locomotives and spare parts procurement project
  - 1.3 216 Diesel Railcars and spare parts procurement project
  - 1.4 184 Air-Conditioned Diesel Railcars and spare parts for commercial service procurement project
  - 1.5 946 Bogie Container Flat Wagons and spare parts procurement project
  - 1.6 3 Bogie Cranes with lifting capacity not less than 80 tons procurement project
2. Locomotives and Rolling Stocks Modification Project
  - 2.1 12 Bogie Power Vans Modification Project
  - 2.2 36 Electric Diesel Locomotives (GEA) Maintenance Project
  - 2.3 21 Electric Diesel Locomotives (HID) Maintenance Project
  - 2.4 39 Diesel Railcars (Daewoo) Maintenance Project
  - 2.5 Air-Conditioned Second-Class Modification (change bathroom system to a vacuum system and install new sanitary ware for 54 coaches) Project.
  - 2.6 95 Passenger Coaches Modification Project
  - 2.7 10 Diesel Railcars Modification (JR Hokkaido) Project
  - 2.8 17 Diesel Railcars Maintenance (JR-Hokkaido) Project
  - 2.9 17 Bogie Full Vans (B.F.V.) Overhaul and Modification

- 2.10 ซ่อมหนักและดัดแปลงรถโบกี้สัมภาระ (บพห.) จำนวน 10 คัน
- 2.11 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบสำหรับ ATP รถจักร จำนวน 57 คัน
- 2.12 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบสำหรับ ATP รถดีเซลราง จำนวน 117 คัน

- 2.10 10 Bogie Full Vans (B.F.V.) Overhaul and Modification
- 2.11 ATP for Locomotives Procurement and Installation (57 Locomotives) Project
- 2.12 ATP for Diesel Railcars Procurement and Installation (117 Diesel Railcars) Project

## ความคืบหน้า

### 1. โครงการจัดหาและติดตั้ง

1.1 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2563 นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักกดเพลลา 16 ตัน/เพลลา พร้อมอะไหล่จำนวน 50 คัน มูลค่า 6,525 ล้านบาท ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับกิจการร่วมค้าเอสเอฟอาร์ ซึ่งเป็นการร่วมมือกันระหว่างบริษัท ซานโฟโก อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล จำกัด และบริษัท ริเวอร์เอ็นจิเนียริง จำกัด โดยรถจักรดังกล่าวได้ผลิตโดย บริษัท CRRC QISHUYAN CO., LTD. ผู้ผลิตรถจักรชั้นนำจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำมาทดแทนรถจักรเก่าที่ใช้มานาน เป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ตลอดจนช่วยสร้างโอกาสการหารายได้ในอนาคตให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันการรถไฟฯ ได้รับมอบรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 50 คัน เรียบร้อยแล้วรายละเอียดดังนี้

- งวดที่ 1 จำนวน 20 คัน หมายเลข 5201-5220 เมื่อวันที่ 31 มกราคม สิงหาคม 2565
- งวดที่ 2/1 จำนวน 15 คัน หมายเลข 5221-5235 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2565
- งวดที่ 2/2 จำนวน 15 คัน หมายเลข 5236-5250 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2566

รถจักรดีเซลไฟฟ้า หมายเลข 5201-5250 รวมจำนวน 50 คัน ได้ผ่านการทดสอบสมรรถนะจากศูนย์วิศวกรรมเครื่องกล ฝ่ายการช่างกล และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้ตรวจรับตามระเบียบการฯ เรียบร้อยแล้ว และได้นำรถจักรดีเซลไฟฟ้า หมายเลข 5201-5250 ออกมาใช้งานแล้ว

## Progress

### 1. Locomotives and wheels procurement project

1.1 On 31 August 2020, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the signing ceremony for the purchase of 50 diesel-electric locomotives and spare parts; 16 tons/axle worth 6,525 million Baht between the State Railway of Thailand with SFR Joint Venture which is a collaboration between Sanfogo International Company Limited and River Engineering Company Limited.

The locomotives are produced by CRRC QISHUYAN Co., Ltd., a leading locomotive manufacturer from the People's Republic of China. The objectives are to replace old locomotives that have been in service for a long time and to help increase the efficiency of transporting freight and passengers as well as helping to create future income opportunities for the State Railway of Thailand.

At present, SRT already received 50 diesel-electric locomotives and the details are as follows.

- 1st delivery; 20<sup>th</sup> locomotives, no.5201-5220, on 31<sup>st</sup> August 2022.
- 2.1 delivery; 15<sup>th</sup> locomotives, no.5221-5235, on 8<sup>th</sup> November 2022.
- 2.2 delivery; 15<sup>th</sup> locomotives, no.5236-5250, on 31<sup>st</sup> January 2023.

1.2 คณะกรรมการร่าง TOR พิจารณาปรับลดโครงการจากจัดหา รถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 50 คัน เหลือ 30 คัน โดยคาดว่าจะ จัดหาให้ทันตามความต้องการของฝ่ายบริการสินค้าที่จะเริ่มใช้ รถประมาณปี 2569 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสืบราคาจาก ผู้ประกอบการ เพื่อประกอบการพิจารณาการจัดทำโครงการ และเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียระหว่างการเช่าใช้และการจัดซื้อ

- รถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 30 คัน อยู่ระหว่าง ฝ่ายการช่าง กล ศึกษารายละเอียดทางด้านเทคนิคและหารือกับฝ่ายบริการ สินค้า ถึงความต้องการใช้รถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 30 คัน
- รถจักรไฟฟ้า จำนวน 20 คัน อยู่ระหว่าง ฝ่ายการช่างกล ศึกษารายละเอียดทางด้านเทคนิค และหารือกับฝ่ายบริการ โดยสารถึงความต้องการใช้รถจักรไฟฟ้า 20 คัน

1.3 ฝ่ายการช่างกลได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการฯ ต่อเนื่องจากฝ่ายบริการโดยสาร ปัจจุบันอยู่ระหว่าง ฝ่ายการ ช่างกลได้จัดทำข้อมูลโครงการฯ จัดทำรายละเอียดด้านเทคนิค และดำเนินการสืบราคา เพื่อนำเสนอ รองผู้ว่าการฯ พิจารณา

1.4 ฝ่ายการช่างกลได้จัดทำรายละเอียดด้านเทคนิค และสืบราคา เสนอฝ่ายบริการโดยสารแล้ว ฝ่ายบริการโดยสารจัดทำ รายละเอียดโครงการนำเสนอ การรถไฟฯ และผ่าน ครร. แล้ว แต่เนื่องจากได้รับนโยบายจากกระทรวงคมนาคม ด้านการลด ปัญหาควันไอเสียในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ จึงจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดทางเทคนิคเพื่อให้สอดคล้อง กับนโยบายดังกล่าว ปัจจุบันฝ่ายการช่างกลจัดทำข้อมูล เพิ่มเติม ส่งให้ฝ่ายบริการโดยสาร เพื่อรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม รายงานนำเสนอ คค. สศช. และ สงป.

1.5 ฝ่ายบริการสินค้านำเสนอการรถไฟฯ และผ่าน ครร. แล้ว อยู่ระหว่าง ฝ่ายบริการสินค้าจัดทำรายงานเพื่อนำเสนอกระทรวง คมนาคม โดยนำข้อมูลจากการประชุมร่วม สนช. ขร. และ ภาคเอกชน เพื่อจัดทำข้อเสนอทางด้านราคาของค่าเช่ารถ บท. เปรียบเทียบกับ ราคาการจัดซื้อต่อไป

ปัจจุบันฝ่ายบริการสินค้า นำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมแล้ว เมื่อ 25 สิงหาคม 2566

50 Diesel-electric locomotives, no.5201-5250 have passed performance tests from Mechanical Engineering Center, Mechanical Engineering Department and the Supplies Inspection Committee inspected and accepted them according to the regulations. The diesel-electric locomotives no. 5201-5250 have been brought into service.

1.2 The TOR Drafting Committee considered reducing number of locomotives from 50 diesel-electric locomotives to 30 locomotives with the expectation that the procurement will meet the needs of the Freight Service Department that will begin using the locomotives in 2026. At the present, it is in the process of market survey price from Entrepreneur for consideration in preparing the project and compare the pros and cons between leasing and purchasing.

- 30 diesel-electric locomotives project is under the Mechanical Engineering Department study technical details and discusses with the Freight Service Department to the need for using 30 diesel-electric locomotives

- 20 diesel-electric locomotives project is under the Mechanical Engineering Department study technical details and discusses with the Freight Service Department to the need for using 20 diesel-electric locomotives

1.3 The Mechanical Engineering Department has been assigned to continue the project from the Passenger Services Department. At the present, the Mechanical Engineering Department has prepared project information, technical details and investigate the price to present to the Deputy Governor for consideration.

1.4 The Mechanical Engineering Department has prepared technical details and did market survey price and gave to Passenger Service Department. The Passenger Service Department has prepared the details of the project and presented to SRT and the project has passed the SRT Board of Commissioners, however, it has received the policy from the Ministry of Transport in reducing the exhaust fumes problem at Krung Thep Apiwat Central Terminal. Therefore, it is necessary to change the technical details to comply with the said policy. At present, the Mechanical Engineering Department has prepared additional information and sent it to the Passenger Service Department to collect additional information and present a report to the Ministry of

1.6 การรถไฟฯ ลงนามในสัญญา เลขที่ พด.002/2563 ลงวันที่ 14 ก.พ. 63 บริษัทเจเนิส ทราฟิค ซิสเต็ม จำกัด รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 798,000,000.00 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว อยู่ระหว่างการดำเนินการส่งมอบสิ่งของตามสัญญา 550 วัน ได้รับรถภายในเดือนกันยายน 2564 แต่ผู้ผลิตขอขยายเวลาการดำเนินงานจากสถานการณ์ โควิด 19 ตามหนังสือเลขที่ GTS.6408/840 ลงวันที่ 18 ส.ค.64 โดยขอขยายเวลาจนกว่าสถานการณ์จะคลี่คลายและสามารถดำเนินการได้ ปัจจุบันดำเนินการตรวจรับเสร็จเรียบร้อยแล้ว ฝ่ายการพัสดุดำเนินการตรวจเอกสารการตรวจรับ และดำเนินการจ่ายเงิน

## 2. โครงการปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อน

2.1 คณะกรรมการร่าง TOR และราคากลาง ประชุมในวันที่ 9 ก.ย. 64 หัวข้อ การจัดทำแผนการใช้พัสดุที่ผลิตภายในประเทศที่คณะกรรมการรถไฟ อนุมัติ TOR เรียบร้อยแล้ว และจัดทำผลสรุปเสนอ ผวก. ขอความเห็นชอบ และอนุมัติขั้นพิจารณาครั้งที่ 4 - ปัจจุบันได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว อยู่ระหว่างฝ่ายการพัสดุรายงานกระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการลงนามในสัญญา

2.2 ยกเลิกการประกวดราคาเนื่องจากไม่มีผู้เสนอราคา ประชุมคณะกรรมการร่าง TOR มีมติให้ปรับแก้ TOR ให้มีความเหมาะสม และดำเนินการสืบราคาใหม่ เนื่องจากราคาเดิมเกินกว่า 2 ปี

2.3 ยื่นเอกสารประกวดราคา เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2566 ผลประกวดราคา ไม่มีผู้ยื่นข้อเสนอ อยู่ระหว่างรอนัดประชุมคณะกรรมการร่าง TOR เพื่อพิจารณาการไม่มีผู้เสนอราคา

2.4 เสนอการรถไฟฯ เพื่อขอขึ้นประกาศร่าง TOR ครั้งที่ 2 (ขึ้นพิจารณาครั้งที่ 2 แล้ว ในวันที่ 10 ตุลาคม ถึง วันที่ 3 พฤศจิกายน 2566)

2.5 เสนอการรถไฟฯ แต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR และจัดทำแผนการใช้พัสดุที่ผลิตภายในประเทศ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง เรื่องแนวทางปฏิบัติตามกฎหมายกระทรวงกำหนดพัสดุและวิธีการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุที่รัฐต้องการส่งเสริมหรือสนับสนุน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563

Transport, Office of the National Economic and Social Development Council and the Budget Bureau.

1.5 The Freight Service Department has presented a report to SRT and it passed SRT Board of Commissioners' consideration. It is in the process of the Freight Service Department preparing a report to present to the Ministry of Transport. The information from a joint meeting between OTP, DRT and the private sector will be used to prepare a proposal on the price of BCF rental compares with purchasing price.

At present, the Freight Service Department presented to the Ministry of Transport on 25<sup>th</sup> August 2023.

1.6 SRT signed the contract no. Por Dor 002/2020, dated 14 February 2020 with Genius Traffic System Company Limited amounting 798,000,000.00 Baht including VAT. It is in the process of delivering the cranes according to the contract for 550 days. The cranes will be delivered within September 2021 but the manufacturer requested an extension of the contract due to the COVID-19 situation according to letter no. GTS.6408/840 dated 18 August 2021. They requested to extend the time until the situation is resolved and the operation can be taken. At present, the inspection has been completed. The Stores Department inspected and approved and proceeded with payment.

## 2. Locomotives and Rolling Stocks Modification Project

2.1 The TOR drafting and middle price committee held the meeting on 9 September 2021 on the topic of preparing a plan for using local content. SRT Board of Commissioners has already approved TOR and prepare summary results to present to the Governor for approval and approve the 4<sup>th</sup> review.

- At present, the winner of the bidding has been obtained. Currently, it is in the process of reporting to the Ministry of Transport by the Stores Department for approval before signing the contract.

2.2 The bidding was canceled due to no bidders enter the competition. The TOR Drafting Committee held the meeting and agreed to adjust the TOR to be appropriate and do market survey price because the original price is more than 2 years old.

- เปลี่ยนแปลงแผนงาน เป็นปรับปรุงระบบไฟฟ้า สุขา ระบบปิด และปรับปรุงภาพลักษณ์ รถโดยสารเพื่อใช้งานกับรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 33 คัน วงเงินประมาณ 94.50 ล้านบาท
- 2.6 เสนอการรถไฟฯ แต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR และจัดทำแผนการใช้วัสดุที่ผลิตภายในประเทศ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง เรื่องแนวทางปฏิบัติตามกฎหมายกระทรวงกำหนดพัสดุและวิธีการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุที่รัฐต้องการส่งเสริมหรือสนับสนุน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2563 เสนอการรถไฟฯ เห็นชอบร่าง TOR ที่ผ่านการประชาพิจารณ์มาแล้ว 4 ครั้ง เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการออกประกาศประกวดราคา
- เปลี่ยนแปลงแผนงาน เป็นดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 8 คัน และดัดแปลงรถโดยสารนั่งปรับอากาศและรถโดยสารนั่งปรับอากาศแบบมีห้องอาหารเพื่อใช้งานกับรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 23 คัน วงเงินประมาณ 251.68 ล้านบาท
- 2.7 ผู้รับจ้างขอขยายเวลาการดำเนินงานจากการขอปรับแบบของการรถไฟฯ ปัจจุบันอยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ พิจารณา (หพข. จัดทำรายงานเสนอ ผวก. เปลี่ยนแปลงประธานกรรมการแทนที่ประธานกรรมการที่ปลดเกษียณ)
- 2.8 การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาว่าจ้างขนย้าย รถดีเซลราง JR Hokkaido จากประเทศญี่ปุ่น จำนวน 17 คัน ตามสัญญาเลขที่ พด.025/2564 ลว 29 กันยายน 2564
- ปัจจุบัน ได้ดำเนินการขนรถดีเซลราง JR Hokkaido KIHA 183 จำนวน 17 คัน จากประเทศญี่ปุ่น เสร็จเรียบร้อย ฝ่ายการเงินและการบัญชี ได้ทำการขึ้นบัญชีสินทรัพย์ค่าใช้จ่ายฯ และปิดแผนงาน งทป.เลขที่ 001/64/10 วงเงินอนุมัติ 42,500,000.00 บาท เป็นที่เรียบร้อย (ฝ่ายการพัสดุขออนุมัติขึ้นประกาศร่างเพื่อขอรับคำวิจารณ์ และขอเปลี่ยนแปลงประธานกรรมการจ้าง)
- 2.9 - 2.10 รวมโครงการ บพห. จำนวน 17 คัน และ 10 คัน (รวมเป็น 27 คัน) ลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัทไทยเรลเทค จำกัด ตามสัญญาเลขที่ พช.ว.480/งทป./64 ลงวันที่ 21 มกราคม 2564 ดำเนินการ 2.9 ซ่อมหนักและดัดแปลงรถโบกี้สัมภาระ (บพห.) จำนวน 27 คัน ที่โรงซ่อมรถจักรเขตนครราชสีมา
- 2.3 Submission of bidding documents on 6 June 2023. Bidding results: No bidder submitted. Currently waiting for a meeting of the TOR drafting committee to consider the case no bidder attended.
- 2.4 Propose to the State Railway of Thailand to announce the draft TOR for the 2<sup>nd</sup> review (2<sup>nd</sup> review was on 10<sup>th</sup> October to 3<sup>rd</sup> November 2023).
- 2.5 Propose SRT to set up a TOR Drafting Committee and prepare a plan for using local content according to the Comptroller General's Department. Letter Subject: Guidelines for following ministerial regulations specifying supplies and methods for procurement of supplies that the government wants to promote or support (No. 2) 2020 - Change the work file to improve the electrical system, closed toilet system and improve the image of passenger coaches for use with electric bogies totally 33 coaches, worth 94.50 Million Baht.
- 2.6 Propose SRT to set up a TOR Drafting Committee and prepare a plan for using local content according to the Comptroller General's Department. Letter Subject: Guidelines for following ministerial regulations specifying supplies and methods for procurement of supplies that the government wants to promote or support (No. 2) 2020. It is proposed SRT to approve the draft TOR that has already passed public hearings 4 times. Currently, it is in the process of issuing a bid announcement. - Change the work file to modify 8 electric-powered bogies and modify air-conditioned passenger coaches and air-conditioned passenger coaches with a restaurant for using with 23 electric-powered bogie vehicles, with a budget of 251.68 Million Baht.
- 2.7 The contractor requested an extension of the operation time from SRT's request to adjust the design. Currently, it is being considered by the committee. (report to the Governor to replace the retired chairman)
- 2.8 SRT signed a contract to transport 17 Diesel Railcars (JR Hokkaido) from Japan, according to contract no. Por Dor 025/2021, dated 29<sup>th</sup> September 2021.

ปัจจุบันดำเนินงานเปิดแท้งงานเสร็จเรียบร้อยแล้วตามหนังสือเลขที่ รฟ.ชก.0203/136/2566 ลว. 26 เมษายน 2566 และหนังสือเลขที่ รฟ.ชก.0203/137/2566 ลว. 26 เมษายน 2566

2.11 ประชุมคณะกรรมการร่าง TOR และราคากลาง วันที่ 3 กันยายน 2564 ใช้ราคาของโครงการ 70 คัน โดยปรับลด BOQ. งานเหลือ 57 คัน เลขานุการฯ จัดทำร่าง TOR และราคากลางให้เป็นปัจจุบันเพื่อเสนอการรถไฟฯ เห็นชอบ ยกเลิกของงบประมาณในปี 2568 เนื่องจากคณะกรรมการร่างฯ ดำเนินการการสืบราคาสูงกว่างบประมาณอนุมัติไม่สามารถดำเนินการได้

2.12 คณะทำงานจัดทำร่างขอบเขตงานและราคากลาง สรุป ยืนยันจำนวนรถที่ติดตั้ง 117 คัน เนื่องจากนำรถดีเซลราง Kiha 17 คัน ที่ได้รับบริจาคจากญี่ปุ่น เข้าร่วมในโครงการติดตั้งระบบ ATP และจัดส่งร่างขอบเขตงานและราคากลางให้ฝ่ายการพัสดุดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างต่อไป

- ปัจจุบัน ชั้นประกาศวิจารณ์ ครั้งที่ 3 มีผู้วิจารณ์ 1 ราย คณะกรรมการฯ ประชุมสรุปผลเรียบร้อยแล้ว จัดทำรายงานเสนอ ผู้ว่าการรถไฟฯ เพื่อประกาศร่างอีกครั้ง

Currently, 17 Diesel Railcars (JR-Hokkaido KIHA 183) are transported from Japan. The Finance and Accounting Department has made an asset account and expenses and closed the work file Ngo Tor Por No. 001/64/10 amounting 42,500,000.00 Baht. (The Stores Department propose to announce the draft for the review and request a change in the chairman of the hiring committee).

2.9 - 2.10 Merged these 2 projects (1) 17 B.F.V. and (2) 10 B.F.V. (total 27 B.F.V.). A contract signed to hire Thai Railtech Company Limited according to contract no. Por Sor Vor Jor 480/Ngo Tor Por/64, dated 21<sup>st</sup> January 2021, carried out overhaul and modification to 27 Bogie Full Vans (B.F.V.) at Nakhon Ratchasima Depot.

At present, the project has been completed and the work file was closed according to letter no. Ror For Chor Kor 0203/136/2023 dated 26<sup>th</sup> April 2023 and letter no. Ror For Chor Kor 0203/137/2023 dated 26<sup>th</sup> April 2023

2.11 The Meeting of the TOR Drafting and middle price committee on 3 September 2021, using the project price of 70 locomotives by reducing the BOQ to 57 locomotives. The secretary prepared the draft TOR and middle price to be up dated to propose SRT for approval and cancel the request for a budget in 2025 because the drafting committee found out that the price is higher than the approved budget so it cannot be carried out.

2.12 The working group prepared a draft TOR and middle price, concluded and confirmed the no. of cars that will be installed ATP totally 117. Due to 17 Kiha Diesel Railcars which were donated from Japan including in the ATP system installation project and submit a draft TOR and middle price to the Stores Department for further procurement.

- Currently, there was a third announcement of review. There was 1 comment. The committee has already met and summarized the results. Prepare a report to present to the Governor to announce the draft again.



**รถโบกี้ปั้นจั่นกล ขนาดยกไม่ต่ำกว่า 80 ตัน จำนวน 3 คัน**

วงเงิน 798 ล้านบาท ตกคันละ 266 ล้านบาท ที่ รฟท. ดำเนินโครงการจัดซื้อรุ่น KIROW Multitasker Railway Crane Type KRC 1210 N ผลิตโดย KIROW Ardelit GmbH ประเทศเยอรมนี

**Bogie Mechanical Crane with capacity not less than 80 tons.**

Amounting of 798 Million Baht, 266 Million Baht per crane, SRT carried out the project to purchase the KIROW Multitasker Railway Crane Type KRC 1210 N, produced by KIROW Ardelit GmbH, Germany.

## ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษาระบบรางด้วยการ Outsource / Out-job

### สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง

ตามข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 2.1 การแบ่งส่วนงานและอำนาจ ความรับผิดชอบของผู้บริหาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558 ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2558 กำหนดให้ “สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการจัดซื้อ จัดจ้าง จัดหาวัสดุ อุปกรณ์ในการซ่อมบำรุงรถจักร รถพ่วง และล้อเลื่อนต่าง ๆ การตรวจรับ และการจัดสรรในส่วนงานภายในกลุ่มธุรกิจซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย”

แผนการจัดซื้อจัดจ้างประจำปีงบประมาณ 2566 ที่ฝ่ายการช่างกล เสนอและได้รับอนุมัติจาก ผู้ว่าการฯ จำนวน 6 ครั้ง

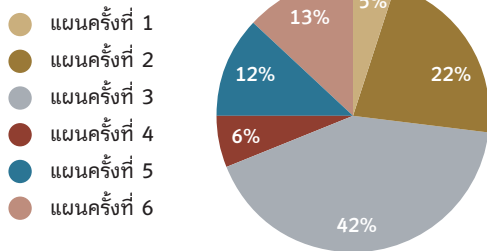
### Procurement Bureau (Roll Stock Maintenance)

According to SRT Regulations No. 2.1 division of work, authority and responsibility of the executives (No. 2) B.E. 2015, dated 2<sup>nd</sup> November 2015 assigned the “Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) is responsible for purchasing, hiring, and providing materials and equipment for the maintenance of locomotives, and various rolling stock. Inspection and allocation of work within the locomotive and rolling stock maintenance business cluster, as well as performing other duties as assigned”

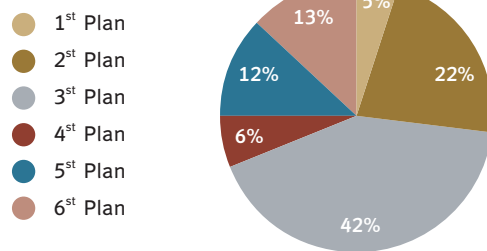
Procurement plan for fiscal year 2023 that the Mechanical Engineering Department proposed and received approval from the Governor 6 times

แผนครั้งที่ Number of Plans	จำนวน(โครงการ) Number of Projects
1	35
2	152
3	298
4	46
5	84
6	91
<b>รวม Total</b>	<b>706</b>

เปรียบเทียบแผนการจัดซื้อจัดจ้างที่ได้รับอนุมัติ



Approved Procurement Plan Comparison



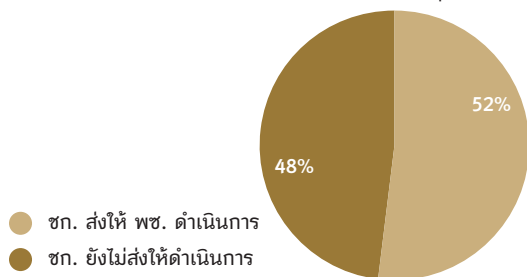
ผลการดำเนินงานจัดซื้อจัดจ้างประจำปี 2566  
ของสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง

โครงการตามแผนจัดซื้อจัดจ้างประจำปีงบประมาณ 2566 ที่ฝ่ายการช่างกลส่งให้ สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการจำนวน 342 โครงการ

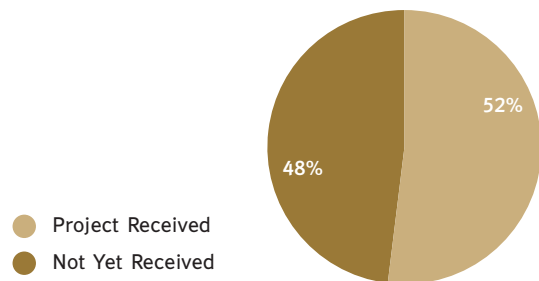
Procurement Results for the year 2023  
of the Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance)

Procurement Projects for fiscal year 2023 sent by the Mechanical Engineering Department to Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) for carrying out totally 342 projects.

เปรียบเทียบงานที่ฝ่ายการช่างกลส่งให้สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการ ตามแผนการจัดซื้อจัดจ้างที่ได้รับอนุมัติ



Project Received Compare With Not Yet Received Project



โครงการตามแผนการจัดซื้อจัดจ้างประจำปี 2566 ที่ฝ่ายการช่างกลส่งมาให้สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการ จำนวน 342 โครงการ

Procurement Projects for fiscal year 2023 sent by the Mechanical Engineering Department to Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) for carrying out totally 342 projects.

สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการสำเร็จแล้ว จำนวน 183 โครงการ (ได้ผู้ชนะการเสนอราคาอยู่ในกระบวนการบริหารสัญญา)

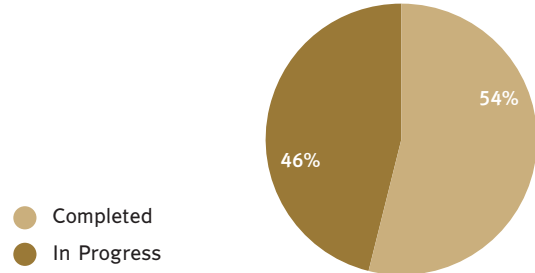
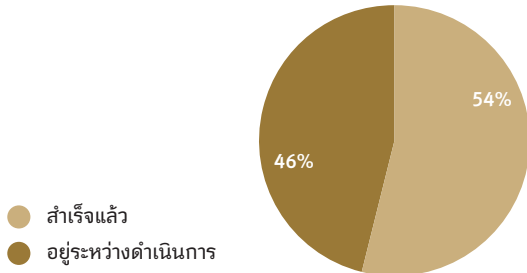
Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) 183 projects have been completed successfully. (The winners of the bid are in the contract management process.)

อยู่ระหว่างดำเนินการ 159 โครงการ  
(ยังไม่ได้ผู้ชนะการเสนอราคา)

159 projects are in progress  
(Not yet won the bid)

เปรียบเทียบผลสำเร็จของงานที่ได้รับจากฝ่ายการช่างกลให้ดำเนินการ  
จากแผนประจำปีงบประมาณ 2566

The Comparison of Success projects that received from  
Mechanical Engineering Department for the Fiscal Year 2023



โครงการที่ไม่มีแผนในการจัดซื้อจัดจ้าง ที่ฝ่ายการช่างกลส่งมา  
ให้สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการ จำนวน 409 โครงการ

Projects with no plan sent by the Mechanical Engineering  
Department to Procurement Bureau (Rolling Stock  
Maintenance) for carrying out totally 409 projects.

สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง ดำเนินการสำเร็จแล้ว จำนวน 364  
โครงการ (ได้ผู้ชนะการเสนอราคาอยู่ในกระบวนการบริหารสัญญา)

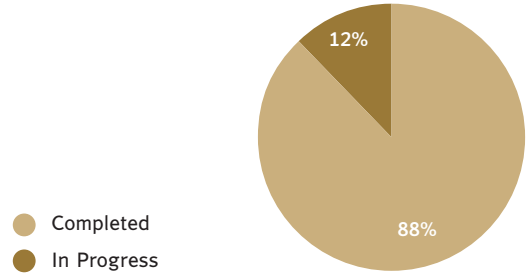
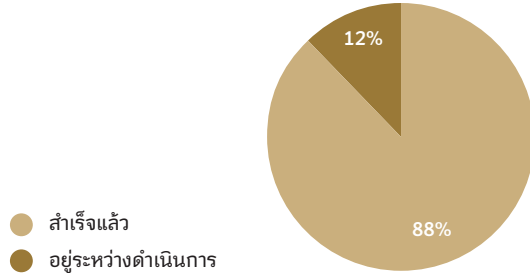
Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) 364 projects  
have been completed successfully. (The winners of the bid  
are in the contract management process.)

อยู่ระหว่างดำเนินการ 48 โครงการ  
(ยังไม่ได้ผู้ชนะการเสนอราคา)

48 projects are in progress  
(Not yet won the bid)

เปรียบเทียบผลสำเร็จของงานจัดซื้อจัดจ้างไม่มีแผน  
ที่ได้รับจากฝ่ายการช่างกลให้ดำเนินการ

The Comparison of Success Procurement Project with no Plan  
Which Received from Mechanical Engineering Department



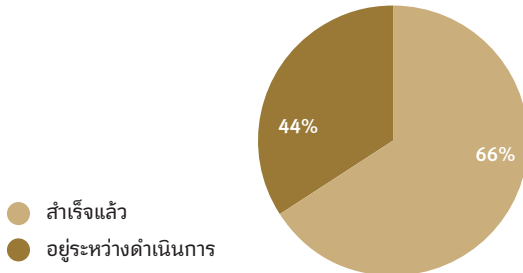
โครงการตามแผนในการจัดซื้อจัดจ้าง ประจำปีงบประมาณ 2565  
ที่ฝ่ายการช่างกลส่งมาให้สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการ  
ในปีงบประมาณ 2566 จำนวน 259 โครงการ

Procurement Projects for fiscal year 2022 sent by the  
Mechanical Engineering Department to Procurement Bureau  
(Rolling Stock Maintenance) for carrying out in 2023 totally  
259 projects.

สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง ดำเนินการสำเร็จแล้ว จำนวน 170 โครงการ (ได้ผู้ชนะการเสนอราคาอยู่ในกระบวนการบริหารสัญญา)

อยู่ระหว่างดำเนินการ 89 โครงการ  
(ยังไม่ได้ผู้ชนะการเสนอราคา)

เปรียบเทียบผลสำเร็จของงานจัดซื้อจัดจ้างของแผนปี 2565  
ที่ฝ่ายการช่างกลส่งให้ดำเนินการในปี 2566

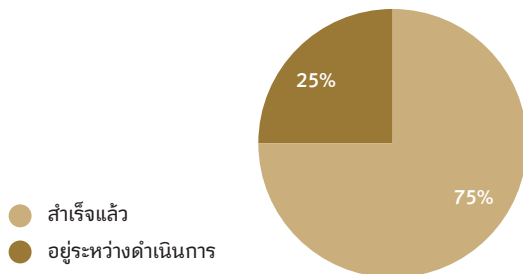


โครงการตามแผนในการจัดซื้อจัดจ้าง ประจำปีงบประมาณ 2564 ที่ฝ่ายการช่างกลส่งมาให้สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการ ในปีงบประมาณ 2566 จำนวน 8 โครงการ

สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง ดำเนินการสำเร็จแล้ว จำนวน 6 โครงการ (ได้ผู้ชนะการเสนอราคาอยู่ในกระบวนการบริหารสัญญา)

อยู่ระหว่างดำเนินการ 2 โครงการ  
(ยังไม่ได้ผู้ชนะการเสนอราคา)

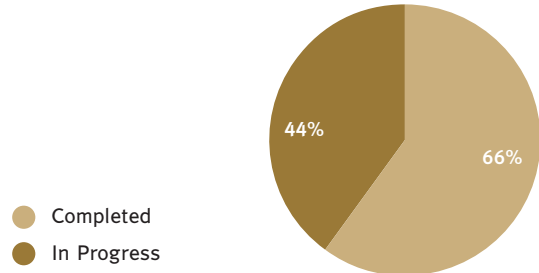
เปรียบเทียบผลสำเร็จของงานจัดซื้อจัดจ้างของแผนปี 2564  
ที่ฝ่ายช่างกล ส่งให้ดำเนินการในปี 2565



Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) 170 projects have been completed successfully.  
(The winners of the bid are in the contract management process.)

89 projects are in progress  
(Not yet won the bid)

The Comparison of Success Procurement Projects 2022 that  
Mechanical Engineering Department sent to carry out in 2023

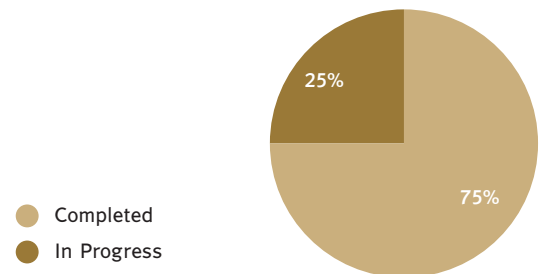


Procurement Projects for fiscal year 2021 sent by the Mechanical Engineering Department to Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) for carrying out in 2023 totally 8 projects.

Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) 6 projects have been completed successfully.  
(The winners of the bid are in the contract management process.)

2 projects are in progress  
(Not yet won the bid)

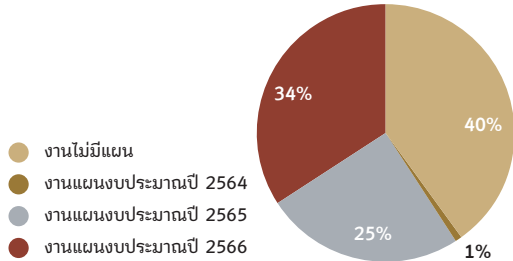
The Comparison of Success Procurement Projects 2021 That  
Mechanical Engineering Department Sent to Carry Out in 2022



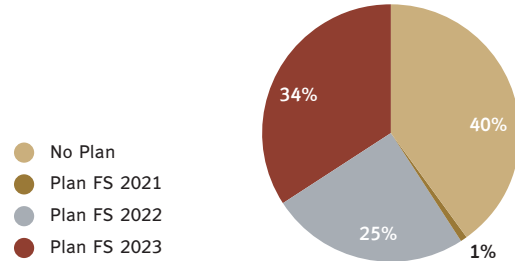
โครงการจัดซื้อจัดจ้างทั้งหมดที่สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง ดำเนินการในปีงบประมาณปี 2566 จำนวน 1,018 โครงการ

Total procurement projects undertaken by the Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) in fiscal year 2023 amounted to 1,018 projects.

เปรียบเทียบตามแผนงบประมาณประจำปี 2564, 2565, 2566 และงานไม่มีแผน



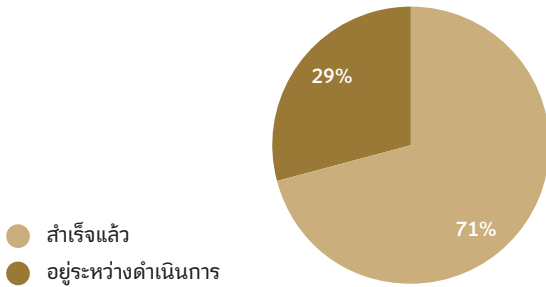
The Comparison Among Plan FS 2021, 2022, 2023 and No Plan



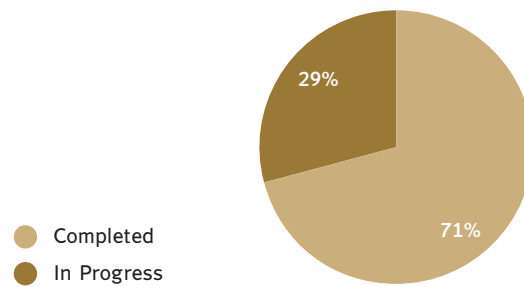
โครงการจัดซื้อจัดจ้างที่สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงได้รับมอบหมาย ดำเนินการสำเร็จแล้ว จำนวน 723 โครงการ

Procurement projects assigned to the Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance), 723 projects have been completed successfully.

เปรียบเทียบโครงการที่ดำเนินการสำเร็จแล้วในปีงบประมาณ 2566



Project Comparison That Success in 2023



จัดการประชุมหารือเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อกำหนดแนวทางการปฏิบัติ และป้องกันแก้ไขปัญหาในการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดซื้อจัดจ้างอันส่งผลต่อการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน จำนวน 16 ครั้ง

A procurement meeting to impose guidelines for practice and prevent problems in procurement and to increase the efficiency of procurement which affects the maintenance of locomotives and rolling stock, totaling 16 times.



จัดงานวางพวงมาลาสักการะพระบรมรูปพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เนื่องในวัน “ปิยมหาราช”

A wreath laying event to pay homage to the statue of His Majesty King Chulalongkorn on the occasion of “Piya Maharat Day”



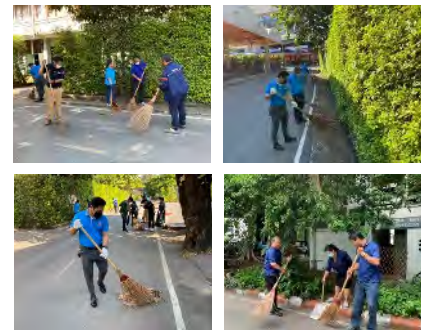


จัดกิจกรรมเสริมสร้างความสามัคคี  
กีฬาภายในประจำปี

Strengthen unity activity  
Internal annual sports day

จัดกิจกรรมบิ๊กรีนนิ่งเดย์  
ปลูกฝังให้สำนึกรักสถานที่ทำงาน  
ประจำทุกเดือน

A Big Cleaning Day activity to instill  
a sense of love for the workplace  
every month



จัดกิจกรรมร่วมสืบสาน  
ประเพณี วัฒนธรรม

Preserve traditions  
and culture activities

จัดกิจกรรมปีใหม่ เลี้ยงอาหาร  
เพื่อเป็นขวัญกำลังใจให้ผู้ปฏิบัติงาน

New Year's activity and provide food  
for the officials



**โครงการตามแผนการจัดซื้อจัดจ้างประจำปี 2566 ที่ฝ่ายการช่างกล  
ส่งมาให้สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการจำนวน 342  
โครงการ**

สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง ดำเนินการสำเร็จแล้ว จำนวน 183  
โครงการ (ได้ผู้ชนะการเสนอราคาอยู่ในกระบวนการบริหารสัญญา)  
อาทิ

- จ้างซ่อม Cooler Compressor “Knorr” Type VV450/150-4 GEA จำนวน 10 Sets.
- จ้างซ่อมรังผึ้ง สำหรับรถจักรดีเซลไฟฟ้า CSR จำนวน 10 Pcs.
- ซื้อ Air Apring Assembly Size 550 สำหรับรถดีเซลราง THN จำนวน 167 Pcs.
- จ้างซ่อม Crankshaft เครื่องยนต์ Cummins รุ่น N855-R2 สำหรับรถดีเซลราง จำนวน 30 sets.
- จ้างซ่อมแมงรีเลย์ TTR รุ่น 1 สำหรับรถจักรดีเซลไฟฟ้า ALS จำนวน 5 Sets.
- จ้างซ่อม Rewinding และประกอบให้มีสภาพพร้อมใช้งาน Auxil-  
iary Generator สำหรับรถจักรดีเซลรางไฟฟ้า HID. จำนวน 10 ลูก
- จ้างซ่อม Stator Re-Coil ด้าน Main ของ Traction Alternator  
Model 5GMG200 รถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA. จำนวน 12 ลูก
- จ้างซ่อม Frame Re-Insulation เปลี่ยน Connection Bar,  
Armature Re-Coil เปลี่ยน Commutator พร้อมประกอบเป็น  
แบบ Complete Set ของ Traction Motor TA671-A3/D3  
รถจักรดีเซลไฟฟ้า ALSTHOM จำนวน 12 ลูก
- จ้างซ่อม Rotor Re-Coil ด้าน Main และ ด้าน Excite ของ  
Traction Generator Model HE43477-04NR รถจักรดีเซล  
ไฟฟ้า “HITACHI” จำนวน 12 ลูก
- จ้างซ่อมวาระหนักและปรับปรุงสภาพลักษณะ รถโดยสารโบกี้ชั้นที่  
3 ที่แขวงโรงงานอุตรดิตถ์ จำนวน 12 คัน
- จ้างซ่อม Armature Re-Coil เปลี่ยน Commutator เปลี่ยน  
เพลลา ของ Traction Motor Model 5GE792A1 รถจักรดีเซล  
ไฟฟ้า GEA จำนวน 12 ลูก
- จ้างตรวจและซ่อมรอยร้าวโครงแคร่รถโดยสาร ที่แขวงโรงงาน  
อุตรดิตถ์ จำนวน 100 โครงแคร่
- จ้างเติมน้ำยาระบายความร้อน และตรวจเติมน้ำมันเชื้อเพลิง  
ที่แขวง สรจ.ทส. ระยะเวลา 24 เดือน

**Procurement Projects for fiscal year 2023 sent by the  
Mechanical Engineering Department to Procurement  
Bureau (Rolling Stock Maintenance) for carrying out  
totally 342 projects.**

Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance); 183  
projects have been completed successfully. (The winners of  
the bid are in the contract management process.) such as

- Hire to repair Cooler Compressor “Knorr” Type VV450/150-  
4 GEA, totally 10 sets.
- Hire to repair air conditioning panel for CSR electric  
diesel locomotives, totally 10 pcs.
- Purchase Air Apring Assembly Size 550 for THN diesel  
vehicles, totally 167 pcs.
- Hire to repair the crankshaft of Cummins engine model  
N855-R2 for diesel railcars, totally 30 sets.
- Hire to repair the TTR relay panel, model 1, for the ALS  
electric diesel locomotives, totally 5 sets.
- Hire to repair, rewind, and assembly to be in ready-to-  
use condition of Auxiliary Generator for 10 HID electric  
diesel locomotives.
- Hire to repair Stator Re-Coil on the main side of Traction  
Alternator Model 5GMG200 GEA diesel-electric  
locomotives, totally 12 units.
- Hire to repair Frame Re-Insulation, change Connection  
Bar, Armature Re-Coil, change Commutator, ready to  
assemble into a Complete Set of Traction Motor  
TA671-A3/D3, 12 ALSTHOM electric diesel locomotives.
- Hire to repair the Rotor Re-Coil on the Main side and  
Excite side of the Traction Generator Model HE43477-  
04NR, 12 HITACHI electric diesel locomotives.
- Hire to heavily repair and improve the image of Bogie  
Third Class Carriages at Uttaradit Depot, 12 coaches.
- Hire to repair Armature Re-Coil, change Commutator,  
change shaft of Traction Motor Model 5GE792A1, 12  
GEA electric diesel locomotives.
- Hire to inspect and repair cracks in passenger coach frames  
at Uttaradit Depot, 100 coach frames.
- Hire to refill cooling liquid and inspect fuel refueling at the  
Thungsong Depot for 24 months.

- จ้างเติมน้ำยาระบายความร้อน และตรวจเติมน้ำมันเชื้อเพลิงรถจักรดีเซล และรถดีเซลราง ที่สถานีรถไฟศิลาอาสน์ ระยะเวลา 24 เดือน
- จ้างเติมน้ำ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และอื่น ๆ ที่โรงซ่อมรถดีเซลรางสมุทรสาคร และสถานีบ้านแหลมระยะเวลา 24 เดือน
- จ้างซ่อมวาระรถจักร รถดีเซลราง และงานอื่น ๆ ที่แขวง สรจ.อด. ระยะเวลา 24 เดือน จำนวน 1 งาน
- จ้างซ่อมวาระหนักและตัดแปลงรถโดยสารชนิดรถ ขสส. จาก 96 ที่นั่ง เป็น 76 ที่นั่ง ที่ สรจ.อด. จำนวน 12 คัน
- จ้างซ่อม Brake Shoe Head แคร่ JNR จำนวน 1,000 ชุด
- จ้างซ่อม Armature Re-Coil พร้อมเปลี่ยน Commutator ของ Traction Motor Model 5GE792 A1 รถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA จำนวน 18 ลูก
- จ้างซ่อม Air Dryer สำหรับรถจักรดีเซลไฟฟ้า CSR จำนวน 10 Sets.
- ซื้อ Coupling P/N 8.273.0.700.705.7 จำนวน 20 Pcs.
- ซื้อ Motor Starting สำหรับรถดีเซลราง THN จำนวน 90 Pcs.
- ซื้อ Coupler สำหรับใช้งานกับ Bogie Frame รถจักรดีเซลไฟฟ้า GE, GEA, ALSTHOM และ HITACHI จำนวน 60 Pcs.
- จ้างซ่อมช่องใส่ Fitted Rod ของ Axle Box สำหรับรถจักรดีเซลไฟฟ้า ALSTOM จำนวน 192 Sets
- ซื้อ Cylinder สำหรับใช้งานกับ Compressor รถจักรดีเซลไฟฟ้า ALSTHOM จำนวน 60 Pcs. เป็นต้น โดยอยู่ระหว่างดำเนินการ 159 โครงการ (ยังไม่ได้ผู้ชนะการเสนอราคา) อาทิ
- จ้าง ถอด รื้อ ล้าง อุปกรณ์ไฟฟ้ารถจักรดีเซลไฟฟ้า ALS. จำนวน 20 คัน หรือ 2 ปี
- จ้างแรงงานขนส่งอะไหล่ที่ สรจ.อบ. ระยะเวลา 24 เดือน
- จ้างรักษาความปลอดภัยอาคารและทรัพย์สินของการรถไฟฯ บริเวณพื้นที่โรงงานมักกะสัน จำนวน 24 เดือน จำนวน 1 งาน
- จ้างทำความสะอาดรถจักรและพื้นที่ใช้สอยบริเวณอื่น ๆ ที่ สรจ.ลป. ระยะเวลา 24 เดือน
- ซื้อ Camshaft สำหรับซ่อม fuel Injection Pump รถจักรดีเซลไฟฟ้า ALSTHOM จำนวน 20 Pcs.
- จ้างทำความสะอาดพื้นที่บริเวณที่ทำการหน่วย 10 สุราษฎร์ธานี, ที่ทำการ พตร.ร., บ้านพักชั้นนั่งรถพนักงานรถจักร และงานอื่น ๆ ระยะเวลา 24 เดือน
- Hire to refill cooling liquid and inspect fuel refueling of diesel locomotives and diesel railcars at Sila At Station for 24 months.
- Hire to refill water and fuel lubricating oil and other jobs at the Samut Sakhon Diesel Railcar Workshop and Ban Laem Station for 24 months.
- Hire to repair locomotives, diesel railcars, and other work at the Uttaradit Depot, for 24 months, 1 job.
- Hire to heavily repair and modify 12 Bogie Third Class Sitting Coach from 96 seats to 76 seats at Uttaradit Depot.
- Hire to repair Brake Shoe Head, JNR carriage, 1,000 sets.
- Hire to repair Armature Re-Coil and replace Commutator of Traction Motor Model 5GE792 A1, 18 GEA electric diesel locomotives.
- Hire to repair Air Dryer for CSR diesel locomotives, totally 10 sets.
- Purchase Coupling P/N 8.273.0.700.705.7, totally 20 pcs.
- Purchase Motor Starting for THN diesel railcars, totally 90 pcs.
- Purchase a Coupler for use with the Bogie Frame diesel-electric locomotives GE, GEA, ALSTHOM and HITACHI, totally 60 pcs.
- Hire to repair the Fitted Rod compartment of the Axle Box for 192 Sets of ALSTOM diesel-electric locomotives.
- Purchase Cylinder for use with Compressor, ALSTHOM diesel-electric locomotives, totally 60 pcs.
- Hire, remove, dismantle, clean electrical equipment for 20 ALS electric locomotives or 2 years.
- Hire laborers to transport spare parts at the Thonburi Depot for 24 months.
- Hire security guards for buildings and property of SRT, Makkasan workshop area for 24 months, 1 job
- Hired to clean locomotives and other usable areas at Lampang Depot for 24 months.
- Purchase Camshaft for repairing fuel Injection Pump of ALSTHOM electric diesel locomotives, totally 20 Pcs.
- Hired to clean the area around the office of Unit 10, Surat Thani, the train inspection office, the locomotive staff's running room house, and other workplaces for 24 months.

- ชื่อ Repair Kit for C-2 Relay Valve จำนวน 100 Sets., Repair Kit for MU-2B Valve จำนวน 100 Sets. และ Blade Arm จำนวน 100 Pcs. อะไหล่สำหรับใช้งานกับ อุปกรณ์ส่วนบนของรถจักรดีเซลไฟฟ้า GE. และ ALSTHOM
- ชื่อ Receptacle Type IC70 A-3 (ตัวรับ) จำนวน 20 Sets. และ Jumper Receptacle Type IC70 A-3 (ตัวเสียบ) จำนวน 5 Sets. สำหรับรถดีเซลราง THN.
- ชื่อ TR. Motor Brush T900 ใช้งานกับรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA. จำนวน 7,500 Pcs.
- Purchase Repair Kit for C-2 Relay Valve in the amount of 100 Sets., Repair Kit for MU-2B Valve in the amount of 100 Sets. and Blade Arm in the amount of 100 Pcs. Spare parts for use with the upper equipment of GE and ALSTHOM electric diesel locomotives.
- Purchase Receptacle Type IC70 A-3 (receptacle), totally 20 sets. and Jumper Receptacle Type IC70 A-3 (outlet), totally 5 Sets. for THN diesel railcars.
- Purchase Traction Motor Brush T900 for use with GEA diesel-electric locomotives, totally 7,500 Pcs.

**โครงการที่ไม่มีแผนในการจัดซื้อจัดจ้าง ที่ฝ่ายการช่างกลส่งมาให้สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการ จำนวน 409 โครงการ**

สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง ดำเนินการสำเร็จแล้ว จำนวน 364 โครงการ (ได้ผู้ชนะการเสนอราคาอยู่ในกระบวนการบริหารสัญญา) อยู่ระหว่างดำเนินการ 48 โครงการ (ยังไม่ได้ผู้ชนะการเสนอราคา)

**โครงการตามแผนในการจัดซื้อจัดจ้าง ประจำปีงบประมาณ 2565 ที่ฝ่ายการช่างกลส่งมาให้สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการ ในปีงบประมาณ 2566 จำนวน 259 โครงการ**

สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง ดำเนินการสำเร็จแล้ว จำนวน 170 โครงการ (ได้ผู้ชนะการเสนอราคาอยู่ในกระบวนการบริหารสัญญา) อยู่ระหว่างดำเนินการ 89 โครงการ (ยังไม่ได้ผู้ชนะการเสนอราคา)

**โครงการตามแผนในการจัดซื้อจัดจ้าง ประจำปีงบประมาณ 2564 ที่ฝ่ายการช่างกลส่งมาให้สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุงดำเนินการ ในปีงบประมาณ 2566 จำนวน 8 โครงการ**

สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง ดำเนินการสำเร็จแล้ว จำนวน 6 โครงการ (ได้ผู้ชนะการเสนอราคาอยู่ในกระบวนการบริหารสัญญา) อยู่ระหว่างดำเนินการ 2 โครงการ (ยังไม่ได้ผู้ชนะการเสนอราคา)

**Projects with no plan sent by the Mechanical Engineering Department to Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) for carrying out totally 409 projects.**

Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance); 364 projects have been completed successfully. (The winners of the bid are in the contract management process.) and 48 projects are in progress. (Not yet won the bid)

**Procurement Projects for fiscal year 2022 sent by the Mechanical Engineering Department to Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) for carrying out in 2023 totally 259 projects.**

Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance); 170 projects have been completed successfully. (The winners of the bid are in the contract management process.) and 89 projects are in progress. (Not yet won the bid)

**Procurement Projects for fiscal year 2021 sent by the Mechanical Engineering Department to Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) for carrying out in 2023 totally 8 projects.**

Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance); 6 projects have been completed successfully. (The winners of the bid are in the contract management process.) and 2 projects are in progress. (Not yet won the bid)

# พลิกฟื้นธุรกิจหลัก

## CORE BUSINESS TURNAROUND

### พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยว



การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำรถดีเซลรางปรับอากาศ รุ่น KIHA 183 จัดกิจกรรมเดินขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถชุด KIHA 183 ในรูปแบบจำหน่ายตั๋วโดยสารรวมบริการนำเที่ยว เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการท่องเที่ยวทางรถไฟ สนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศ ขยายเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ ๆ ให้เป็นที่รู้จัก อีกทั้งเป็นการส่งเสริมให้เกิดการกระจายรายได้สู่ชุมชน สร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากของประเทศ และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่การรถไฟฯ โดยจัดเดินไปแล้วตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 - เดือนพฤศจิกายน 2566 จำนวน 86 วัน มีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจจองตั๋วโดยสารและเดินทางท่องเที่ยวรวม 14,102 คน สามารถจำหน่ายตั๋วโดยสารเป็นรายได้เข้าการรถไฟฯ จำนวน 25,707,480 บาท เฉลี่ยร้อยละ 94 ของจำนวนที่นั่งทั้งหมด รายละเอียดดังนี้

วันที่จัด	เส้นทาง	จำนวนวัน	ผู้โดยสาร	ค่าโดยสาร	คน/ที่นั่ง
			(คน)	(บาท)	(%)
ธ.ค. 65	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	351	701,649	88
ม.ค. 66	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	236	471,764	59
ก.พ. 66	กรุงเทพ - ลพบุรี	4 วัน	794	475,606	99
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	313	571,319	78
มี.ค. 66	กรุงเทพ - ราชบุรี	2 วัน	398	596,652	99
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	409	817,591	100
	กรุงเทพ - เพชรบุรี	2 วัน	399	278,901	100
เม.ย. 66	กรุงเทพ - ออยุธยา	1 วัน	181	271,319	91
	กรุงเทพ - แก่งคอย	2 วัน	275	412,225	69
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	394	590,606	99
	กรุงเทพ - ออยุธยา	2 วัน	387	580,113	97
	กรุงเทพ - ราชบุรี	2 วัน	393	589,107	98
พ.ค. 66	กรุงเทพ - ราชบุรี	2 วัน (ค้างคืน)	174	695,826	87
	กรุงเทพ - กาญจนบุรี(น้ำตก)	2 วัน (ค้างคืน)	197	787,803	99
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	400	599,600	100
มิ.ย. 66	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	1 วัน	197	295,303	99
	กรุงเทพ - สุพรรณบุรี	2 วัน	399	598,101	100
	กรุงเทพ - ปราจันบุรี	2 วัน	400	599,600	100
	กรุงเทพ - ชลบุรี	2 วัน	399	598,101	100
ก.ค. 66	กรุงเทพ - แหลมผักเบี้ย	2 วัน	399	598,101	100
	กรุงเทพ - มวกเหล็ก	2 วัน	400	599,600	100
	กรุงเทพ - ออยุธยา	2 วัน	400	599,600	100
	กรุงเทพ - ราชบุรี	2 วัน (ค้างคืน)	200	799,800	100
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	400	599,600	100

วันที่จัด	เส้นทาง	จำนวนวัน	ผู้โดยสาร	ค่าโดยสาร	คน/ที่นั่ง
			(คน)	(บาท)	(%)
ส.ค. 66	กรุงเทพ - จัตุรัส	4 วัน (ค้างคืน)	399	1,595,601	100
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	400	599,600	100
	กรุงเทพ - น้ำตก	2 วัน (ค้างคืน)	200	799,800	100
ก.ย. 66	กรุงเทพ - ลพบุรี (พระบาทน้ำพุ)	2 วัน	392	587,608	98
	กรุงเทพ - นครปฐม	2 วัน	323	484,177	81
	กรุงเทพ - ราชบุรี	2 วัน	400	599,600	100
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา (เทศบาลฯ)	2 วัน	381	380,619	95
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	404	605,596	100
	กรุงเทพ - เพชรบุรี	1 วัน	200	299,800	100
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	3 วัน	444	665,556	74
ต.ค. 66	กรุงเทพ - ปากช่อง	2 วัน (ค้างคืน)	200	799,800	100
	กรุงเทพ - ราชบุรี	2 วัน (ค้างคืน)	200	799,800	100
	กรุงเทพ - สุพรรณบุรี	2 วัน (ค้างคืน)	135	539,865	67
	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	2 วัน	371	556,129	92
พ.ย. 66	กรุงเทพ - ปราจีนบุรี	2 วัน (ค้างคืน)	200	799,800	100
	กรุงเทพ - ศรีราชา	2 วัน (ค้างคืน)	172	687,828	86
	กรุงเทพ - มวกเหล็ก - เชื้อนป่าสักชลสิทธิ์ (รอบ 1)	2 วัน	399	598,101	99
	กรุงเทพ - มวกเหล็ก - เชื้อนป่าสักชลสิทธิ์ (รอบ 2)	2 วัน	387	580,113	96
	รวม		86	14,102	25,707,480

โดยการจัดกิจกรรมเดินขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถชุด KIHA 183 ในรูปแบบจำหน่ายตั๋วโดยสารรวมบริการนำเที่ยวได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก จนทำให้ที่นั่งถูกสำรองเต็มภายใน 2 วัน สามารถช่วยสร้างรายได้เพิ่มให้การรถไฟฯ อีกทางหนึ่ง และได้ใช้งานจากขบวนรถที่ได้รับมาอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งการจัดเดินขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถชุด KIHA 183 ในรูปแบบจำหน่ายตั๋วโดยสารรวมบริการนำเที่ยว ซึ่งการรถไฟฯ เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 เป็นต้นมาได้รับเสียงตอบรับที่ดีจากประชาชนและนักท่องเที่ยวที่กลับมาให้ความสนใจในการเดินทางท่องเที่ยวทางรถไฟเพิ่มมากขึ้นดังเห็นได้จาก นักท่องเที่ยวให้ความสนใจสำรองที่นั่งเต็มทุกเส้นทางรวมทั้ง เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในการเป็นรัฐวิสาหกิจที่ช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศ ส่งเสริมให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและชุมชนซึ่งเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล

The State Railway of Thailand has brought the KIHA 183 air-conditioned diesel railcar to organize special excursion train activities for the KIHA 183 series in the package which included train tickets and tour services in order to PR and promote the railway tourism, support domestic tourism, expand new tourist routes to become popular. It also promotes the distribution of income to the community, strengthen the country's grassroots economy and create a good image for SRT. The program has been organized from December 2022 - November 2023, a total of 86 days. There were 14,102 tourists interested in booking tickets and traveling. Ticket sales were able to generate revenue for SRT in the amount of 25,707,480 baht, an average of 94 % of the total number of seats. Details are as follows:

Month	Route	No. of Days	Passenger	Price	Pax/seat
			(pax)	(Baht)	(%)
Dec 2022	Bangkok - Chachoengsao	2	351	701,649	88
Jan 2023	Bangkok - Chachoengsao	2	236	471,764	59
Feb 2023	Bangkok - Lopburi	4	794	475,606	99
	Bangkok - Chachoengsao	2	313	571,319	78
Mar 2023	Bangkok - Ratchaburi	2	398	596,652	99
	Bangkok - Chachoengsao	2	409	817,591	100
	Bangkok - Phetchaburi	2	399	278,901	100
	Bangkok - Ayutthaya	1	181	271,319	91
Apr 2023	Bangkok - Kaeng Khoi	2	275	412,225	69
	Bangkok - Chachoengsao	2	394	590,606	99
	Bangkok - Ayutthaya	2	387	580,113	97
	Bangkok - Ratchaburi	2	393	589,107	98
May 2023	Bangkok - Ratchaburi	2 (Overnight)	174	695,826	87
	Bangkok - Kanchanaburi (Namtok)	2 (Overnight)	197	787,803	99
	Bangkok - Chachoengsao	2	400	599,600	100
Jun 2023	Bangkok - Chachoengsao	1	197	295,303	99
	Bangkok - Suphanburi	2	399	598,101	100
	Bangkok - Prachinburi	2	400	599,600	100
	Bangkok - Chonburi	2	399	598,101	100
Jul 2023	Bangkok - Laem Phak Bia	2	399	598,101	100
	Bangkok - Muak Lek	2	400	599,600	100
	Bangkok - Ayutthaya	2	400	599,600	100
	Bangkok - Ratchaburi	2 (Overnight)	200	799,800	100
	Bangkok - Chachoengsao	2	400	599,600	100

Month	Route	No. of Days	Passenger	Price	Pax/seat
			(pax)	(Baht)	(%)
Aug 2023	Bangkok - Chatturat	4 (Overnight)	399	1,595,601	100
	Bangkok - Chachoengsao	2	400	599,600	100
	Bangkok - Namtok	2 (Overnight)	200	799,800	100
Sep 2023	Bangkok - Lopburi (Phra Bat Nam Phu)	2	392	587,608	98
	Bangkok - Nakhon Pathom	2	323	484,177	81
	Bangkok - Ratchaburi	2	400	599,600	100
	Bangkok - Chachoengsao	2	381	380,619	95
	Bangkok - Chachoengsao	2	404	605,596	100
	Bangkok - Phetchaburi	1	200	299,800	100
	Bangkok - Chachoengsao	3	444	665,556	74
Oct 2023	Bangkok - Pak Chong	2 (Overnight)	200	799,800	100
	Bangkok - Ratchaburi	2 (Overnight)	200	799,800	100
	Bangkok - Suphanburi	2 (Overnight)	135	539,865	67
	Bangkok - Chachoengsao	2	371	556,129	92
Nov 2023	Bangkok - Prachinburi	2 (Overnight)	200	799,800	100
	Bangkok - Sriracha	2 (Overnight)	172	687,828	86
	Bangkok - Muak Lek - Pasak Cholasit Dam (Round 1)	2	399	598,101	99
	Bangkok - Muak Lek - Pasak Cholasit Dam (Round 2)	2	387	580,113	96
	รวม		86	14,102	25,707,480

The special excursion train activity, the KIHA 183 series, was organized in the package which included train tickets and tour services. Many tourists are interested and the tickets were fully reserved within 2 days which can help generate more income for SRT in another way and the trains were used concretely. The special excursion train activity, the KIHA 183 series which was organized in the package including train tickets and tour services has started opening for service since December 2022 and received a good response from the people and tourists so they interested to travel by train increasingly, as evidenced by tourists' interest in reserving tickets on all routes including creating a good image of being a State Enterprise that helps support domestic tourism and promote the distribution of income to localities and communities, which is an important policy of the government.

# ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู

## ORGANIZATION REFORM

### ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี

#### ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

##### โครงการจ้างพัฒนาระบบการเงินและการบัญชี (Financial Management Information System : FMIS) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ระบบการเงินและการบัญชี (Financial Management Information System : FMIS) คือ ระบบงานทางด้านการเงินและการบัญชีของการรถไฟฯ ที่สามารถบันทึกข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทางของการเกิดรายการทางการเงิน และการบัญชีจากสถานีต่าง ๆ เขต แขวง และส่วนกลาง สามารถปิดบัญชี รายรับ-รายจ่ายรายวันจากจุดที่เกิดรายการตลอดจนการรายงาน การใช้จ่ายงบประมาณในแต่ละช่วงเวลาที่ต้องการ

##### รายละเอียดโครงการ

การพัฒนาระบบการเงินและการบัญชี (Financial Management Information System : FMIS) เป็นงานที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในภาพรวม เนื่องจากระบบ FMIS เป็นระบบสารสนเทศหลักที่เชื่อมโยงและเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกรรมทุกประเภทขององค์กร ดังนั้น การนำระบบ FMIS มาใช้จึงเป็นพื้นฐานสำคัญที่จะนำไปสู่การทำ Digital Transformation ของการรถไฟฯ ในอนาคต ซึ่งสามารถใช้งานและบริการพนักงานได้ตามเป้าหมายประกอบด้วย ระบบ Front - End และระบบ Core Application ดังนี้

##### ระบบ Front - End

1. ระบบรายได้ (Income)
2. ระบบรายจ่าย (Expense)
3. ระบบเงินกู้

#### Information Technology Department

##### SRT Financial Management Information System (FMIS) Development Project

Financial Management Information System (FMIS) is the financial and accounting system of SRT that can record data from the origin of financial and accounting transactions from stations, divisions, sections and central areas and be able to summarize the daily income and expenditure from the origin of transaction as well as reporting budget expenditures for each desired period of time.

##### Project Details

The development of Financial Management Information System (FMIS) is an important task for the overall operation of SRT because FMIS is the main information system that connects and involves all types of transactions of the organization. Therefore, the implementation of FMIS is an important basis leading to the Digital Transformation of SRT in the future. It can be used and services employees according to the targets which are consisting of Front - End system and Core Application System as follows:

##### Front - End System

1. Income System
2. Expense System
3. Corporate Loan System

**ระบบ Core Application**

1. ระบบบัญชีแยกประเภททั่วไป (General Ledger)
2. ระบบบัญชีเจ้าหนี้ (Accounts Payable)
3. ระบบบัญชีลูกหนี้ (Accounts Receivable)
4. ระบบสินทรัพย์ถาวร (Fixed Asset)
5. ระบบงบประมาณ (Budgeting)
6. ระบบจัดซื้อจัดจ้าง (Purchasing)
7. ระบบพัสดุ (Inventory)
8. ระบบบัญชีต้นทุน (Cost Accounting)

**Core Application System**

1. General Ledger System
2. Accounts Payable System
3. Accounts Receivable System
4. Fixed Asset System
5. Budgeting System
6. Purchasing System
7. Inventory System
8. Cost Accounting System

**วันที่ลงนามในสัญญา :** วันที่ 24 กันยายน 2563

**ระยะเวลาดำเนินการ :** ระยะเวลาดำเนินงานทั้งสิ้น 1,416 วัน (48 เดือน) โดยแบ่งระยะเวลาของโครงการ ดังนี้

- ระยะที่ 1 - System Development จำนวนระยะเวลา 24 เดือน
- ระยะที่ 2 - Support & Maintenance จำนวนระยะเวลา 24 เดือน

**Contract Signed:** 24<sup>th</sup> September 2020

**Duration:** 1,416 days (48 months), it is divided into 2 phases:

- 1<sup>st</sup> phase: System Development totally 24 months.
- 2<sup>nd</sup> phase: Support & Maintenance totally 24 months.

**คาดว่าจะแล้วเสร็จ :** วันที่ 24 กันยายน 2567 (ขึ้นกับวันนำระบบออกใช้งานจริง (Go-Live))

**Completion Date:** 24<sup>th</sup> September 2024 (depends on the date of Go-live)

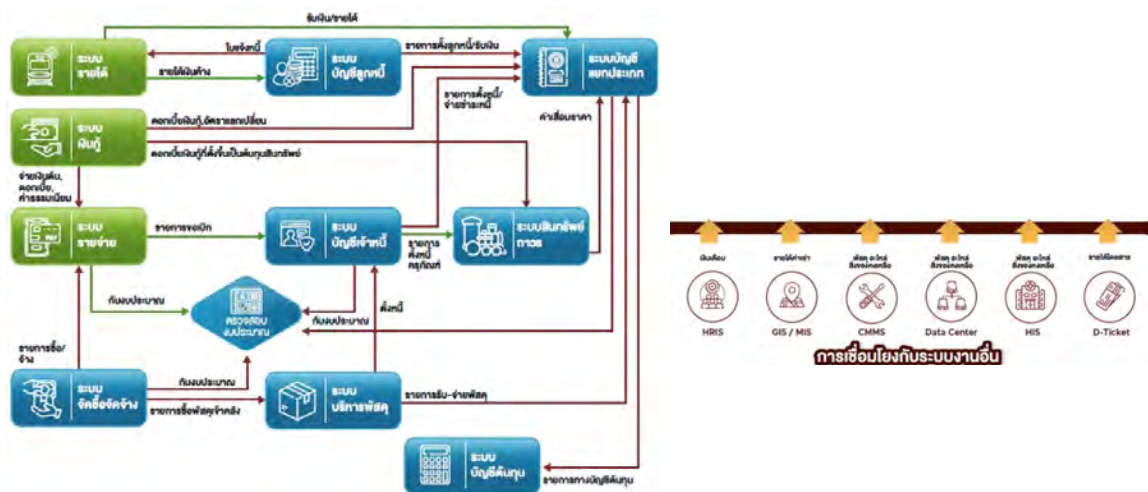
ทั้งนี้ การพัฒนาระบบการเงินและการบัญชี (Financial Management Information System : FMIS) เสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2565

The Financial Management Information System (FMIS) has been completed since 16<sup>th</sup> June 2022.

ผลการดำเนินการในปัจจุบัน : ดำเนินการพัฒนาระบบเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่าง การจัดเตรียมข้อมูลเพื่อนำระบบออกใช้งานจริง ประมาณ มกราคม 2567 และเร่งรัดพัฒนาระบบภายในการรถไฟฟ้าให้เชื่อมโยงกับระบบการเงินและการบัญชี (Financial Management Information System : FMIS)

Current Progress: The system development is completed and it is in the process of data preparation for Go-live in January 2024 and stimulate to develop SRT's internal system to connect with the Financial Management Information System (FMIS).

**รูปแสดงภาพรวมโครงการ FMIS**  
FMIS project picture



## งานจ้างที่ปรึกษา เพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: EA) และจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

### รายละเอียดโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ มีบทบาทสำคัญในการดำเนินการด้านการขนส่งระบบรางเพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ที่ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน ผู้ประกอบการ รวมถึงนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของภาครัฐ ดังนั้นเพื่อให้ รฟท. มีทิศทางในการดำเนินงาน รวมถึงการพัฒนากระบวนการทำงานต่าง ๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ที่สามารถสนับสนุนการบูรณาการระบบดิจิทัลต่าง ๆ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจ้างที่ปรึกษาที่มีประสบการณ์ และมีความเชี่ยวชาญ เพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: EA) และจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี ของ รฟท. ตลอดจนมีการเสริมสร้างความเข้าใจให้กับผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของ รฟท. ให้สามารถดำเนินการได้สอดคล้องกับกรอบยุทธศาสตร์ชาติ กรอบยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม วิสัยทัศน์ พันธกิจของ รฟท. และสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินผลด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลระบบประเมินผลใหม่ SE-AM ของ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) โดยมีขอบเขตงานดังนี้

1. เพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: EA) ของของ รฟท.
2. เพื่อจัดหาเครื่องมือในการพัฒนาและจัดเก็บรายละเอียดสถาปัตยกรรมองค์กร (EA Tools)
3. เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลการรถไฟฯ ระยะ 5 ปี

วันที่ลงนามในสัญญา : วันที่ 28 เมษายน 2565

ระยะเวลาดำเนินการ : 720 วัน

คาดว่าจะแล้วเสร็จ : วันที่ 17 เมษายน 2567

ผลการดำเนินการปัจจุบัน : งานที่ดำเนินการแล้ว

1. (ร่าง) รายงานผลการศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กรปัจจุบันและอนาคต (To-be Enterprise Architecture Blueprint)
2. (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัล การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี
3. (ร่าง) แผนบริหารความเสี่ยงด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Risk Management Plan) ประจำปี
4. แผนการฝึกอบรมบุคลากรระยะยาวด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (TRAINING ROADMAP) ระยะ 3 ปี

## An Enterprise Architecture (EA) and SRT 5-year Digital Action Plan

### Project Details

SRT is a large State Enterprise that plays an important role in rail transportation operations to provide passenger and freight transportation services responding to the needs of the people, entrepreneurs including various related government policies. Therefore, in order for SRT to have a direction for operations including developing work processes to be efficiency and can support the integration of information systems. Therefore, it is necessary to hire experienced and skilled consultants to do an enterprise architecture (EA) and SRT 5-year digital action plan as well as enhancing understanding among the executives, the officials and employees of SRT to be able to operate in line with national strategic framework, strategic framework of the Ministry of Transport, SRT vision and mission and in line with the evaluation criteria for digital technology development: the new evaluation system; SE-AM of SEPO. The scope of work as follows:

1. To create Enterprise Architecture (EA) of SRT
2. To provide tools for developing and storing Enterprise Architecture Details (EA Tools)
3. To conduct SRT 5-year digital action plan

Contract Signed: 28<sup>th</sup> April 2022

Duration: 720 days

Completion Date: 17<sup>th</sup> April 2022

Current Progress: Works that Completed

1. (Draft) Report on the study, analysis, and preparation of current and future Enterprise Architecture (To-be Enterprise Architecture Blueprint).
2. (Draft) SRT 5-year Digital Action Plan
3. (Draft) Annual IT Risk Management Plan
4. Long-term personnel training plan for information technology (3-year Training Roadmap)

## โครงการจ้างจัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

### รายละเอียดโครงการ

ปัจจุบันระดับความรุนแรงของเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์ที่องค์กรต่าง ๆ รวมถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำลังเผชิญอยู่มีแนวโน้มที่เพิ่มจำนวน ความรุนแรงและมีความซับซ้อนมากขึ้น ทั้งรูปแบบการโจมตีเทคนิคที่ใช้ ทำให้ รฟท. มีความเสี่ยงด้านภัยคุกคามไซเบอร์ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริการด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ทำให้การให้บริการล่าช้าหรือหยุดชะงัก ก่อให้เกิดความเสียหายในวงกว้างต่อห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น รฟท. จึงเห็นควรจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ เพื่อมาดำเนินการประเมินสถานะปัจจุบันของการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ รฟท. ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติงานและประเมินความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ รฟท. และจัดทำแผนรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ รฟท. ในการพัฒนาโครงสร้างสถาปัตยกรรมความปลอดภัยไซเบอร์ในระยะสั้นในกรอบเวลา 5 ปี เพื่อให้ รฟท. มีมาตรการด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์สอดคล้องตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 และตามมาตรฐานสากล โดยมีขอบเขตการดำเนินการ ดังนี้

1. เพื่อประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ โดยมีผู้ตรวจประเมิน ประจำปี 2566 รวมทั้งต้องจัดให้มีการตรวจสอบด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์โดยผู้ตรวจสอบด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ประจำปี 2566 ตามพระราชบัญญัติ การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 มาตรา 54
2. เพื่อประเมินสถานะปัจจุบันการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ รฟท.
3. เพื่อจัดทำประมวลแนวทางปฏิบัติและกรอบมาตรฐานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์สำหรับ รฟท. ตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562
  - แผนการตรวจสอบด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์
  - การประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์
  - แผนการรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์
  - กรอบมาตรฐานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์
4. เพื่อตรวจทานและทดสอบมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเครือข่ายภายใต้บริการสำคัญของ รฟท. โดยตรวจทานช่องโหว่เชิงเทคนิคและทดสอบเจาะระบบ

## SRT Policies and Guidelines for Maintaining Cyber Security

### Project Details

Currently, the severity of cyber-attacks that various organizations including SRT are facing tends to increase more severe and complicated both attack styles and techniques used. As a result, SRT has a significantly increased risk of cyber threats that may affect the services of passenger and freight transport network connections, cause service delays or interruption and cause widespread damage to the relevant supply chain. Therefore, the SRT considers it necessary to hire cyber security experts to evaluate the current state of the SRT's cyber security, conduct an operational audit, assess the SRT's cyber security risks and create a plan to deal with cyber threats including creating an action plan to maintain cyber security of SRT in developing the short-term cyber security architecture in the 5-year time frame in order for SRT to have cyber security measures in line with the Cyber Security Act 2019 and international standards. The scope of operations is as follows:

1. To assess cyber security risks by having an auditor for the year 2023, including having to organize a cyber security audit by an information security auditor for the year 2023 in accordance with the Cyber Security Act. Maintain Cyber Security 2019, Section 54
2. To assess the current status of SRT's cyber security.
3. To prepare a code of practice guidelines and a framework for security standards. Cyber security for SRT according to the Cyber Security Act 2019
  - Maintain Cyber Security audit plan
  - Maintain Cyber Security risk assessment
  - Cyber threat response plan
  - Standard framework for Maintaining Cyber Security
4. To review and test the security measures of the network system under the SRT's important services by reviewing technical vulnerabilities and testing system penetration.

5. เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ รฟท.
6. เพื่อทบทวนแนวนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศของ รฟท.

**วันที่ลงนามในสัญญา :** วันที่ 14 กรกฎาคม 2566

**ระยะเวลาดำเนินการ :** 270 วัน

**คาดว่าจะแล้วเสร็จ :** 9 เมษายน 2567

**ผลการดำเนินการปัจจุบัน**

1. อยู่ระหว่างการจัดทำแผนการตรวจสอบด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ของ รฟท. ประจำปี 2566 และดำเนินการตรวจสอบด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ โดยผู้ตรวจสอบด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ พร้อมจัดทำผลสรุปรายงานการตรวจสอบด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์
2. อยู่ระหว่างการดำเนินการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ประจำปี 2566 โดยมีผู้ตรวจประเมินพร้อมจัดทำผลสรุปรายงานการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์

**โครงการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์สำหรับฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ ประจำปี 2565**

คณะกรรมการเทคโนโลยีดิจิทัลการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีมติอนุมัติให้เช่าเครื่องคอมพิวเตอร์สำหรับฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ ประจำปี 2565 ตามที่ฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ยื่นคำขอตั้งงบประมาณลงทุนด้าน IT ประจำปี 2565

**รายละเอียดโครงการ**

เป็นการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 2 รายการ คือ เครื่องคอมพิวเตอร์ All in One จำนวน 408 เครื่อง และเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก จำนวน 97 เครื่อง ระยะเวลาเช่า 3 ปี กำหนดส่งของและติดตั้งภายใน 120 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

**วันที่ลงนามในสัญญา :** วันที่ 3 เมษายน 2566

**ระยะเวลาดำเนินการ :** ระยะเวลาเช่า 3 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2566 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2569

**คาดว่าจะแล้วเสร็จ :** วันที่ 31 สิงหาคม 2569

**ผลการดำเนินการปัจจุบัน :** คณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้ดำเนินการตรวจรับเครื่องคอมพิวเตอร์ที่บริษัท นิปดา กรุ๊ป จำกัด ได้ส่งมอบและติดตั้งเรียบร้อยแล้ว โดย รฟท. เริ่มดำเนินการเช่าตามสัญญา 3 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2566 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2569

5. To prepare an action plan for maintaining cyber security of SRT.
6. To review the policy and practice guidelines for maintaining information security of SRT.

**Contract Signed:** 14<sup>th</sup> July 2023

**Duration:** 270 days

**Completion Date:** 9<sup>th</sup> April 2024

**Current Progress**

1. In the process of preparing the cyber security audit plan of SRT for the year 2023 and conducting cyber security audits by information security auditors together with preparing a summary report of the cyber security audit.
2. In the process of conducting a cyber security risk assessment for the year 2023 with auditors together with preparing a summary report on cyber security risk assessment.

**Computer Rental Project for departments and bureaus for the year 2022**

SRT Digital Technology Committee has approved to rent computers for using in departments and bureaus for the year 2022 as departments and bureaus of SRT had submitted the requests to set up IT investment budgets for the year 2022.

**Project details**

It is a rental of 2 items of computers and they are 408 all-in-one personal computers and 97 notebook computers. The rental period is 3 years. Delivery and installation within 120 days from the date the contract is signed.

**Contract Signed:** 3<sup>rd</sup> April 2023

**Duration:** 3 years rental period from 1<sup>st</sup> September 2023 to 31<sup>th</sup> August 2026

**Completion Date:** 31<sup>th</sup> August 2026

**Current Progress:** The Inspection Committee has inspected the computers that Nipda Group Company Limited has delivered and installed. The SRT has begun leasing according to the 3-year contract from the 1<sup>st</sup> September 2023 to 31<sup>st</sup> August 2026.

## โครงการจ้างปรับปรุงระบบงานฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ และจัดทำกรเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบการเงินและการบัญชี (FMIS) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

### รายละเอียดโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีพันธกิจหลักมุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนดำเนินการให้บริการขนส่งในเชิงสังคมเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศและตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำ และมีประสิทธิภาพของภาครัฐ และตอบสนองนโยบายของรัฐในการพัฒนาขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

ตามที่ รฟท. โดยฝ่ายการช่างกล ได้พัฒนาระบบงานฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (Computerized Maintenance Management System: CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ ของ รฟท. ซึ่งเริ่มใช้งานตั้งแต่ พ.ศ. 2556 ปัจจุบันบริษัทผู้ผลิตได้ยุติบริการสนับสนุนหลังการขายเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายรุ่นที่ รฟท. ใช้งานแล้ว รวมทั้งซอฟต์แวร์ระบบปฏิบัติการ ซอฟต์แวร์ระบบฐานข้อมูล เป็นรุ่นเก่าไม่ได้รับการสนับสนุนจากบริษัทผู้ผลิตเช่นกัน ทำให้เกิดความเสี่ยงจากภัยคุกคามสารสนเทศ ดังนั้นจึงเห็นควรปรับปรุงระบบงานฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ ให้เป็นรุ่นปัจจุบัน เพื่อให้ระบบมีเสถียรภาพ มีความมั่นคงปลอดภัย และปรับย้ายระบบไปใช้งานบนระบบบริการศูนย์คอมพิวเตอร์แม่ข่ายของ รฟท. (SRT-Cloud) เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด

นอกจากนี้ รฟท. ได้พัฒนาระบบการเงินและการบัญชี (Financial Management Information Systems: FMIS) ของ รฟท. ซึ่งจะเป็นการบูรณาการด้านการเงินและการบัญชี มีการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งและนำเข้าข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเงินและการบัญชีของ รฟท. จึงจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงระบบงานฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ ของ รฟท. กับระบบการเงินและการบัญชี (FMIS) ของ รฟท. เมื่อดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วจะทำให้ข้อมูลด้านการเงินและการบัญชีของ รฟท. มีความสมบูรณ์ขึ้น จึงต้องมีการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลของระบบงานฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ ของ รฟท. เชื่อมโยงเข้ากับระบบการเงินและการบัญชี (FMIS) ของ รฟท. เพื่อให้ทั้ง

## Database System Improvement for Computerized Maintenance Management System (CMMS) and Supplies Management System and Establish a data link with the Financial Management Information System (FMIS) of SRT Project

### Project Details

SRT is a state enterprise under the Ministry of Transport. Its main missions are to focus on providing services that respond to the needs of users, to be an efficient transportation option, as well as providing social transportation services for the general benefit of the people and the country and respond to the government's policy by providing low-cost and efficient transportation services and respond to government policy in development, expand and connect passenger and freight transportation networks.

SRT by Mechanical Engineering Department has developed a database system for Computerized Maintenance Management System (CMMS) and SRT's Supplies Management System, which has been in use since 2013. Currently, the manufacturer has discontinued after-sales support services for the server computer models which SRT used including operating system software and database system software which are old models and are not supported by the manufacturer as well. This causes risk from information threats. Therefore, it is seen that the database system for CMMS and Supplies Management System should be improved for the updated version to keep the system stable, safe and secure and migrate the system to use on SRT's server computer center service system (SRT-Cloud) in order to use resources beneficially.

In addition, SRT has developed SRT Financial Management Information Systems (FMIS) which will integrate finance and accounting, link data with other related systems and send and import information related to the SRT's financial and accounting. It is necessary to link SRT's CMMS and SRT's Supplies Management System with SRT's FMIS. When the process is completed, the financial and accounting information of SRT will

สองระบบสามารถสนับสนุน รองรับการวางแผน การบริหารงาน การปฏิบัติงาน และภารกิจของฝ่ายการช่างกล ฝ่ายการเงินและการบัญชี ฝ่ายการพัสดุ และสำนักงานจัดหาพัสดุและซ่อมบำรุง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อย้ายระบบฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ ของ รฟท. จากเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเดิม ไปใช้งานบนระบบบริการศูนย์คอมพิวเตอร์แม่ข่ายของ รฟท. (SRT-Cloud)
2. เพื่อปรับปรุง (Upgrade) ซอฟต์แวร์ของระบบฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ ของ รฟท. ให้เป็นรุ่นใหม่ตามที่เจ้าของผลิตภัณฑ์ประกาศใช้อย่างเป็นทางการและสามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพกับระบบการเงินและการบัญชี (FMIS) ของ รฟท.
3. เพื่อจัดทำข้อกำหนดการเชื่อมต่อของข้อมูลที่นำมาใช้งานร่วมกันระหว่างระบบงานฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ ของ รฟท. และระบบการเงินและการบัญชี (FMIS) ของ รฟท. เพื่อให้ข้อมูลด้านการเงินและการบัญชีมีความครบถ้วนในมิติของการซ่อมบำรุงและเคลื่อน รวมถึงให้ข้อมูลมีความทันสมัยอยู่ตลอดเวลา
4. เพื่อพัฒนาระบบการส่งและนำเข้าข้อมูลระหว่างระบบงานฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ กับระบบการเงินและการบัญชี (FMIS) ของ รฟท.

**วันที่ลงนามในสัญญา :** -

**ระยะเวลาดำเนินการ :** 240 วัน

**คาดว่าจะแล้วเสร็จ :** ตุลาคม 2567

**ผลการดำเนินการปัจจุบัน :** อยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการ

be more completed. Therefore, a data linkage system of CMMS and SRT Supplies Management System must be developed, linked with the SRT's FMIS so that both systems can support planning, administration, operations and missions of the Mechanical Engineering Department, Finance and Accounting Department, Stores Department, and Procurement Bureau (Rolling Stock Maintenance) effectively with the following objectives:

1. To move database of CMMS and SRT's Supplies Management System from the original server computer to use on SRT's server computer center service system (SRT-Cloud)
2. To upgrade the software of CMMS and SRT's Supplies Management System to a new version as officially announced by the product owner and can be used effectively with SRT's FMIS.
3. To do provision for connection of data used together between CMMS and SRT's Supplies Management System and SRT's FMIS to provide complete financial and accounting information in the dimensions of maintenance and rolling stock including providing up-to-date information at all times.
4. To develop a system for sending and importing data between CMMS and Supplies Management System with SRT's FMIS.

**Contract Signed:** -

**Duration:** 240 days

**Completion Date:** October 2024

**Current Progress:** In the process of selecting entrepreneurs.

## โครงการปรับปรุงบำรุงรักษาระบบประกาศจัดซื้อจัดจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทย

### รายละเอียดโครงการ

เพื่อปรับปรุงระบบประกาศจัดซื้อ-จัดจ้าง ให้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการการเผยแพร่ข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 โดยดำเนินการเปิดเผยและเผยแพร่ข้อมูลดังต่อไปนี้ แผนการจัดซื้อจัดจ้าง ร่างขอบเขตของงานเอกสารประกาศจัดซื้อจัดจ้าง ราคาากลางตามแนวทางการประกาศรายละเอียดข้อมูลราคาากลางและการคำนวณราคาากลางเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานภาครัฐ ผลการจัดซื้อจัดจ้างตามแบบสำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ และรายงานสรุปผลการประกาศจัดซื้อจัดจ้างประจำปีงบประมาณ เพื่อให้สามารถค้นหาติดตาม ตรวจสอบความก้าวหน้าและสถานภาพการดำเนินงานของการจัดซื้อจัดจ้างแต่ละหน่วยงานได้อย่างรวดเร็วมีประสิทธิภาพ ด้วยแนวทางตามกรอบนโยบาย ICT 2021 ของประเทศไทย ที่มุ่งเน้นส่งเสริมให้หน่วยงานทั้งภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชนให้มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารมากขึ้น สามารถดำเนินงานและบริการประชาชนได้อย่างโปร่งใสอย่างมีประสิทธิภาพ ให้สามารถบันทึกการปฏิบัติแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีความน่าเชื่อถือ เพื่อลดการใช้กระดาษ สนับสนุนการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และส่งเสริมภาพลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ทันสมัยรับกับยุคดิจิทัลในปัจจุบัน

**วันที่ลงนามในสัญญา :** วันที่ 16 ตุลาคม 2565

**ระยะเวลาดำเนินการ:** 360 วัน

### ประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับ

1. เพื่อปรับปรุงระบบประกาศจัดซื้อจัดจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ
2. เพื่อเชื่อมโยงข้อมูล (Interface) ระบบจัดซื้อจัดจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับระบบต่าง ๆ ขององค์กร
3. เพื่อดำเนินงานตามเป้าหมายภาครัฐในการประเมินองค์กรแห่งคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

**คาดว่าจะแล้วเสร็จ :** แล้วเสร็จ

**ผลการดำเนินการปัจจุบัน :** จัดทำแผนการปรับปรุงบำรุงรักษาระบบประกาศจัดซื้อจัดจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยดำเนินการตรวจสอบปรับปรุง และนำเข้าข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างตามขั้นตอนของการจัดซื้อจัดจ้างให้สามารถติดตามสถานะการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนได้อย่างเหมาะสม

## SRT Procurement Announcement System Improvement and Maintenance Project

### Project Details

To improve the procurement announcement system to be a tool for managing the dissemination of procurement information in accordance with the Government Procurement and Supplies Management Act B.E. 2017, Ministry of Finance regulations on procurement and supplies management Government sector 2017 for disclosing and disseminating the following information: procurement plan, draft the scope of the procurement announcement document, middle price according to guidelines for announcing details of middle price information and calculation of middle price regarding procurement of government agencies, results of procurement according to the Office of the Government Information Commission form and a report summarizes the results of the procurement announcement for the fiscal year. This is to be able to search, track, and inspect the progress and operating status of each agency's procurement quickly and efficiently. The guideline is in line with Thailand's ICT 2021 policy framework which focuses on promoting government agencies, state enterprises, and the private sector to use more information and communication technology, be able to carry out operations and serve the public with transparency and efficiency and be able to record practices electronically with reliability to reduce paper usage, support environmental conservation and promote the image of SRT to be modern and suitable for today's digital age.

**Contract Signed:** 16<sup>th</sup> October 2022

**Duration:** 360 days

### Benefits that SRT receives

1. To improve the procurement announcement system of SRT to be efficient.
2. To interface data of SRT procurement system with other systems of the organization.
3. To carry out work according to the government's goals in evaluating organizations with ethics and transparency in continuous operations.

**Completion Date:** Completed

**Current Progress:** Prepare a plan to improve and maintain the Procurement Announcement System of SRT by inspecting, improving, and importing procurement data according to the procurement process to be able to track the operational status at each stage appropriately.

## โครงการจัดซื้อระบบสำรองข้อมูลและระบบสำรองกรณีฉุกเฉินของระบบบริการศูนย์คอมพิวเตอร์แม่ข่าย

### รายละเอียดโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีภารกิจด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ทำให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อใช้ในการสนับสนุนการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยมีระบบบริการศูนย์คอมพิวเตอร์แม่ข่ายซึ่งประกอบไปด้วย ระบบบริการศูนย์คอมพิวเตอร์แม่ข่าย (SRT Cloud) และระบบบริการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (SRT DB Cloud) โดยให้บริการเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเสมือน (Virtual Machine) กับระบบสารสนเทศต่าง ๆ เช่น ระบบบริหารงานทรัพยากรบุคคล, ระบบการเงินและการบัญชี, ระบบอินเทอร์เน็ต, ระบบจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์, ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ ระบบแผนที่ (GIS) และระบบสารสนเทศ (MIS), ระบบติดตามขบวนรถ (TTS), ระบบจัดซื้อจัดจ้าง, ระบบฝึกอบรมออนไลน์, ระบบธรรมาภิบาลข้อมูล เป็นต้น ซึ่งเป็นระบบสารสนเทศที่ให้บริการกับผู้ใช้งานทั้งภายในและภายนอกองค์กร รฟท. จึงจำเป็นต้องตระหนักถึงความสำคัญของระบบสำรองข้อมูล และระบบสำรองกรณีฉุกเฉิน เพื่อให้ระบบมีความพร้อมใช้ สามารถกู้คืนระบบกรณีเกิดภัยคุกคามทางสารสนเทศ และมีระบบสำรองกรณีเกิดภัยพิบัติที่ศูนย์คอมพิวเตอร์แม่ข่ายหลัก รวมถึงสามารถเรียกคืนข้อมูลที่เกิดจากความผิดพลาดในการพัฒนาระบบ หรือเกิดข้อบกพร่องในการทำงานของระบบงานต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามหลักการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความมั่นคงปลอดภัยจากภัยคุกคามด้านต่างๆ และสามารถให้บริการผู้ใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง

**วันที่ลงนามในสัญญา :** วันที่ 13 ธันวาคม 2565

**ระยะเวลาดำเนินการ :** 150 วัน

**คาดว่าจะแล้วเสร็จ :** แล้วเสร็จ

**ผลการดำเนินการปัจจุบัน :** อยู่ระหว่างดำเนินการปิดแฟ้มงานและขึ้นบัญชีทะเบียนสินทรัพย์

## Data Backup System and Emergency Backup System for the Server Computer Center Service System Purchasing Project

### Project Details

SRT has a mission in transporting passengers and freight which is resulting in the development of information technology to support operations continuously. There is a server computer center service system which consists of Server computer center service system (SRT Cloud) and server computer database service system (SRT DB Cloud) and the server provides Virtual Machine with information systems such as Human Resources Management System, Financial and Accounting System, Intranet System, Electronic Document Storage System, Geographic Information System (GIS) and Information Technology System (MIS), Train Tracking System (TTS), Procurement System, Online Training System, Data Governance System, etc. These are information systems that provide services to users both inside and outside the organization. SRT therefore needs to be aware of the importance of a data backup system and emergency backup system so that the system is ready for use, be able to recover the system in the event of an information threat and has a backup system in case of an information threat and has a backup system in case of disasters at the main server computer center including being able to restore data that resulted from errors in system development or defect in the operation of work systems in order to comply with the principles of information technology management to have security from various threats and be able to provide continuous service to users.

**Contract Signed:** 13<sup>th</sup> December 2022

**Duration:** 150 days

**Completion Date:** Completed

**Current Progress:** In the process of closing work files and registration the asset register

## โครงการปรับปรุงระบบบริการฐานข้อมูล (SRT Database Cloud)

### รายละเอียดโครงการ

ตามที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดซื้อระบบบริการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (SRT Database Cloud) โดยให้บริการระบบจัดการฐานข้อมูล ประกอบด้วย ระบบฐานข้อมูล Microsoft SQL Server และ Oracle ให้กับเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายของระบบงานต่าง ๆ ของ รฟท. เช่น ระบบการเงินและการบัญชี (FMIS) ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ภูมิศาสตร์ ระบบแผนที่ (GIS) และระบบสารสนเทศ (MIS) ระบบจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์, ระบบติดตามขบวนรถ (TTS), ระบบเช่าเหมารถ ขบวนพิเศษ และระบบงานตรวจสอบเงินเดือน เป็นต้น จากการที่ระบบงานของ รฟท. ขอใช้บริการฐานข้อมูลระบบ SRT Database Cloud เพิ่มมากขึ้น รวมถึงระบบงานเดิมที่ขอเพิ่มทรัพยากรของระบบ ซึ่งประกอบด้วย หน่วยความจำ หน่วยเก็บข้อมูล และการขอเพิ่มสิทธิ์การใช้งานฐานข้อมูล จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ SRT Database Cloud เพื่อจัดหาทรัพยากรของระบบเพิ่มเติม สิทธิ์ในการใช้งานเพื่อรองรับระบบงานในปัจจุบัน และระบบงานใหม่ที่เกิดขึ้นใหม่ในอนาคต รวมทั้ง จัดหาซอฟต์แวร์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการฐานข้อมูล ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามสภาพัตถกรรมองค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟท.

**วันที่ลงนามในสัญญา :** วันที่ 23 สิงหาคม 2566

**ระยะเวลาดำเนินการ :** 150 วัน

**คาดว่าจะแล้วเสร็จ :** วันที่ 20 มกราคม 2567

**ผลการดำเนินการปัจจุบัน :** ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในโครงการและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบบริการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (SRT Database Cloud) แล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ในระหว่างการจัดทำเอกสารคู่มือ

## SRT Database Cloud Improvement Project

### Project Details

SRT has purchased a server computer database service system (SRT Database Cloud) for providing a database management system consisting of Microsoft SQL Server and Oracle database systems to its server computers of work systems of SRT such as Financial Management Information System (FMIS), Geographic Information System (GIS) and Information System (MIS), Electronic Document Storage System, Train Tracking System (TTS), Special Train Charter System and Salary Checking System, etc., and due to SRT's work system requesting more SRT Database Cloud services including existing work systems that request additional system resources which consists of memory, storage unit and requesting to increase database usage rights. Therefore, it is necessary to improve the efficiency of the SRT Database Cloud system in order to provide additional system resources, rights to use to support the current work system and new work systems emerging in the future, including providing software to increase efficiency in database management in order to be in line with the organizational architecture and SRT's digital action plan.

**Contract Signed:** 23<sup>rd</sup> August 2023

**Duration:** 150 days

**Completion Date:** 24<sup>th</sup> January 2024

**Current Progress:** Installation of equipment related to the project and improving the efficiency of the server database service system (SRT Database Cloud) has been completed. Currently, it is in the process of preparing manual documents.

## โครงการขยายขีดความสามารถระบบบริการศูนย์คอมพิวเตอร์แม่ข่าย (SRT Cloud)

### รายละเอียดโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดซื้อระบบ SRT Cloud ตั้งแต่ปี 2562 และใช้งานอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน โดยให้บริการทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์เครือข่ายเสมือน เพื่อรองรับระบบงานต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายใน รฟท. ซึ่งปัจจุบัน มีระบบงานที่ใช้งานอยู่จำนวน 34 ระบบงาน เช่น ระบบบริหารงานทรัพยากรบุคคล, ระบบการเงินและการบัญชี, ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ภูมิศาสตร์ ระบบแผนที่ (GIS) และระบบสารสนเทศ (MIS), ระบบจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์, ระบบติดตามขบวนรถ, ระบบจัดซื้อจัดจ้าง เป็นต้น ทำให้ระบบ SRT Cloud จำเป็นต้องมีทรัพยากรของระบบฯ เช่น หน่วยประมวลผล, หน่วยเก็บข้อมูล, หน่วยความจำ เป็นต้น ให้เพียงพอต่อการขยายตัวของระบบงานต่าง ๆ ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ดังนั้น จึงต้องขยายขีดความสามารถระบบ SRT Cloud เพื่อให้มีความพร้อมให้บริการทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน รองรับระบบงานของ รฟท. ให้เป็นไปตามสภาพัฒนการมองการณ์และแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟท. ต่อไป

**วันที่ลงนามในสัญญา :** วันที่ 26 กันยายน 2566

**ระยะเวลาดำเนินการ :** 150 วัน

**คาดว่าจะแล้วเสร็จ :** วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2567

**ผลการดำเนินการปัจจุบัน :** ดำเนินการจัดส่งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในโครงการฯ แล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ในระหว่างตั้งค่าระบบและอุปกรณ์ในโครงการฯ

## Expand the Capabilities of the Server Computer Center Service System (SRT Cloud) Project

### Project Details

SRT has purchased SRT Cloud system since 2019 and has been using it continuously until now. It provides infrastructure services including server computers and virtual network equipment to support work systems that using within SRT. Currently, there are 34 work systems in use, such as Human Resource Management System, Financial Management Information System, Geographic Information System (GIS) and Information System (MIS), Electronic Document Storage System, Train Track System, Procurement System, etc. As a result, the SRT Cloud system needs to have system resources such as processing units, storage units, memory, etc., to be sufficient for the expansion of work systems both present and in the future. Therefore, it is necessary to expand the capabilities of the SRT Cloud system in order to provide infrastructure services and support the SRT's work systems in accordance with the SRT's organizational architecture and digital operations plan.

**Contract Signed:** 26<sup>th</sup> September 2023

**Duration:** 150 days

**Completion Date:** February 23<sup>rd</sup>, 2024

**Current Progress:** Delivery of equipment related to the project has been completed. Currently, we are in the process of setting up the system and equipment in the project.

## บริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ

### สวัสดิการด้านการแพทย์

การรถไฟฯ ตระหนักถึงสุขภาพและพลานามัยที่สมบูรณ์ของพนักงาน ตลอดจนประชาชนทั่วไป รวมทั้งให้การสนับสนุนภาครัฐในการให้ความรู้ด้านสุขภาพและป้องกันโรค จึงมอบหมายให้สำนักงานแพทย์ทำหน้าที่ดูแลสุขภาพอนามัยของพนักงานการรถไฟฯ และครอบครัวตลอดจนประชาชนทั่วไปโดยมีหน่วยงานหลักคือ โรงพยาบาลบุรีฉัตรไชยากร ที่ทำการแพทย์ในส่วนภูมิภาค และกองคลังยาและเวชภัณฑ์ สำนักงานแพทย์ได้รับงบประมาณเฉพาะในส่วนของค่ายา และเวชภัณฑ์ของโรงพยาบาลบุรีฉัตรไชยากร และส่วนภูมิภาค เป็นเงิน 38,984,000 บาท มีรายได้จากการให้บริการตรวจรักษาแก่ผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว/อดีตผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว และบุคคลภายนอก ทั้งของโรงพยาบาลบุรีฉัตรไชยากร และแพทย์เขตส่วนภูมิภาค เป็นจำนวนเงิน 51,612,476 บาท มีรายได้จากการให้บริการบุคคลภายนอกเป็นจำนวนเงิน 2,487,777 บาท

โดยโรงพยาบาลบุรีฉัตรไชยากร ซึ่งเป็นโรงพยาบาลทั่วไป ขนาด 120 เตียง ให้การบำบัดรักษาพยาบาลและป้องกันโรคแก่ผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว/อดีตผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัวและบุคคลภายนอกด้วยเครื่องมือที่ทันสมัย โดยแพทย์ผู้ชำนาญการ ซึ่งจะจำอยู่ที่โรงพยาบาลฯ และเชิญมาจากมหาวิทยาลัย หรือโรงพยาบาลขนาดใหญ่ที่มีชื่อเสียง ในปีงบประมาณ 2566 มีผู้มาขอรับการรักษาพยาบาลรวมทั้งสิ้น 21,424 ราย รับไว้ให้การรักษาในโรงพยาบาลฯ จำนวน 490 ราย และไม่มีฝากนอนติดตามอาการ

ในส่วนภูมิภาคมีสถานพยาบาล 2 ประเภท คือ ที่ทำการแพทย์เขต 11 เขต และที่ทำการพยาบาล 9 แห่ง ทำหน้าที่ให้บริการจัดแพทย์และพยาบาล ออกตรวจเยี่ยมและแนะนำให้การรักษาร่วมมอภยารักษาโรคเบื้องต้นไว้ให้จ่ายเวชภัณฑ์ให้กับสถานี ขบวนรถ และหน่วยงานต่าง ๆ ของการรถไฟฯ โดยมีผู้มาขอรับการตรวจและนำรักษารวมทั้งสิ้น 39,683 ราย ตรวจร่างกายรวมทั้งสิ้น 5,338 ราย และโรคที่พบได้มากที่สุดคือ โรคเกี่ยวกับระบบไหลเวียนโลหิต ไขมันในเลือดสูง กรดยูริกสูง โรคอ้วน และโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ

### Medical Welfare

SRT is aware of the health and wellness of its employees as well as the general public including supporting the government in providing health knowledge and disease prevention. Therefore, the Medical Bureau is assigned to take care of the health of the SRT employees and their families as well as the general public. The main agencies are Burachat Chaiyakorn Hospital, District Physicians and Medical Store Division. The Medical Bureau received a budget only for the cost of medications and medical supplies of Burachat Chaiyakorn Hospital and District Physicians, the amount was 38,984,000 Baht. The Bureau earned income from providing medical services to officials and their families, former officials and their families and the public together from Burachat Saiyakorn Hospital and District Physicians in the amount of 51,612,476 Baht and earned income from providing services to the public in the amount of 2,487,777 Baht.

Burachat Chaiyakorn Hospital which is a general hospital with 120 beds providing medical treatment and disease prevention to officials and their families, former officials and their families and the public with modern equipment by expert doctors which are stationed at the hospital and invited from the university or a large, well-known hospital. In fiscal year 2023, there were a total of 21,424 people requesting medical treatment, 490 of whom were admitted for treatment in the hospital and there were no stays for follow-up care.

In the region, there are 2 types of medical facilities that are 11 district physicians and 9 nursing offices. They provide services by arranging doctors and nurses to visit and advise on treatment and provide basic medicines to distribute medical supplies to stations, trains, and units of SRT. There were 39,683 people came to request medical examinations and treatment recommendations. A total of 5,338 people had physical examinations and the most common diseases were: Diseases related to the circulatory system, high blood fat, high uric acid, obesity and respiratory diseases.

ด้านเวชศาสตร์ป้องกันได้ให้คำแนะนำและตรวจผู้ปฏิบัติงานตามโรงงาน ตลอดจนได้มีการตรวจทางเอกซเรย์ปอดและหัวใจ นอกจากนี้ได้ให้บริการ ตรวจคลื่นหัวใจด้วยเครื่องไฟฟ้า ตรวจเลือดทางชีวเคมี ตรวจสุขภาพ ร่างกายและจิตใจผู้ปฏิบัติงานด้านเดินรถและขนส่งเป็นระยะ ตรวจหา แอลกอฮอล์ในเลือด ตรวจหาสารเสพติดผู้ต้องสงสัยในหน่วยงาน ซึ่งถือเป็นนโยบายสำคัญเพราะมีผลให้อุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคลคลดลง ให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกที่ได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บ ในกิจการรถไฟ และอันตรายนั้นเป็นหน้าที่ที่การรถไฟฯ ต้องรับผิดชอบ

นอกจากนี้ ได้ออกหน่วยแพทย์สงเคราะห์ในพื้นที่และกิจกรรมต่าง ๆ ของ การรถไฟฯ ดังนี้

1. ออกหน่วยแพทย์ในงานกฐินพระราชทาน การรถไฟฯ ณ วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร
2. ออกหน่วยแพทย์ในงานการแข่งขันกีฬาแบดมินตัน ระหว่างการรถไฟฯ กับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
3. ออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ณ สถานีลำปาง
4. ออกหน่วยแพทย์เนื่องในเทศกาลปีใหม่ ณ สถานีกรุงเทพ
5. ออกหน่วยแพทย์เนื่องในงานกีฬาสกีภายในการรถไฟฯ
6. ออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ณ ชุมชนบ้านพักรถไฟ กม.11
7. การซ้อมแผนเสมือนจริงผู้ป่วยวิกฤติบนขบวนรถ ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
8. ออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ณ สถานีนครราชสีมา
9. ออกหน่วยแพทย์เพื่อทดสอบสมรรถภาพร่างกายตำรวจรถไฟ
10. อบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการใช้เครื่อง AED ให้กับประชาชน ณ ชุมชนบ้านพักรถไฟ กม.11
11. การเข้าร่วมการซ้อมดับเพลิงและการอพยพหนีไฟ ณ โรงพยาบาลบูรฉัตรไชยากร สำนักงานแพทย์
12. อบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการใช้เครื่อง AED ให้กับพนักงานใหม่ปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถ ประจำปี 2566 จำนวน 3 รุ่น

In preventive medicine, The Bureau gives advice and examine factory workers, as well as X-rays of the lungs and heart. In addition, the Bureau provides heart monitoring services using an electrical device, biological chemical blood test, periodically check the physical and mental health of traffic operation and transportation staff, blood alcohol test, drug detection for suspects in the organizations. This is considered an important policy because it results in a reduction in accidents caused by people, assisting passengers or the public who are harmed or injured in railway operations which that danger is the responsibility of SRT

In addition, medical assistance units have been worked outside in various areas and activities of SRT as follows:

1. Serving as a medical unit at the Royal Kathin Ceremony of SRT at Wat Saket Ratchaworamahawihan.
2. Serving as a medical unit at badminton competitions between SRT and the Expressway Authority of Thailand.
3. Serving as a mobile specialized medical unit in collaboration with King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang at Lampang Station.
4. Serving as a medical unit during the New Year festival at Bangkok Station.
5. Serving as a medical unit during internal sports events of SRT.
6. Serving as a mobile specialized medical unit together with King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang at Baan Rotfai Community, Km. 11.
7. Virtual reality training for critically ill patients on trains at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.
8. Serving as a mobile specialized medical unit in collaboration with King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang at Nakhon Ratchasima Station.
9. Serving as a medical unit to test the physical fitness of the railway police.
10. Training on first aid and the use of AED machines for the public at Baan Rot Fai Community, Km. 11.
11. Participating in firefighting and fire evacuation drills at Burachat Chaiyakorn Hospital, Medical Bureau.
12. Training on first aid and the use of AED machines for new employees to perform duties on trains for the year 2023, 3 classes.

## รฟท.-สจล. ร่วมจัดหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ ตามบันทึกข้อตกลงการวิจัยและพัฒนาการให้บริการทางการแพทย์ เพื่อสร้างความยั่งยืนให้สังคม

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เพื่อสร้างความร่วมมือทางการแพทย์ โดยการนำความชำนาญการ และเทคโนโลยีมาพัฒนาด้านการแพทย์ ยกกระดับการบริการด้านสาธารณสุข ด้วยเล็งเห็นความสำคัญในการวิจัยและพัฒนาการให้บริการทางการแพทย์ เพื่อสร้างความยั่งยืนให้กับสังคมและเกิดประโยชน์สูงสุดให้กับบุคลากรของ รฟท. และครอบครัว รวมทั้งประชาชนทั่วไป สามารถเข้าถึงการให้บริการทางการแพทย์ได้อย่างสะดวก รวดเร็วและทันเวลา นอกจากนี้จะเป็นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับบุคลากรของ รฟท. และครอบครัว รวมทั้ง ประชาชนทั่วไปที่อยู่ห่างไกล

ตามที่นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ มีนโยบายเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคม ยกกระดับคุณภาพชีวิต และส่งเสริมด้านสุขภาพอนามัยที่ดีให้แก่พนักงาน ครอบครัวคนรถไฟ และประชาชนทั่วไป โดยได้มีการทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการวิจัยและพัฒนาการให้บริการทางการแพทย์เพื่อสร้างความยั่งยืนให้กับสังคม ร่วมกับ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ในการนำศักยภาพของแต่ละฝ่ายมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ด้วยการให้บริการแพทย์ทางไกล (Telemedicine) และคลินิกเฉพาะทางเคลื่อนที่ทางรถไฟ โดยที่ผ่านมาได้จัดกิจกรรมการออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ (Doctor Train) มาแล้วจำนวน 5 ครั้ง ดังนี้

1. ครั้งที่ 1 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 17 - 18 สิงหาคม 2565 ที่ศูนย์บำรุงทางภาคใต้ จังหวัดชุมพร
2. ครั้งที่ 2 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 2 - 3 ธันวาคม 2565 ที่โรงรถจักรลำปาง จังหวัดลำปาง
3. ครั้งที่ 3 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 - 31 พฤษภาคม 2566 ที่สถานีนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
4. ครั้งที่ 4 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 10 - 11 ตุลาคม 2566 ที่โรงรถจักรแก่งคอย จังหวัดสระบุรี
5. ครั้งที่ 5 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 14 - 15 กุมภาพันธ์ 2567 ที่แขวงโรงงานอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์

## SRT-KMITL jointly organized a mobile specialized medical unit according to the Memorandum of Understanding for research and development of medical services to create sustainability for society

SRT has signed a Memorandum of Understanding with King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang to create medical cooperation by bringing expertise and technology to develop the medical sector and raise the level of public health services with recognizing the importance of research and development of medical services to create sustainability for society and maximum benefit to SRT officials and their families, as well as the general public to easily access medical services fast and timely in addition to creating a good quality of life for SRT officials and their families including the general public who live far away.

Mr. Niruj Maneepun, SRT Governor has a policy to create participation in social responsibility, raise the quality of life and promote good health and hygiene for the officials and their families and the general public. A Memorandum of Understanding in research and development of medical services has been made to create sustainability for society together with King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) in bringing the potential of each party to maximum benefit by providing telemedicine services and specialized mobile clinics by train. In the past, the activity of mobile specialized medical units (Doctor Train) has been organized 5 times as follows:

1. 1<sup>st</sup> it was held on 17<sup>th</sup> - 18<sup>th</sup> August 2022 at Southern Maintenance Center, Chumphon Province.
2. 2<sup>nd</sup> it was held on 2<sup>nd</sup> - 3<sup>rd</sup> December 2022 at Lampang Depot, Lampang Province.
3. 3<sup>rd</sup> it was held on 30<sup>th</sup> - 31<sup>st</sup> May 2023 at Nakhon Ratchasima Station, Nakhon Ratchasima Province
4. 4<sup>th</sup> it was held on 10<sup>th</sup> - 11<sup>th</sup> October 2023 at Kaeng Khoi Depot, Saraburi Province
5. 5<sup>th</sup> it was held on 14<sup>th</sup> - 15<sup>th</sup> February 2024 at Uttaradit Depot, Uttaradit Province

โดยดำเนินการออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ตรวจคัดกรอง เบื้องต้น โรคหัวใจ การให้บริการตรวจคลื่นไฟฟ้าหัวใจ (EKG) การตรวจ อัลตราซาวด์หัวใจ (ECHO) โรคปอด ภูมิแพ้ และโรคอายุรกรรมทั่วไป

กิจกรรมออกหน่วยแพทย์ ถือเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมดี ๆ ที่การรถไฟฯ มุ่งมั่นดำเนินการเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง โดยขอเชิญชวนให้พนักงานการรถไฟฯ ครอบครัว และประชาชนทั่วไป หันมาใส่ใจสุขภาพเข้าร่วมการตรวจวินิจฉัย คัดกรองโรคต่าง ๆ ได้ฟรี โดยทีมแพทย์จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และโรงพยาบาลบุรีรัมย์ไชยากร ที่มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ โดยเฉพาะ ซึ่งมีทั้งการเปิดให้บริการตรวจโรคหัวใจ บริการตรวจคลื่นไฟฟ้าหัวใจ EKG ตรวจอัลตราซาวด์หัวใจ (ECHO) ตรวจคัดกรองจอประสาทตา ตรวจสุขภาพทั่วไป อาทิ โรคปอด หอบ หืด นอนกรน รวมทั้ง ให้คำปรึกษาปัญหาสุขภาพ โดยหากมีการตรวจพบโรค สามารถส่งต่อ โรงพยาบาลที่มีความร่วมมือได้ทำการรักษาทันที พร้อมกันนี้ ยังมีระบบการติดตามอาการ และต่อไปจะมีการติดตามอาการผ่านทาง chatbot จากทีมแพทย์ที่มีความชำนาญอย่างต่อเนื่องอีกด้วย

A specialized mobile medical unit has provided basic screening of heart disease, Electrocardiogram (EKG), Echocardiogram (ECHO), lung disease, allergies, and general internal medicine diseases.

Medical unit activities is another good activity that SRT is committed to participate for social responsibility continuously by drawing attention from SRT officials, their families and the general public to care for their health and participate in diagnostic tests, screen for various diseases for free by a medical team from King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang and Burachat Chaiyakorn Hospital with expertise in various fields, including providing heart disease screening services, Electrocardiogram (EKG), Echocardiogram (ECHO), retinal screening services and general health check such as lung disease, asthma, snoring, as well as giving advice on health problems. If the disease is detected, they will be referred to a cooperating hospital for immediate treatment. At the same time, there is also a symptom tracking system and, in the future, there will be continuous follow-up of symptoms via chatbot from a team of skilled medical professionals.



# เหตุการณ์สำคัญในรอบปีงบประมาณ 2566

## 2023 SRT NEWS

# 12

ต.ค. 2565  
Oct 2022

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ก่อสร้างโครงการศูนย์กลางระบบรางและเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง ตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของประเทศ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยให้มีความโดดเด่น กลายเป็นศูนย์กลางคมนาคมในรูปแบบสถานีรถไฟที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศและภูมิภาคอาเซียน สามารถเชื่อมต่อทุกการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ



ได้แบบไร้รอยต่อ ในการนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม พระราชทานพระบรมราชานุญาตในการพระราชทานนามชื่อศูนย์กลางระบบราง และเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง เพื่อเป็นสิริมงคลแก่การรถไฟฯ และประชาชนปวงชนชาวไทย ประกอบด้วย

- พระราชทานชื่อศูนย์กลางระบบราง ว่า “สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์”
- พระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน (บางซื่อ - ตลิ่งชัน) ระยะที่ 1 ว่า “นครวิถี”
- พระราชทานชื่อเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม (บางซื่อ - รังสิต) ระยะที่ 1 ว่า “ธานีรัตยา”

“สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์” มีความหมายว่า ความเจริญรุ่งเรืองแห่งกรุงเทพมหานคร เป็นสถานีรถไฟหลักแห่งใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้มีการพัฒนาและยกระดับให้เป็นศูนย์กลางระบบคมนาคมทางรางที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียนที่ครอบคลุม เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ

“นครวิถี” มีความหมายว่า เส้นทางของเมือง เป็นเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ตะวันออก - ตะวันตก) รั้งระหว่างสถานีบางซื่อ - ตลิ่งชัน

“ธานีรัตยา” ความหมายว่า เส้นทางของเมือง เป็นเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม (เหนือ - ใต้) รั้งระหว่างสถานีบางซื่อ - สถานีรังสิต

เส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดงทั้ง 2 เส้นทาง เป็นเส้นทางรถไฟที่เป็นแกนหลักของแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทางของประชาชน ถือเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่สำคัญของระบบขนส่งคมนาคมของประเทศต่อไป

The State Railway of Thailand has constructed the railway system center and the Red Line commuter railway lines project under the master plan for developing the country's transportation network to help increase efficiency and develop Thailand's logistics to be outstanding and become a transportation center which has the largest train station in the country and the ASEAN region. It can connect every mode of transport both within the country and between countries seamlessly.

In this regard, His Majesty King Vajiralongkorn gave royal permission to bestow on the name of the railway system center and the Red Line commuter railway lines for the good fortune of the State Railway of Thailand and Thai people, consisting of

- The name of the railway system center is bestowed as “Krung Thep Aphiwat Central Terminal”.
- The name of the Light Red Line commuter railway line (Bang Sue - Taling Chan), Phase 1 is bestowed as “Nakhon Withi”.
- The name of the Dark Red commuter railway line (Bang Sue - Rangsit), Phase 1 is bestowed as “Thani Rattaya”.

Both lines are the main railway lines under the rail mass transit system master plan for solving traffic problems in Bangkok and surrounding areas and for improving the quality of traveling life for people. It is considered as one of the important strategies of the country's transportation system.

# 08

ธ.ค. 2565  
Dec 2022



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานพวงมาลาหหลวง ดอกไม้และตะกร้าสิ่งของพระราชทาน แก่เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากเหตุระเบิดขณะกำลังเก็บกู้รถพ่วงตกรางระหว่างสถานีคลองแฉะ - ปาดังเบซาร์ ยังความปลาบปลื้มและสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณอันหาที่สุดมิได้ แก่พนักงานคนรถไฟและครอบครัวของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทุกคน

His Majesty the King graciously granted the royal wreath, flowers and baskets of royal gifts to officials of the State Railway of Thailand who died and were injured from the explosion while recovering the derailed wagons between Klong Ngae and Padang Besar stations, we also express our gratitude and appreciation for His Majesty's infinite kindness to the State Railway of Thailand's employees and their families.

# 20

ม.ค. 2566  
Jan 2023

ศาสตราจารย์ ดร. สมเด็จพระเจ้าน้องนางเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี กรมพระศรีสวางควัฒน วรขัตติยราชนารี ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม ให้นำรถยนต์พระที่นั่ง สวีสต์ก็กั๊ด ผู้อำนวยการสำนักบริหาร สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์ เป็นผู้เชิญ ส.ค.ส. พระราชทาน และสมุดบันทึกพระราชทาน ประจำปี 2566 ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องในวาระขึ้นปีใหม่ ประจำปีพุทธศักราช 2566 โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ พร้อมด้วยนายจร รุ่งฐานีย์ รองผู้ว่าการรถไฟฯ นายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการรถไฟฯ

และคณะผู้บริหารการรถไฟฯ เข้ารับพระราชทาน ณ โถงกลางตึกบัญชาการรถไฟ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2566

Professor Dr. Her Royal Highness Princess Chulabhorn Walailak Empress Dowager Princess Krom Phra Si Sawangkavadhana Worakhattiyarajanari Her Majesty graciously assigned Mr. Ronnarin Sawatpakdee, Director of the Administration Office, Chulabhorn Research Institute to bring the Royal Greeting Card and the Royal Record Book for the year 2023 to the State Railway of Thailand on the occasion of the New Year 2023. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of



Thailand along with Mr. Jaray Roongthanee, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, Mr. Sucheep Suksawang, Deputy Governor of the State Railway of Thailand and the SRT executives received the royal gifts at the central hall of the Railway Command Building, Rong Mueang Subdistrict, Pathumwan District, Bangkok.

# 03

ต.ค. 2565  
Oct 2022



การรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งเปิดให้บริการเดินรถเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (หนองคาย) ทุกขบวนตามปกติ และดำเนินการซ่อมแซมทางรถไฟ ที่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วม หลังจากกระดับน้ำลดลงเข้าสู่สถานการณ์ปกติ ช่วงระหว่างสถานีบำเน็จณรงค์ - จตุรัส เขตพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ พร้อมทั้งทำการตรวจสอบสภาพส่อเส้นทางจนมั่นใจในความปลอดภัยก่อนเปิดให้บริการอีกครั้ง

The State Railway of Thailand announced the reopening of all trains services on the Northeastern Line (Nong Khai) as usual and carried out the repair of railway tracks, between Bamnet Narong Station and Chaturat Station in Chaiyaphum Province,

which have been damaged by flooding after the water level decreased back to normal together with the inspection of railway tracks condition to feel confident in its safety before reopening the service again.



สถานการณ์ระดับน้ำในแม่น้ำปิง เขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีน้ำเอ่อล้นตลิ่งและคันกันน้ำสะพานนวรัฐ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจำเป็นต้องขนถ่ายผู้โดยสารทางรถยนต์ช่วงระหว่างสถานีเชียงใหม่ - ลำพูน จำนวน 2 ขบวน เป็นการชั่วคราว ได้แก่ ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 14 เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ และขบวนรถด่วนพิเศษที่ 10 เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ เพื่ออำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัยในการเดินทางแก่ผู้โดยสาร

The water level in the Ping River, Mueang District, Chiang Mai Province keeps increasing continuously as a result, water overflows the bank and embankment of Nawarat Bridge. The State Railway of Thailand, therefore, is necessary to transport its passengers by buses between Chiang Mai Station and Lamphun Station. 2 trains are temporarily canceled which are (1) Special Express Train no. 14; Chiang Mai - Bangkok and (2) Special Express Train no. 10; Chiang Mai - Bangkok, in order to facilitate and take care of travel safety for passengers.

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้อำนวยการกลุ่มอำนวยการ ร่วมแสดงความยินดีและบริจาคเงินสมทบทุน “เพื่อกิจกรรมสาธารณกุศล” ในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนาครบรอบ 20 ปี สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) โดยมี นางปิยวรรณ ล่ามกิจจา ที่ปรึกษาด้านพัฒนารัฐวิสาหกิจ เป็นผู้รับมอบ ณ อาคารธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the Administrative jointly congratulated and donated the money for supporting the fund “for public charity activities” on the occasion of the 20<sup>th</sup> anniversary of the establishment of the State Enterprise Policy Office (SPO). Mrs. Piyawan Lamkitja, State Enterprise Development Advisor was the recipient at the Small and Medium Enterprise Development Bank of Thailand building, Bangkok.





เจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.ปากคลองรังสิต สามารถจับกุม ผู้กระทำผิดที่ก่อเหตุลักลอบตัดสายเคเบิลโครงการ รถไฟชานเมืองสายสีแดงในช่วงก่อนหน้านี้ จำนวน 3 ราย พร้อมกับแจ้งความดำเนินคดีข้อหาร่วมกัน

ลักทรัพย์ในเวลากลางคืน หรือรับของโจร และตรวจพบ สารเสพติดให้โทษชนิดร้ายแรงประเภท 1 จึงได้ จับกุมตัวทั้ง 3 ราย พร้อมนำของกลาง ส่งพนักงาน สอบสวน สภ.ปากคลองรังสิต เพื่อดำเนินคดี ตามกฎหมายอย่างเด็ดขาดต่อไป

The police officer at Pak Khlong Rangsit Police Station arrested three offenders who illegally cut the cables in the Red Line commuter train project along with filing a police report for stealing at night or receiving stolen objects case and found the

# 08

ต.ค. 2565  
Oct 2022

narcotic drug schedule I, so 3 offenders are arrested together with the incidents and sent to the inquiry official at Pak Khlong Rangsit Police Station to proceed with strict legal proceedings.

# 10

ต.ค. 2565  
Oct 2022

จากสถานการณ์ฝนตกหนักอย่างต่อเนื่องในหลาย พื้นที่ ทำให้มีมวลน้ำไหลเข้าท่วมในเส้นทางรถไฟ สายใต้ ส่งผลกระทบต่อการเดินทาง เจ้าหน้าที่ ฝ่ายการช่างโยธา ได้เข้าดำเนินการตรวจสอบสภาพ เส้นทางจนมั่นใจในความปลอดภัย แต่ต้องจำกัด ความเร็วของขบวนรถเพื่อความปลอดภัย ส่งผลกระทบ ให้ขบวนรถในเส้นทางสายใต้ล่าช้าหลายขบวน

นอกจากนี้ ยังได้จัดเตรียมกำลังเจ้าหน้าที่และมาตรการด้าน ความปลอดภัย เพื่ออำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัย ในการเดินทางแก่ผู้โดยสาร

From the continuous heavy rain situation in many areas, it caused a mass of water flowing into the Southern Line and affecting the operation of the train services. The Civil Engineering Officers have inspected the railway condition to feel confident in its safety. However, the speed of the trains must be reduced for safety reason and it resulted in the delay of many trains in the Southern Line. In addition, personnel and safety measures have been prepared to facilitate and maintain safety in traveling for passengers.



การรถไฟแห่งประเทศไทย เตรียมนำหัวรถจักรไอน้ำ รุ่นแปซิฟิก หมายเลข 824 และ 850 มาจัดเดินขบวนรถพิเศษนำเที่ยวในเส้นทางสายประวัติศาสตร์ ระหว่างสถานีกรุงเทพ ถึงสถานีอยุธยา ในวันที่ 23 ตุลาคม 2565 เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมน้อมรำลึก ในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ที่ทรง พระราชทานกิจการรถไฟให้แก่ปวงชนชาวไทย และย้อนวันวานไปกับขบวนพิเศษรถจักรไอน้ำ เฉลิมพระเกียรติขบวนนี้

The State Railway of Thailand prepared to bring the steam locomotives, Pacific model, numbers 824 and 850 to organize a special excursion train along the historical route between Bangkok Station and Ayutthaya Station on 23<sup>rd</sup> October 2022, so that people can participate in remembrance of His Majesty King Chulalongkorn's graciousness who granted the railway business to Thai people and travel back in time with this special steam locomotive train in honor of His Majesty the King.

# 11

ต.ค. 2565  
Oct 2022



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่าการรถไฟฯ ได้ปรับปรุงขบวนรถไฟดีเซลรางปรับอากาศ รุ่น KIHA 183 ให้มีความสวยงาม กลับมามีชีวิตอีกครั้ง โดยยังคงสภาพเดิมทั้งสี และอักษรภาษาญี่ปุ่น จนทำให้ชาวญี่ปุ่นหลายคนอยากเดินทางมานั่งรถไฟขบวนนี้อีกครั้งที่ประเทศไทย เพื่อรำลึกความหลังเมื่อครั้งให้บริการอยู่ที่ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งหลังจากนี้จะเร่งพัฒนาปรับปรุงรถไฟดีเซลรางปรับอากาศ รุ่น KIHA 183 ที่เหลือให้แล้วเสร็จ เพื่อนำออกมาให้บริการ และเป็นการร่วมกันสร้างประสบการณ์ใหม่ในการเดินทางท่องเที่ยวที่ดีให้แก่ประชาชน

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand has renovated the air-conditioned diesel railcars, KIHA 183 model, to be beautiful and come back to life again. The carriage still retains its original color and Japanese characters which is making many Japanese people want to travel to Thailand to ride this train again to remember the past when it was serving in Japan. After this, we will speed up the renovation process of the remaining air-conditioned diesel railcars, KIHA 183 model, to be completed and bring out for the service. This joint effort is to create a new and good travel experience for the people.

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีทำบุญตักบาตรถวายเป็นพระราชกุศล เนื่องในวันคล้ายวันสวรรคตพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร เพื่อน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณ ที่ทรงบำเพ็ญพระราชกรณียกิจนานัปการ เพื่อประโยชน์สุขแก่ปวงชนชาวไทย โดยมีนายอนันต์ โภชน์นิยมแดง ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการเป็นผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยผู้บริหารหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมพิธี ณ อาคาร 1 กระทรวงคมนาคม เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร

# 13

ต.ค. 2565  
Oct 2022



Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport presided over the alms giving ceremony to offer royal merit on the occasion of the anniversary of passing of His Majesty King Bhumibol Adulyadej the Great in remembrance of His Majesty the King's grace who performed various royal duties for the benefit and happiness of Thai people. Mr. Anan Phonimdaeng, Assistant Governor (Operations) was a representative of the State Railway of Thailand along with the executives from organizations under the Ministry of Transport attended the ceremony at Building 1, Ministry of Transport, Pom Prap Sattru Phai District, Bangkok.

# 17

ต.ค. 2565  
Oct 2022

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการทำหน้าที่สนับสนุนภารกิจต่างๆ ในการดำเนินงานด้านสาธารณสุข ประชาชน โดยเฉพาะการสนับสนุนพื้นที่ภายในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ จัดตั้งเป็นศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้ารับบริการฉีดวัคซีนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ทั้งนี้ในช่วงเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ส่งความห่วงใย โดยได้นำ อาหารกล่อง น้ำดื่ม เครื่องอุปโภคบริโภค และของใช้ที่จำเป็น ไปส่งมอบเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการรถไฟฯ มีความภาคภูมิใจอย่างมากที่ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือคนไทย แม้จะต้องมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูงมากแต่เพื่อความปลอดภัยของประชาชน การแก้ปัญหาเศรษฐกิจให้สามารถเดินต่อไปได้ เป็นสิ่งที่ไม่สามารถประเมินค่าได้ การรถไฟฯ พร้อมสนับสนุนอย่างเต็มที่ เพื่อประโยชน์ และความสุขของพี่น้องคนไทยทุกคน



The State Railway of Thailand became a part of various missions to support the public health work, especially providing the area within Krung Thep Aphiwat Central Terminal to be a vaccination center in Bang Sue so that people can receive vaccination services conveniently, quickly and thoroughly. During the COVID-19 outbreak situation, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand continuously sent his concern via boxed food, drinking water, consumer products and necessary items to relieve the suffering. The State Railway of Thailand is very proud to be a part of helping Thai people. Even though there must be very high operating costs but for the safety of the people and solving economic problems so that they can live their lives. It is something that cannot be assessed. The State Railway of Thailand is ready to fully support it for the sake of benefit and happiness of all Thai people.





# 20

ต.ค. 2565  
Oct 2022

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand led the executives, the officials, and the employees of the State Railway of Thailand bringing the Royal Kathin Robe for the year 2022 with other fundamental supplies (all Royal Kathin Robes) to offer at Wat Saket Ratchaworamahawihan, Pom Prap Sattru Phai District, Bangkok. Phra Dhamma Bodhimongkol (Abbot) presided over as the chairman from the Sangha together with Buddhist and charitable people joining in to donate requisites for the maintenance and restoration of the monastery by making merit with the Royal Kathin Robe for the year 2022, amounting to 1,899,559 Baht.

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานนำคณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง การรถไฟฯ อัญเชิญผ้าพระกฐินพระราชทาน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ประจำปีพุทธศักราช 2565 พร้อม บริวารกฐิน (เครื่องพระกฐินพระราชทานทั้งหมด) ถวาย ณ วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร โดยมีพระธรรมโพธิมงคล (เจ้าอาวาส) เป็นประธานฝ่ายสงฆ์ พร้อมทั้งมีประชาชนและผู้มีจิตกุศลร่วมถวายจตุปัจจัยบำรุงและบูรณะพระอารามทำบุญกฐินพระราชทาน ประจำปี 2565 เป็นจำนวนเงิน 1,899,559 บาท

# 21

ต.ค. 2565  
Oct 2022

National 5G Steering Committee, National Digital for Economy and Society Committee, Executive Committee of the Digital Development Fund for Economy and Society and the State Railway of Thailand jointly launched the first 5G Smart Station prototype in Thailand and ASEAN at Krung Thep Aphiwat Central Terminal by using 5G technology to upgrade state-of-the-art services to serve people. General Prawit Wongsuwan, Deputy Prime Minister as Chairman of the Executive Committee of the Digital Development Fund for Economy and Society chaired the launch of the project.

คณะกรรมการขับเคลื่อน 5G แห่งชาติ คณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ คณะกรรมการบริหารกองทุนพัฒนา ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และการรถไฟ แห่งประเทศไทย ได้ร่วมกันเปิดตัวต้นแบบสถานีอัจฉริยะ 5G (5G Smart Station) แห่งแรกในไทย และอาเซียน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยนำ เทคโนโลยี 5G มาใช้ยกระดับบริการล้ำสมัยเพื่อให้ บริการประชาชน โดยมี พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานกรรมการบริหาร กองทุนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เป็นประธานเปิดตัวโครงการฯ



# 23

ต.ค. 2565  
Oct 2022

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดเดินขบวนพิเศษ รถจักรไอน้ำนำเที่ยว เส้นทางกรุงเทพ - ออยุธยา เนื่องในวันปิยมหาราช 23 ตุลาคม 2565 เพื่อแสดงออกถึงความจงรักภักดี และน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ที่ทรงพระราชทานกิจการรถไฟเพื่อประโยชน์สุขแก่ปวงชนชาวไทย โดยมีนายสุจิตต์ เซาว์ศิริกุล รองผู้จัดการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า การรถไฟฯ เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนพิเศษรถจักรไอน้ำนำเที่ยว เส้นทางกรุงเทพ - ออยุธยา - กรุงเทพ พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงานการรถไฟฯ นักท่องเที่ยว เข้าร่วมกิจกรรมในครั้งนี้ ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)



The State Railway of Thailand organized a special steam locomotive excursion train, Bangkok - Ayutthaya route on Chulalongkorn Day, 23<sup>rd</sup> October 2022, to express loyalty and in remembrance of His Majesty King Chulalongkorn, Rama V, who bestowed the railway business for the benefit and happiness of Thai people. Mr. Sujit Chaosirikul, Deputy Governor of Electrified Rail Management, State Railway of Thailand, presided over the ceremony to launch the special steam locomotive excursion train, Bangkok - Ayutthaya - Bangkok route together with the executives, SRT officials and the tourists participated in this activity at Bangkok Station (Hua Lamphong).



# 24

ต.ค. 2565  
Oct 2022

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายบริการโดยสาร และศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟฯ ได้ร่วมกันจัดกิจกรรมเพื่อสังคม นำนักเรียน ครูผู้ปกครองในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ ชุมชนที่หยุดรถบ้านสะโล่วบูคีตยือแร และที่หยุดรถกะเด๊ะ จังหวัดนราธิวาส จำนวน 120 คน เดินทางทัศนศึกษาทางรถไฟ เส้นทางนราธิวาส - เชียงใหม่ เมื่อวันที่ 24 - 29 ตุลาคม 2565 ที่ผ่านมา เพื่อเปิดโอกาสการเรียนรู้นอกห้องเรียน ตลอดจนเสริมสร้างประสบการณ์ในการเดินทางรถไฟ แก่เด็กเยาวชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้สู่พื้นที่ภาคเหนือ ที่สำคัญยังเป็นการช่วยปลูกฝังให้เยาวชน และประชาชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ เกิดความรู้สึกผูกพัน สร้างสายสัมพันธ์ที่ดี ระหว่างชุมชนกับการรถไฟฯ ให้สามารถดำเนินชีวิตอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุขต่อไป

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the Traffic Operation Department, Passenger Service Department and Public Relations Center have jointly organized social activities by leading groups of youth, teachers, and parents in the southern border provinces, Ban Salo Bukit Yueae Rae Halt Community and Kadeae Halt Community, Narathiwat Province totaled 120 people traveling on a railway field trip on Narathiwat - Chiang Mai route during 24<sup>th</sup> - 29<sup>th</sup> October 2022. The is to provide learning opportunities outside the classroom as well as enhancing the train travel experience for youth in the southern border provinces to the northern region. Importantly, it also helps to cultivate youth and people in the southern border provinces feeling connected, build good relationships between the communities and the State Railway of Thailand to be able to continue living happily together.



นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยผู้บริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ลงพื้นที่ตรวจสอบความเรียบร้อยและเตรียมความพร้อมของอุโมงค์ลอดใต้ทางรถไฟและถนนรถไฟ ก่อนเปิดใช้งานวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางมาใช้บริการรถไฟชานเมืองสายสีแดง และแก้ไขปัญหาการจราจรของประชาชนในพื้นที่เขตบางซื่อต่อไป

**28** ต.ค. 2565  
Oct 2022

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand along with the executives and related organizations visited the site to inspect the readiness of the underpass and the road before the opening day on 1<sup>st</sup> November 2022 to facilitate those who use the Red Line commuter train service and to solve traffic problems for people in the Bang Sue area.

**31** ต.ค. 2565  
Oct 2022

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การรถไฟฯ ขอเชิญชวนประชาชนและนักท่องเที่ยว ร่วมเดินทางสัมผัสลมหนาวเส้นทางอันซีนหนึ่งเดียวของเมืองไทย นั่งรถไฟลอยน้ำสุดโรแมนติก กลางเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์

โดยได้จัดขบวนรถพิเศษนำเที่ยว เส้นทางกรุงเทพ - เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ - กรุงเทพ ทุกวันเสาร์ - อาทิตย์ ระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2565 - มกราคม 2566



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand invited Thai people and the tourists to join the journey to feel the cold breeze; the only unseen route in Thailand by riding a romantic floating train to the middle of Pa Sak Cholasit Dam. The special excursion trains,

Bangkok - Pasak Cholasit Dam - Bangkok route, are available every Saturday - Sunday between November 2022 - January 2023.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำแผนการเปิดใช้ “สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์” โดยปรับเปลี่ยนสถานีต้นทางปลายทางของรถไฟทางไกล กลุ่มขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน และรถเร็วทุกสาย (ยกเว้นสายตะวันออก) จากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ การรถไฟฯ จึงได้เปิดให้บริการจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการปรับสถานีต้นทางปลายทางรถไฟทางไกล อันอำนวยความสะดวกและเป็นทางเลือกใหม่ให้กับผู้ใช้บริการ โดยเปิดให้บริการในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand has prepared an opening plan for using “Krung Thep Aphiwat Central Terminal” by changing the origin and destination stations of long-distance trains; special express trains, express trains, and rapid trains in every line (except the Eastern Line) from Bangkok Station (Hua Lamphong) to Krung Thep Aphiwat Central Terminal. The State Railway of Thailand has therefore opened a service for selling train tickets at Krung Thep Aphiwat Central Terminal to prepare and support the changing of the origin and destination stations for long-distance trains, to facilitate the service and to be a new choice for the users. It will open for service on 1<sup>st</sup> November 2022.

# 10

พ.ย. 2565  
Nov 2022

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า เนื่องในวันที่ 5 ธันวาคมของทุกปี เป็นวันคล้ายวันพระบรมราชสมภพของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และรัฐบาลยังได้กำหนดให้เป็นวันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ การรถไฟฯ จึงได้จัดกิจกรรมเดินขบวนพิเศษรถจักรไอน้ำนำเที่ยว เฉลิมพระเกียรติ 5 ธันวาคม เพื่อแสดงความจงรักภักดีและน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณอันหาที่สุดมิได้ต่อการรถไฟไทย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that on 5<sup>th</sup> December of every year which is the birthday anniversary of His Majesty King Bhumibol Adulyadej the Great and the government also designated it as a national day and Father's Day. The State Railway of Thailand has organized a steam locomotive excursion train to celebrate His Majesty the King on 5 December 2022 to show loyalty and in remembrance of His Majesty's infinite kindness to the Thai railway business.



เกิดเหตุขบวนรถด่วนที่ 51 กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ที่จอดตรงขวางกลางรางรถไฟบริเวณจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ-รถยนต์ ระหว่างสถานีศาลาแม่ทา - หนองหล่ม ภายหลังเกิดเหตุ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการขนถ่ายผู้โดยสารบนขบวนรถจากบริเวณที่เกิดเหตุไปยังสถานีปลายทางที่สถานีลำพูน และเชียงใหม่ พร้อมทั้ง ได้ให้เจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ตรวจสอบที่เกิดเหตุอย่างเร่งด่วนเพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้

The express train No.51; Bangkok - Chiang Mai collided with an 18-wheel trailer truck that stopped in the middle of the track at the level crossing between Sala Mae Tha and Nong Lom Stations. After the incident, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has ordered the officials to transport the passengers from the accident area to the destination at Lamphun and Chiang Mai stations, as well as, sent the officials to the site to urgently inspect the scene to find the cause of this accident.



นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และพลตำรวจโท จิรภพ ภูริเดช ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ ว่าด้วยการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟ ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับ กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง เพื่อดูแลยกระดับความปลอดภัย ป้องกันและปราบปรามปัญหาอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ให้ผู้โดยสารทุกคนได้รับความสะดวกสบาย เดินทางได้อย่างปลอดภัยตลอดการเดินทาง

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand and Police Lieutenant General Jiraphop Bhuridej, Commander of the Central Investigation Bureau signed a Memorandum of Understanding concerning solving crime problems in the railway system areas between the State Railway of Thailand and the Central Investigation Bureau to take care, raise the level of safety, prevent and suppress crime problems in railway system areas in all areas throughout the country. This is for every passenger to have comfort and travel safely throughout the trip.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ตามที่สื่อสังคมออนไลน์ ได้เผยแพร่ข้อความ และภาพภายในตู้โดยสาร ชั้น 3 ของขบวนรถด่วนพิเศษ สุโขทัย-กรุงเทพฯ ซึ่งมีสภาพกระจกแตก และเบาะนั่งขาดนั้น การรถไฟฯ ขอชี้แจงว่า การรถไฟฯ ได้รับทราบปัญหาที่เกิดขึ้น โดยนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สั่งการให้ตรวจสอบข้อเท็จจริงดังกล่าว พร้อมทั้งให้ฝ่ายการช่างกล ฝ่ายบริการโดยสาร และฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ร่วมกันตรวจสอบความเรียบร้อยของสภาพรถโดยสาร และหัวรถจักรทุกคัน ทั้งภายใน และภายนอก ให้พร้อมก่อนนำออกมาให้บริการ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ลักษณะนี้อีก หากพบว่ามีส่วนใดชำรุด ต้องเร่งซ่อมแซมทันที เพื่อให้พร้อมใช้งานก่อนนำออกมาให้บริการ

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the case social media has published a message and pictures inside the 3rd class passenger coach of the Sungai Kolok - Bangkok express train showing broken glass and the ripped seat. The State Railway of Thailand would like to clarify that the State Railway of Thailand is aware of the problem and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has ordered to investigate the facts and assigned the Mechanical Engineering Department, Passenger Service Department and Traffic Operation

Department to jointly check the readiness of passenger coaches and locomotives both inside and outside before being taken out for service in order to prevent this kind of incident from happening again. If any damaged part is found, repair it immediately before being brought out for service.





นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย มินโยบายให้การรถไฟฯ สนับสนุนการดูแลรับผิดชอบ ต่อสังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตและสุขภาพอนามัยที่ดีแก่พนักงาน ครอบครัวคนรถไฟ และประชาชน โดยได้ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการวิจัยและพัฒนาการให้บริการทางการแพทย์เพื่อสร้างความยั่งยืนให้กับสังคม ขอเชิญชวนพี่น้องประชาชน เจ้าหน้าที่ ลูกจ้างการรถไฟฯ และครอบครัว ในจังหวัดลำปาง และพื้นที่ใกล้เคียง เข้ารับบริการ

**22** พ.ย. 2565  
Nov 2022



ตรวจสุขภาพและตรวจคัดกรองโรค ผ่านกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ Doctor Train ครั้งที่ 2 ฟรี โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ระหว่างวันที่ 2 - 3 ธันวาคม 2565 เวลา 8.30 - 15.00 น. ณ โรงรถจักรลำปาง สถานีนครลำปาง จังหวัดลำปาง

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand gave a policy to the State Railway of Thailand to support social responsibility, raise the quality of life and good health for the officials, their families and the public. The State Railway of Thailand joined hand with King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) to make a Memorandum of Understanding for cooperation in research and development of medical services to create sustainability for society. All people, the officials, SRT employees and their families in Lampang Province and nearby areas are invited to receive health check-up and disease screening services from the 2nd Doctor Train mobile medical unit activity with free of charge during 2<sup>nd</sup>-3<sup>rd</sup> December 2022 at 8.30 a.m. - 3.00 p.m. at the Lampang depot, Nakhon Lampang Station, Lampang Province.

**25** พ.ย. 2565  
Nov 2022

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงาน ฉะเชิงเทรา ร่วมกับ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และภาคีเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวจังหวัด ฉะเชิงเทรา ต้อนรับนักท่องเที่ยวที่เดินทาง มาท่องเที่ยวจังหวัดฉะเชิงเทราด้วยขบวนรถพิเศษ 901/902 (รถจักรไอน้ำ) เส้นทางกรุงเทพ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพ ร่วมเดินทางท่องเที่ยว ในเส้นทางท่องเที่ยวสายศรัทธา เปิดประสบการณ์ ให้ทุกท่านได้รับความรู้สึกย้อนวันวานยังหวานอยู่ ณ กับช่อป ชิม แซะ ชม แหล่งท่องเที่ยวชุมชน เฉพาะนักท่องเที่ยวที่ซื้อบัตรโดยสารรถไฟขบวนพิเศษ (รถจักรไอน้ำ) ย้อนวันวานสู่แปดริ้ว วันที่ 5 ธันวาคม 2565

The Tourism Authority of Thailand (TAT), Chachoengsao Office in collaboration with the State Railway of Thailand (SRT) and the tourism network partners of Chachoengsao Province welcomed the tourists who were traveling to Chachoengsao province with the special train no. 901/902 (Steam locomotive); Bangkok-Chachoengsao-Bangkok route. They traveled on the faith tourism route, open the new experience to feel the sweetness of the past for everyone, combined with shopping, tasting, taking pictures, and visiting tourist attractions community. This is only for the tourists who purchase the special train tickets (Steam locomotive) going back time to Paet Riw on 5 December 2022.



# 01

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

ชาวต่างชาติมากจนเกินไปหรือไม่นั้น ทางการรถไฟฯ ขอเรียนว่าการรถไฟฯ ไม่มีนโยบายในการกั้นโควตาให้กับเอเจนต์แต่อย่างใด

การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยข้อเท็จจริงถึงกรณีสื่อสังคมออนไลน์ เผยแพร่ข้อความ “รถไฟไฟเบอร์? ผู้โดยสารโวยระบบจองตั๋วเต็มตั้งแต่แรกที่แรก สงสัยใครจอง การรถไฟฯ ขอยืนยันว่าขั้นตอนการสำรองที่นั่งล่วงหน้าทุกช่องทางเป็นไปตามขั้นตอนตามระบบ และให้บริการผู้โดยสารทุกท่านอย่างเท่าเทียม ปัจจุบันการรถไฟฯ ได้เปิดให้สำรองที่นั่งล่วงหน้าได้ 30 วัน โดยผู้ใช้บริการ 1 ท่านสามารถสำรองที่นั่งล่วงหน้าได้สูงสุด 10 ที่นั่ง/ครั้ง สำหรับประเด็นการกั้นโควตาให้กับเอเจนต์ไปขายต่อให้

The State Railway of Thailand revealed the facts about social media published a message “Train Fever? The passengers complained that the ticket reservation system is full from the first minute and wondered who made the reservation. The State Railway of Thailand would like to confirm that the advance booking process in all channels follows the steps according to the system and provide equal service to all passengers. Currently, the State Railway of Thailand has opened for booking ticket 30 days in advance, one passenger can



reserve up to 10 tickets in advance per time. Regarding the issue of setting aside too many quotas for agents to resell to foreigners or not, the State Railway of Thailand would like to inform that the State Railway of Thailand has no policy to reserve quotas for the agents in any way.



การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ Doctor Train ครั้งที่ 2 ที่โรงรถจักรลำปาง จังหวัดลำปาง โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานพิธีเปิด พร้อมด้วยศาสตราจารย์นายแพทย์อนันต์ ศรีเกียรติชจร คณะบดีคณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) คณะผู้บริหารการรถไฟฯ คณะแพทย์ สจล. และคณะแพทย์โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างการรถไฟฯ กับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ในการเปิดให้บริการตรวจสุขภาพและคัดกรองโรคแก่ประชาชนเจ้าหน้าที่ ลูกจ้างการรถไฟฯ และครอบครัวในจังหวัดลำปาง และพื้นที่ภาคเหนือฟรีโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย



The State Railway of Thailand organized the 2<sup>nd</sup> Doctor Train mobile medical unit activity at the Lampang Depot, Lampang Province.

# 02

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the opening ceremony along with Professor Dr. Anan Srikiatkhajorn, Dean of the Faculty of Medicine, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL), the executives from State Railway of Thailand, KMITL Medical Faculty, and Burachat Chaiyakorn Hospital joined the event. This is a cooperation between the State Railway of Thailand and King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) in providing health check-up and disease screening services to people, officials, employees, and their families in Lampang Province and the northern area for free of charge.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับแจ้งเหตุ ขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์บรรทุกยางพารา ที่ 707 เกิดเหตุ ขบวนรถตรง ขณะทำขบวนเดินรถระหว่างสถานีคลองแะ - ปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ส่งผลให้มี รถพ่วงตรงจำนวน 10 คัน กีดขวางการเดินรถเส้นทางสายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ โดยไม่พบ พนักงานหรือผู้ใดได้รับอันตราย แต่สภาพทางได้รับความเสียหายมาก ทำให้ต้องปิดเส้นทางรถไฟช่วง หาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ เพื่อดำเนินการซ่อมแซม ทำให้มีขบวนรถงดเดินจำนวน 2 ขบวน คือ ขบวนรถ พิเศษโดยสารที่ 949/950 ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ - ชุมทางหาดใหญ่ และขบวนรถด่วนพิเศษที่ 46 ปาดังเบซาร์ - ชุมทางหาดใหญ่ การรถไฟฯ ขอภัยในความไม่สะดวกมา ณ โอกาสนี้

The State Railway of Thailand got the report of the container train no. 707 carrying rubber derailed while running between Klong Ngae Station and Padang Besar Station, Sadao District, Songkhla Province. 10 wagons were derailed and obstructed train operations in Hat Yai Junction - Padang Besar Station route. There is no anyone injured but the track was very damaged. It caused Hat Yai Junction - Padang Besar Station route to be closed for the repair. As a result, 2 trains were suspended, namely the special passenger train no. 949/950 Hat Yai Junction - Padang Besar Station - Hat Yai Junction and Special Express Train no. 46 Padang Besar Station - Hat Yai Junction. The State Railway of Thailand apologizes for the inconvenience that may cause.

# 03

ธ.ค. 2565  
Dec 2022



# 05

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนพิเศษ รถจักรไอน้ำนำเที่ยว เฉลิมพระเกียรติ เส้นทาง กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพฯ เนื่องในโอกาสวันที่ 5 ธันวาคม วันคล้ายวันพระบรมราชสมภพของ

พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร โดยมีผู้บริหาร พนักงานการรถไฟฯ ประชาชน และสื่อมวลชน เข้าร่วมพิธี

Mr. Sujit Chaosirikul, Deputy Governor of the State Railway of Thailand presided over the ceremony for releasing the special steam locomotive excursion train; Bangkok - Chachoengsao - Bangkok route on the occasion of 5<sup>th</sup> December 2022, the birthday anniversary of His Majesty King Bhumibol Adulyadej the Great. The executives, SRT employees, the public and the media attended the ceremony.





การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับรายงานเกิดเหตุระเบิดบริเวณ สถานี 955/4-8 ระหว่างสถานีคลองแงะ - ปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เบื้องต้นได้รับรายงานมีเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย 4 ราย และมีผู้เสียชีวิต 3 ราย การรถไฟฯ ขอแสดงความเสียใจ

อย่างสุดซึ้งต่อพนักงานรวมถึงครอบครัวผู้ปฏิบัติงานที่ในเหตุครั้งนี้ และพร้อมให้ความช่วยเหลือ เยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างเต็มที่กำลังตามระเบียบของการรถไฟฯ นอกจากนี้ การรถไฟฯ ได้ประสานขอความร่วมมือกับหน่วยงานฝ่ายความมั่นคง ในการเร่งตรวจสอบพื้นที่ตลอดจนเพิ่มความเข้มงวดการดูแลรักษาความปลอดภัย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความเชื่อมั่นสูงสุดในการเดินทางต่อไป

The State Railway of Thailand got a report of an explosion in the area of Tele pole no. 955/4-8 between Klong Ngae Station - Padang Besar Station, Sadao District, Songkhla Province. Initially, there were 4 officers slightly injured and 3 officers died. The State Railway of Thailand would like to express its deepest condolences to the

# 06

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

employees and their families who performed their duties in this incident and ready to help compensate those who affected to the fullest extent according to the State Railway of Thailand's regulations. In addition, the State Railway of Thailand has requested cooperation with security agencies in rushing to inspect the area as well as increasing the strictness of security supervision to ensure maximum safety and confidence when travelling.

# 11

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เดินทางไปเป็นประธานในพิธีฌาปนกิจศพ นายภูมิพัทธ์ เพชรสุก เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ที่เสียชีวิตจากเหตุระเบิดขณะกำลังเก็บกูรถ่วงตกรางระหว่างสถานีคลองแงะ - ปาดังเบซาร์ ณ วัดโคกสมานคุณ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา พร้อมทั้งได้เป็นประธานในพิธีฌาปนกิจศพ นายนวกฤทธิ สุวรรณชาติ เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ที่เสียชีวิตจากเหตุการณ์เดียวกัน ณ วัดโคกม่วง ตำบลโคกม่วง อำเภอคลองหอยโข่ง



จังหวัดสงขลา นอกจากนี้ ยังมีมอบหมายให้ นายวัชรชาติ สิริสุวรรณทัศน์ รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เดินทางไปเป็นประธานในพิธีฌาปนกิจศพ นายยิ่งศักดิ์ ชุมตรี ลูกจ้างแขวงรถจักรขนาดใหญ่ ที่เสียชีวิตจากเหตุการณ์เดียวกัน ณ วัดแจ้ง ตำบลชัยบุรี อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the cremation ceremony of Mr. Phumiphat Phetsuk, SRT official who died from an explosion while recovering derailed wagons between Klong Ngae and Padang Besar stations at Khok Samankhun Temple, Hat Yai District, Songkhla Province. He also presided over the cremation ceremony for Mr. Nawarit Suwanchatree, SRT official who died from the same incident at Khok Muang Temple, Khok Muang Subdistrict, Klong Hoi Khong District, Songkhla Province. In addition, Mr. Watcharachan Sirisuwanthas, Deputy Governor of the State Railway of Thailand was also assigned to preside over the cremation ceremony of Mr. Yingsak Chumtree, an employee of Hat Yai Depot who died from the same incident at Wat Chaeng, Chai Buri Subdistrict, Mueang District, Phatthalung Province.





# 16

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

Mr. Anan Phonimdaeng, Deputy Governor as a representative of the State Railway of Thailand received the payment for the use of shopping centers in the Phahonyothin triangle area for the year 2022 from Mr. Pandit Mongkolkul, Co-Group CFO, Central Inter Pattana Co., Ltd. This is the cost of using a plot of land of the State Railway of Thailand for 1 year (19<sup>th</sup> December 2021 - 18<sup>th</sup> December 2022) in the amount of 1,309,059,000 Baht. A 20-year contract with total returns throughout the contract period is 21,298,833,000 Baht.

นายอนันต์ โปธิ์มีมแดง รองผู้ว่าการไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้แทนการรถไฟฯ รับชำระค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ ศูนย์การค้าบริเวณสามเหลี่ยมย่านพหลโยธินประจำปี 2565 จากนายบัณฑิต มงคลกุล ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สายงานด้านการเงิน บริษัทกลุ่มเซ็นทรัล ผู้แทนจากบริษัท เซ็นทรัลอินเตอร์พัฒนา จำกัด ซึ่งเป็นค่าใช้ประโยชน์จากการใช้พื้นที่ของกรการรถไฟฯ ในรอบระยะเวลา 1 ปี (วันที่ 19 ธันวาคม 2564 - 18 ธันวาคม 2565) เป็นเงิน 1,309,059,000 บาท โดยสัญญาดังกล่าว มีระยะเวลาการใช้ประโยชน์ 20 ปี โดยผลตอบแทนรวมตลอดอายุสัญญา เป็นจำนวนเงิน 21,298,833,000 บาท



นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมลงนามถวายพระพร สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพัชรกิติยาภา นเรนทิราเทพยวดี กรมหลวงราชสาริณีสิริพัชร มหาวัชรราชธิดา ขอให้ทรงหายจากพระอาการประชวร และทรงมีพระพลานามัยสมบูรณ์ แข็งแรง ณ บริเวณชั้น 1 อาคารภูมิสิริมังคลานุสรณ์ โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ สภากาชาดไทย

Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport, the executives of the Ministry of Transport and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand joined in to sign the blessing Her Royal Highness the Princess Rajasarinisribajra Mahavajrarajadhida may Her Royal Highness recovers from her illness and is in perfect health and strength on the 1<sup>st</sup> floor of Bhumisiri Mangkhalanusorn Building, Chulalongkorn Hospital, Thai Red Cross Society.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 รัฐบาลได้ประกาศให้มีวันหยุดยาวต่อเนื่อง จึงคาดการณ์ว่าจะมีประชาชน และนักท่องเที่ยวเดินทางทางรถไฟจำนวนมาก ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ การรถไฟฯ จึงเปิดให้บริการขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร จำนวน 6 ขบวน ไป-กลับ นอกจากนี้การรถไฟฯ ได้มีการฟ่วงตู้โดยสารของรถทุกขบวนให้เต็มหน่วยลากจูง เพื่อรองรับ การเดินทางของพี่น้องประชาชน โดยจะทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 100,000 คนต่อวัน ซึ่งเพียงพอต่อการเดินทาง และไม่มีผู้โดยสารตกค้าง

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that during the 2023 New Year Festival, the government has announced a long holiday and it is expected that there will be many people and tourists travel by train. Therefore, in order to facilitate them, the State Railway of Thailand has organized 6 special passenger roundtrip trains. In addition, the State Railway of Thailand has added more passenger coaches to every train to support the travel of people. It will be able to accommodate up to 100,000 passengers per day which is enough for travel and there were no passengers left behind.

**ขบวนรถเสริมพิเศษช่วยการโดยสาร เทศกาลปีใหม่ 2566**

**เที่ยวไป วันพฤหัสบดีที่ 29 ธันวาคม 2565**

วันเดินทาง	ขบวน (เที่ยวไป)	เส้นทาง - ปลายทาง	เวลาออก	เวลาถึง
วันพฤหัสบดีที่ 29 ธันวาคม 2565	967	กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี	21:35	08:10
	977	กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี	21:45	09:00
	995	กรุงเทพฯ - พิษณุธานี	22:30	07:30

**เที่ยวกลับ วันจันทร์ที่ 2 มกราคม 2566**

วันเดินทาง	ขบวน (เที่ยวกลับ)	เส้นทาง - ปลายทาง	เวลาออก	เวลาถึง
วันจันทร์ที่ 2 มกราคม 2566	934	สุราษฎร์ธานี - กรุงเทพฯ	19:30	06:25
	962	พิษณุธานี - กรุงเทพฯ	19:40	04:10
	936	สุราษฎร์ธานี - กรุงเทพฯ	21:10	07:30

1690 Call Center

# 17

ธ.ค. 2565  
Dec 2022



เจ้าหน้าที่ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การต้อนรับคณะอาจารย์ และน้อง ๆ นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนดำรงศรัทธา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 90 คน เดินทางมาทัศนศึกษาที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยทุกคนจะได้เรียนรู้เกี่ยวกับกิจการรถไฟ ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งจนถึงปัจจุบันผ่านตัวโดยสารรถไฟ หัวรถจักร อาคารสถานี เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์รถไฟฯ ซึ่งช่วยให้น้อง ๆ ได้เรียนรู้ เปิดประสบการณ์ชีวิตนอกห้องเรียน ตลอดจนส่งเสริมให้ได้รับความรู้เกี่ยวกับเรื่องราวอันน่าภาคภูมิใจของการรถไฟฯ มากยิ่งขึ้นอีกด้วย

Public Relations Center officials, State Railway of Thailand welcomed teachers and Grade 6 students from Damrong Wittaya School, Phra Nakhon Si Ayutthaya Province, a total of 90 people, who came on a field trip to Bangkok Station (Hua Lamphong) to learn about the history of the State Railway of Thailand. The children have learnt through train tickets, locomotives, station buildings and visited the railway museum which helped the children to learn and gain life experiences outside the classroom as well as promoting to gain knowledge about the proud story of the State Railway of Thailand even more as well.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่ การรถไฟฯ ได้ปรับเปลี่ยนการเดินรถเส้นทางรถไฟสายใต้จากสถานีการณีน้ำท่วม ระหว่างสถานีควนเนียง - บ้านเกาะใหญ่ และสถานีนาม่วง อำเภอหนาม่อม - วัดควนมืด เมื่อวันที่ 18 - 19 ธันวาคม 2565 ที่ผ่านมา สำหรับสถานการณ์วันที่ 19 ธันวาคม 2565 ระดับน้ำยังคงท่วมสูงอย่างต่อเนื่อง และมีมวลน้ำไหลเข้าท่วม สถานีและทางรถไฟอีกหลายแห่งได้รับความเสียหาย ส่งผลกระทบต่อการเดินรถ ทั้งนี้ การรถไฟฯ จึงจำเป็นต้องประกาศปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถสายใต้ในวันที่ 20 ธันวาคม 2565 เป็นต้นไปจนกว่า จะมีคำสั่งเปลี่ยนแปลง

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand has adjusted the rail operation in the southern line due to the flood situation between Khuan Niang Station - Ban Ko Yai and Na Muang Station, Na Mom District - Khuan Meed Temple during 18<sup>th</sup> - 19<sup>th</sup> December 2022. For the situation on 19<sup>th</sup> December 2022, the water level is still continuously high and there was a mass of water flowing into the station and many railway tracks were damaged affecting the train operation. Therefore, the State Railway of Thailand needs to announce a change of train operation in the Southern Line on 20<sup>th</sup> December 2022 onwards until there is an order to change.

# 19

ธ.ค. 2565  
Dec 2022



# 20

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย มีนโยบายให้การรถไฟฯ พัฒนาเส้นทางเดินรถและจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอื่นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงเปิดให้บริการ ขบวนรถดีเซลรางชานเมือง (Feeder) เส้นทางที่หยุดรถพระจอมเกล้า - สถานีลาดกระบัง - ที่หยุดรถพระจอมเกล้า อัตราค่าโดยสาร 10 บาทต่อคน ต่อเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน สามารถเดินทางโดยรถไฟเพื่อเชื่อมต่อใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น โดยจะเริ่มทดลองให้บริการ ในวันที่ 3 มกราคม 2566 เป็นต้นไป ทุกวันจันทร์ - วันศุกร์ ไป - กลับ 22 เที่ยวต่อวัน เป็นเวลา 3 เดือน

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has a policy for the State Railway of Thailand to continuously develop the railway and the connection points with other public transportation systems so they provide commuter diesel train (Feeder) King Mongkut halt - Lat Krabang Station - King Mongkut halt route. Fare is 10 baht per person per trip. This is to facilitate the public. You can travel by train to connect to the Airport Rail Link more conveniently. The trial service will begin on 3<sup>rd</sup> January 2023 onwards, every Monday - Friday, roundtrip, 22 trips per day for 3 months.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย เตรียมจัดทริป “อัมบุดู อิ่มอร่อย ซอปลุ่ม ไปกับขบวนรถ KIHA 183” แบบเข้าไปเย็นกลับ (วันเดย์ทริป) เส้นทาง กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพ รอบพิเศษ 2 เที่ยว ในวันที่ 24 และ 25 ธันวาคม 2565 อัตราค่าบริการ 1,999 บาท จำนวน 200 ที่นั่งเท่านั้น

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand prepared to organize a trip “Full of merit, full of delicious food, great value shopping with the KIHA 183 train” go in the morning and back in the evening (One Day Trip) Bangkok - Chachoengsao - Bangkok route, special round, 2 trips on 24<sup>th</sup> and 25<sup>th</sup> December 2022, ticket price is 1,999 baht, 200 seats only.



การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ร่วมประชุมกับมูลนิธิฉะเชิงเทราเพื่อการพัฒนา โดย ศาสตราจารย์พิเศษ ดร. กิตติพงษ์ กิตยารักษ์ ประธานมูลนิธิฉะเชิงเทราเพื่อการพัฒนา (Chachoengsao Development Foundation - CDF) พร้อมด้วยสมาชิกและภาคีเครือข่ายของมูลนิธิฯ ณ ตึกสำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต่อยอดส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบบูรณาการระหว่างการรถไฟฯ กับจังหวัด รวมถึงหน่วยราชการและผู้ประกอบการในพื้นที่ ให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น และสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากของประเทศไทย



The State Railway of Thailand attended a meeting with the Chachoengsao Development Foundation led by Adjunct Professor Dr. Kittipong Kittayarak, Chairman of Chachoengsao Development Foundation - CDF along with the members and network partners of the foundation at the President Office Building, Rajabhat Rajanagarindra University. The objective is to further promote integrated tourism between the State Railway of Thailand and the provinces, including government agencies and entrepreneurs in the area to build income distribution to local areas and strengthen the country's grassroots economy.



นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นตัวแทนนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมพิธีเปิดศูนย์รวมและกระจายการขนส่งสินค้าเกษตรทางราง ศรีสำราญ และเปิดเดินขบวนรถขนส่งสินค้าเกษตรเที่ยวปฐมฤกษ์ ณ ที่หยุดรถศรีสำราญ อำเภอสองพี่น้อง จังหวัดสุพรรณบุรี เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางจากเกษตรกรไปยังศูนย์กระจายสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟสายใต้ โดยมีนายประภัตร โพธสุธน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วย นายณัฐภัทร สุวรรณประทีป ผู้ว่าราชการจังหวัดสุพรรณบุรี หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เข้าร่วมพิธี



Mr. Watcharachan Sirisuwannatash, Deputy Governor of the State Railway of Thailand representing Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand participated in the opening ceremony of the Sri Samran hub and spoke distribution center for agricultural goods transport by rail and launched the first agricultural freight train at the Sri Samran Halt, Song Phi Nong District, Suphanburi Province to support and promote the transportation of goods by rail from farmers to the distribution center via the southern railway line. Mr. Prapat Pothasuthon, Deputy Minister of Agriculture and Cooperatives presided over the ceremony along with Mr. Nattapat Suwanprateep, Governor of Suphanburi Province, Government agencies and the private sector attended the ceremony.

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมลงนามถวายพระพร สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพัชรกิติยาภา นเรนทิราเทพยวดี กรมหลวงราชสาริณีสิริพัชร มหาวัชรราชธิดา ขอให้ทรงหายจากพระอาการประชวร และทรงมีพระพลานามัยสมบูรณ์ แข็งแรง ณ บริเวณ ชั้น 1 อาคารภูมิสิริมังคลานุสรณ์ โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ สภากาชาดไทย

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand along with the executives joined in to sign the blessing Her Royal Highness the Princess Rajasarinisiribajra Mahavajjarajadhida may Her Royal Highness recovers from her illness and is in perfect health and strength on the 1<sup>st</sup> floor of Bhumisiri Mangkhalanusorn Building, Chulalongkorn Hospital, Thai Red Cross Society.



The State Railway of Thailand joined hand with True Money to develop payment method towards a cashless society by adding more payment options to comprehensive the ticket

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ ทรูมันนี่ พัฒนาการเดินทางสู่สังคมไร้เงินสด เพิ่มทางเลือก การซื้อตั๋วโดยสารครบวงจร บริการชำระค่าตั๋วโดยสาร ผ่านการสแกนจ่ายด้วยแอปพลิเคชันทรูมันนี่ วอลเล็ท ที่ช่องจำหน่ายตั๋วทุกสถานีทั่วประเทศไทย เพิ่มความสะดวก และเป็นทางเลือกใหม่ให้กับผู้ใช้บริการ รองรับสังคมไร้เงินสด พร้อมให้บริการแล้ววันนี้

**22** 5.ค. 2565  
Dec 2022

purchasing; ticket payment service through scanning and paying with the True Money Wallet application at ticket counters at every station throughout Thailand. This is to increase convenience and it is a new choice for the users supporting a cashless society. It is ready for service today.

**23** 5.ค. 2565  
Dec 2022

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่าตามที่เกิดสถานการณ์ฝนตกหนักในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดสงขลา และส่งผลให้เกิดน้ำท่วมทางรถไฟสายใต้ได้รับความเสียหาย วันที่ 23 ธันวาคม 2565 เจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างโยธา สามารถเข้าไปดำเนินการ

ซ่อมแซมทางรถไฟที่ได้รับความเสียหาย รวมทั้งตรวจสอบสภาพทางให้มีความปลอดภัยสำหรับการเดินรถในช่วงตลอดวันที่ผ่านมา โดยพร้อมเปิดให้บริการเดินขบวนรถในเส้นทางสายใต้ได้ตามปกติ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2565 ที่ผ่านมา

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the heavy rain situation in the southern region, Songkhla Province, resulted in flooding and damaging the southern railway line on 23<sup>rd</sup> December 2022. The Civil Engineering Officer has repaired damaged railway line including checking the track conditions to make them safe for rail operation and ready to



open for service on the Southern Line as usual on 24<sup>th</sup> December 2022.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า เวลาประมาณ 05.50 น. ของวันที่ 23 ธันวาคม 2565 เกิดเหตุขบวนรถชานเมืองที่ 339 กรุงเทพฯ - ชุมทางแก่งคอย ได้ชนกับรถแท็กซี่ยี่ห้อ โตโยต้า อัลติส สีเขียว-เหลือง บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 15/11 ระหว่างสถานีบางเขน - หลักสี่ จากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า ขณะเกิดเหตุ แท็กซี่คันดังกล่าวขับมาจากถนนกำแพงเพชร 6 มุ่งหน้าไปถนนวิภาวดี แต่ใช้เส้นทางย้อนศรและขับฝ่าเครื่องกั้นถนนเข้ามาบนรางรถไฟ จนเป็นเหตุให้ชนกับ ขบวนรถชานเมืองที่ 339 กรุงเทพฯ - ชุมทางแก่งคอย ซึ่งการรถไฟฯ เน้นความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญ และขอแสดงความเสียใจแก่ญาติของผู้เสียชีวิตในครั้งนี

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that at approximately 5.50 a.m. on 23<sup>rd</sup> December 2022, a commuter train no. 339, Bangkok - Kaeng Khoi Junction collided with a green-yellow Toyota Altis taxi around kilometer pole no. 15/11 between Bang Khen - Lak Si Stations. From the initial investigation, it was found that the taxi was driving on the wrong side of the road from Kamphaeng Phet 6 Road heading towards Vibhavadi Road and drove through the railway barriers onto the train tracks collided with the commuter train at no. 339, Bangkok - Kaeng Khoi Junction. The State Railway of Thailand emphasizes safety is important and would like to express the condolences to the relatives of those who died this time.

## 24

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทริป “อิมบิอุ อิมร่อย ซ้อปคั้ม เสริมสิริมงคลรับปีใหม่” ไปกับขบวนรถ KIHA 183” แบบเช้าไปเย็นกลับ (วันเดียวทริป) เส้นทาง กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพฯ กิจกรรมดังกล่าวได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก จนทำให้ตั๋วโดยสารถูกจำหน่ายหมดลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งการรถไฟฯ มีความตั้งใจที่จะพัฒนาความร่วมมืออย่างต่อเนื่องกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อเปิดประสบการณ์ใหม่ให้กับประชาชน และนักท่องเที่ยว ในการเที่ยวเมืองไทยด้วยรถไฟ KIHA 183 และยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ตลอดจนกระตุ้นเศรษฐกิจ และเกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและคนในชุมชน เพื่อให้เศรษฐกิจฐานรากเติบโตและเป็นแรงผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตตามไปด้วยอย่างยั่งยืน

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand has organized a trip “full of merit, full of delicious food, great value shopping, increasing good fortune for the New Year with the train KIHA 183” for One Day Trip; Bangkok - Chachoengsao - Bangkok route. Such activities have received the attention of many tourists and caused tickets to be sold out quickly. The State Railway of Thailand intends to continuously develop the cooperation with government and private agencies to open up new experiences for the people and tourists to travel in Thailand by train KIHA 183 and also to promote domestic tourism as well as stimulating the economy and distribute income to local areas and people in the community to grow the grassroots economy and to be as a driving force for Thailand’s economy to grow sustainably.





# 26

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เตรียมความพร้อมในด้านมาตรการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน ตามนโยบายของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยเปิดให้บริการขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร จำนวน 6 ขบวน ไป-กลับ ในเส้นทางสายเหนือ 2 ขบวน และสายตะวันออกเฉียงเหนือ 4 ขบวน ซึ่งเป็นรถนั่งชั้น 3 จำนวน 54 คัน รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มประมาณ 8,000 คน/วัน นอกจากนี้ ได้มีการพ่วงตู้โดยสารเพิ่มเติมเข้ากับขบวนรถที่เดินประจำในทุกเส้นทางให้เต็มหน่วยลากจูง เพื่อรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน ตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม 2565 - 4 มกราคม 2566 สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 100,000 คนต่อวัน ซึ่งเพียงพอต่อการเดินทาง และไม่มีผู้โดยสารตกค้าง

The State Railway of Thailand has prepared convenience and safety measures to support the travel of people according to the policy of Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand. In this regard,

the State Railway of Thailand has organized 6 special passenger trains (round-trip); 2 trains on the northern route and 4 trains on the northeastern route, which are 54 third-class passenger coaches. It will be able to accommodate additional 8,000 passengers per day approximately. In addition, additional passenger coaches have been attached to the regular trains on all routes to support the travel of people from 29<sup>th</sup> December 2022 to 4<sup>th</sup> January 2023. It can accommodate up to 100,000 passengers per day which is enough for travel and there were no passengers left behind.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เผยว่า การรถไฟฯ กำหนดเปิดให้บริการขบวนรถไฟทางไกล ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม 2566 เป็นต้นไป ซึ่งขบวนรถโดยสารเที่ยวแรกที่จะออกจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์คือขบวนรถเร็วที่ 171 กรุงเทพ - สุโขทัย-ลพ โดยการรถไฟฯ ได้เตรียมความพร้อมในการปรับเปลี่ยนขบวนรถไฟทางไกลไปให้บริการที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ในทุก ๆ ด้าน รวมถึงจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เช่น บ้ายบอกทาง ที่พักคอยผู้โดยสาร รถเข็นสัมภาระ ลานจอดรถ เพื่อรองรับการใช้บริการที่สะดวกสบาย ปลอดภัย ครอบคลุมสำหรับผู้ใช้บริการทุกเพศ ทุกวัย

# 27

ธ.ค. 2565  
Dec 2022



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand has scheduled to open long-distance train services at Krung Thep Aphiwat Central Terminal from 19<sup>th</sup> January 2023 onwards, the first passenger train to depart from Krung Thep Aphiwat Central Terminal will be the rapid train no. 171, Bangkok - Su-ngai Kolok. The State Railway of Thailand has prepared everything to get ready for changing long-distance trains to serve at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, including providing facilities within the station such as directional signs, passenger waiting accommodations, luggage carts, and parking lots to support convenient, safe, and comprehensive service for users of all genders and ages.

# 28

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

การรถไฟแห่งประเทศไทย มอบของที่ระลึกพิเศษ สวัสดิ์ปีใหม่ พ.ศ. 2566 แต่ผู้โดยสารทุกท่าน ถุงผ้าลายเก๋ ๆ และแก้วน้ำ ลายหัวรถจักรน่ารัก ๆ โดยมี Box Set จากการผลิตไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย มอบผลิตภัณฑ์ชุมชน + น้ำดื่มหน้าใจ เพื่อแสดงความขอบคุณและส่งต่อความห่วงใย เพื่อเป็นของขวัญให้กับผู้โดยสารในเทศกาลปีใหม่ 2566 ตามนโยบายของ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



The State Railway of Thailand would like to give a special souvenir for Happy New Year 2023 to all passengers and they are a cloth bag with a chic pattern and a cute locomotive pattern drinking glass. The Electricity Generating Authority of Thailand is giving a Box Set of community products and drinking water to express gratitude and pass on concern as a gift to passengers during the New Year Festival 2023 according to the policy of Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand.



# 29

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport as a chaired for the opening of the campaign to prevent and reduce accidents. “New Year is safe, Come together to reduce road accidents” and “release the railway police row” during the New Year Festival 2023 along with Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Chairman, Board of Commissioners, Mr. Sujit Chaosirikul, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, Dr. Thaejing Siripanit, secretary-general of the Don't Drive Drunk Foundation, Pol. Maj. Gen. Amnat Traiphot, commander of the Railway Police and campaign network partners joined in the opening activities at Bangkok Station (Hua Lamphong).

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ “ปีใหม่ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน” และ “ปล่อยแถวตำรวจรถไฟ” ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 พร้อมด้วย นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ประธานกรรมการรถไฟฯ นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ พล.ต.ต. อำนาจ ไตรพจน์ ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ และภาคีเครือข่ายรณรงค์ร่วมเปิดกิจกรรม ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)



# 30

ธ.ค. 2565  
Dec 2022

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟฯ ได้เตรียมความพร้อม รวมถึงมาตรการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน โดยภาพรวมในการเดินทางของพี่น้องประชาชนเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2565 ซึ่งเป็นวันแรกที่ประชาชนเริ่มเดินทางกลับภูมิลำเนาในช่วงเทศกาลปีใหม่ มีประชาชนและนักท่องเที่ยวใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟเป็นจำนวนมาก บรรยากาศภายในสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นไปด้วยความคึกคัก มีมูลนิธิมาไม่ช่วยร่วมจัดกิจกรรมรณรงค์ด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ การรถไฟฯ

ร่วมกับ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมมอบของที่ระลึกพิเศษเพื่อแสดงความขอบคุณและส่งต่อความห่วงใย เป็นของขวัญให้กับผู้โดยสารทุกคนในเทศกาลปีใหม่ 2566

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand has prepared, including convenience and safety measures, to support the travel of people. An overview of the journey of the people on 29<sup>th</sup> December 2022, which is the

first day that people start returning to their hometowns during the New Year festival, there are a large number of people and tourists using the train travel service. The atmosphere inside Bangkok Station (Hua Lamphong) is lively. There is a Don't Drunk and Drive Foundation joining in to organize safety campaign activities. In addition, the State Railway of Thailand in cooperation with the Electricity Generating Authority of Thailand organized special souvenir giving activities to express gratitude and pass on concern. It is a gift to all passengers on New Year Festival 2023.

# 31

ธ.ค. 2565  
Dec 2022



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางช่วงเทศกาลปีใหม่ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 85,608 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารขาออก 47,392 คน และผู้โดยสารขาเข้า 38,216 คน ซึ่งสูงกว่าตัวเลขที่คาดการณ์ไว้ถึง 10,000 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 10 ของผู้เดินทาง

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the number of passengers traveling during the New Year Festival on 30<sup>th</sup> December 2022 totaled 85,608 people, divided into 47,392 outbound passengers and 38,216 inbound passengers, which is 10,000 people higher than the expected or 10 percent of the travelers.

# 02

ม.ค. 2566  
Jan 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า วันนี้มีประชาชนทยอยเดินทางกลับเข้ากรุงเทพฯอย่างคึกคัก เนื่องจากเป็นวันหยุดสุดท้ายของเทศกาลปีใหม่ที่การรถไฟฯ ได้เตรียมความพร้อมรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน โดยได้จัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารในเส้นทางสายเหนือ 1 ขบวน และสายตะวันออกเฉียงเหนือ 2 ขบวน นอกจากนี้ ได้พ่วงตู้โดยสารเพิ่มเติมเข้ากับขบวนรถที่มีเดินประจำในทุกเส้นทางให้เต็มหน่วยลากจูง รวมขบวนรถที่มีเดินประจำในทุกเส้นทาง จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงถึง 100,000 คน ซึ่งเพียงพอต่อการเดินทาง และไม่มีผู้โดยสารตกค้าง ขณะเดียวกันบรรยากาศการเดินทางของผู้โดยสารในส่วนภูมิภาค ผู้ที่เดินทางกลับเข้ากรุงเทพฯพร้อมหนาแน่น แต่สามารถรองรับผู้โดยสารได้โดยไม่มีตกค้างเช่นกัน



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that there are people gradually returning to Bangkok vigorously today because it is the last holiday of the New Year festival. The State Railway of Thailand has prepared to accommodate the travel of the people by organizing special passenger trains; 1 train on the Northern Line; and 2 trains on the Northeastern Line. In addition, additional passenger coaches have been attached to the regular trains on all routes up to their capacity. Including trains that regularly travel on all routes, it will be able to accommodate up to 100,000 passengers which is enough for traveling and there were no passengers left behind. At the same time, the atmosphere of passenger travel in the regions returning to Bangkok are becoming crowded but it can accommodate passengers without any residue as well.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งว่า เมื่อเวลา 08.55 น. วันที่ 3 มกราคม 2566 ได้รับแจ้งเหตุ มีคนร้ายได้ลักลอบถอดเครื่องยึดเหนี่ยวรางรถไฟ บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 942/12-15 ระหว่างสถานีชุมทางหาดใหญ่ - คลองงะ โดยมีโค้ชสกรู จำนวน 325 ตัว และจานรองรางไม้ห่มอนบนสะพาน จำนวน 5 อัน ถูกลอกไป จึงได้ประสานขอความร่วมมือไปยังเจ้าหน้าที่ฝ่ายความมั่นคงเพื่อเข้าตรวจสอบพื้นที่และสาเหตุที่เกิดขึ้น และเปิดเส้นทางได้ตามปกติตั้งแต่วันที่ 12.15 น. เป็นต้นไป

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand said that at 8.55 a.m. on 3<sup>rd</sup> January 2023, there is a report about a culprit who

# 03

ม.ค. 2566  
Jan 2023

had secretly removed the railway ties around kilometer pole no. 942/12-15 between Hat Yai Junction - Khlong Ngae Station. There were 325 coach screws and 5 tie plates on the bridge were removed. Therefore, we have coordinated and requested the cooperation with security officials to inspect the area and the cause of the incident and the route can be opened as usual from 12.15 onwards.



ตามที่สื่อสังคมออนไลน์ได้นำเสนอข่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการลงนามจ้างบริษัทเอกชนรายหนึ่ง โดยใช้ประมาณ 33 ล้านบาท เพื่อเปลี่ยนป้ายชื่อสถานีกลางบางซื่อเป็นสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์นั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอชี้แจงว่า โครงการจัดทำป้ายชื่อสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และตราสัญลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการตามระเบียบขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐอย่างเคร่งครัด ทั้งการกำหนดราคากลาง กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งคำนึงถึงประโยชน์ในการใช้งาน ความคุ้มค่าของงบประมาณ ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อโครงสร้างภายในสถานี ประชาชนผู้ให้บริการ และเหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางการเดินทางระบบรางที่สำคัญของภูมิภาคเป็นสำคัญ

As social media has published the news the State Railway of Thailand has signed a contract to hire a private company using 33-million-Baht budget to change the station sign of Bang Sue Grand Station to Krung Thep Aphiwat Central Terminal. The State Railway of Thailand would like to clarify that the station sign of Krung Thep Aphiwat Central Terminal and the emblem of the State Railway of Thailand project strictly follows government procurement procedures both determine the average price and procurement process which take into account the benefits of the use, value for money, and the correction according to engineering principles to ensure safety of the structures within the station, people who use the service, and is suitable for being an important rail travel center in the region.

# 04

พ.ศ. 2566  
Jan 2023

กระทรวงคมนาคมจัดพิธีทำบุญตักบาตร เนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ พุทธศักราช 2566 โดยมี นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยผู้บริหารหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม บริเวณด้านหน้ากระทรวงคมนาคม ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพมหานคร โดยมีนายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล นายสุชีพ สุขสว่าง นายอนันต์ โปธินิมแดง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะผู้บริหารการรถไฟฯ เข้าร่วมพิธี



The Ministry of Transport organized alms giving ceremony on the occasion of New Year's Day 2023. Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport presided over the

ceremony along with the executives and heads of organizations under the Ministry of Transport in front of the Ministry of Transport, Ratchadamnoen Nok Road, Bangkok. Mr. Sujit Chaosirikul, Mr. Sucheep Suksawang, Mr. Anan Phonimdaeng, Deputy Governor of the State Railway of Thailand along with the SRT executives attended the ceremony.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงเพิ่มเติม ประเด็นราคาตัวอักษร โครงการปรับปรุงป้ายชื่อสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และตราสัญลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีการตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับการปรับปรุงป้ายชื่อสถานีกลางบางซื่อเป็นสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยใช้งบประมาณปรับปรุงป้ายชื่อสูงถึงตัวอักษรละ 5 แสนบาทนั้น ถือเป็นเรื่องที่คลาดเคลื่อนจากข้อเท็จจริงเป็นอย่างมาก เนื่องจากโครงการปรับปรุงป้ายชื่อสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ดังกล่าว ไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนป้ายชื่อจำนวน 56 อักษร แต่ในความเป็นจริงมีการปรับปรุงป้ายชื่อมากถึง 112 ตัวอักษร เพราะมีการติดตั้งป้ายชื่อสถานีอยู่ทั้ง 2 ฝั่ง ทั้งบริเวณโดมด้านหน้าสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก และยังมีจำนวนตัวอักษรที่เพิ่มขึ้นจากปีเดิมอีกด้วย ที่สำคัญไม่ได้มีเพียงแค่ค่าใช้จ่ายการปรับปรุงป้ายชื่อตัวอักษรเพียงอย่างเดียว แต่ยังรวมถึงงานรื้อถอน การเปลี่ยนผนังกระจก โครงผนังกระจกอะลูมิเนียม การจัดทำระบบไฟแสงสว่าง ค่าการออกแบบด้านวิศวกรรม โครงสร้างและรูปแบบการติดตั้งที่มีขอบเขตงานที่เกี่ยวกับกรร้อตอนของเดิมและติดตั้งของใหม่ที่กระทบต่อโครงสร้างของอาคารสถานีที่ดำเนินการก่อสร้างเสร็จแล้ว ตลอดจนมีการกำหนดการรับประกันความชำรุดบกพร่องภายในขอบเขตงานอีก 365 วันด้วย ส่วนประเด็นการตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับความเหมาะสมในการใช้วิธีจัดซื้อจัดจ้างโดยวิธีเฉพาะเจาะจงนั้น เนื่องจากการจ้างปรับปรุงป้ายชื่อสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และตราสัญลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นการจ้างปรับปรุงงานก่อสร้างที่ได้ดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้วและยังอยู่ระหว่างการรับประกันความชำรุดบกพร่องของการรถไฟฯ จึงได้กำหนดขอบเขตของงานให้ผู้รับจ้างต้องดำเนินการภายใต้เงื่อนไข ข้อกำหนด รายการจำเพาะ ตามขอบข่ายวัตถุประสงค์ ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สัญญาที่ 1 ซึ่งผู้รับเหมาคุณสมบัติตรงตามเงื่อนไข จึงเป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 มาตรา 56 (2) (ค) ที่ให้หน่วยงานของรัฐสามารถดำเนินการจัดจ้างจากผู้ประกอบการซึ่งมีคุณสมบัติโดยตรงเพียงรายเดียว ซึ่งถือเป็นการดำเนินการตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องและหลักธรรมาภิบาลทุกประการ

The State Railway of Thailand would like to further clarify on the price of letters of the station sign of Krung Thep Aphiwat Central Terminal and the emblem of the State Railway of Thailand project. There is a notice about the improvement of the station sign of Bang Sue Grand Station to Krung Thep Aphiwat Central Terminal using a budget to improve station sign as high as 500,000 baht per letter. It is greatly inaccurate from the facts. For the said project, not only 56 letters of the station sign will be changed but 112 letters of the station sign will be changed because the station signs are installed on both sides; at the dome area in front of Krung Thep Aphiwat Central Terminal on the east and the west sides and there is also an increase in the number of letters from the original sign. Importantly, there is not only the cost of improving the letter of station sign but also includes demolition work, glass wall replacement, aluminum glass wall frame, a lighting system, structural engineering design costs, and installation pattern with a scope of work involving the demolition of the old and installation of new ones that affect the structure of the station building that has already been constructed. There is also a 365-day guarantee against defects within the scope of work. As for the issue of the

06

ม.ค. 2566  
Jan 2023

appropriateness of using specific procurement methods, the contract to improve the station sign of Krung Thep Aphiwat Central Terminal and the emblem of the State Railway of Thailand is a contract to improve construction work that has already been completed and is still under warranty for defects. The State Railway of Thailand has therefore determined the scope of work for the contractor to carry out work under conditions, requirements, specific items according to the scope of objectives of the commuter train system project (Red Line), Bang Sue-Rangsit section, Contract 1. The contractor's qualifications meet the conditions. Therefore, it is in accordance with the Government Procurement and Supplies Management Act 2017, Section 56 (2) (c), which allows government organizations to proceed with procurement from only one qualified entrepreneur directly which is considered to be in accordance with regulations, related laws, and all principles of good governance.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดแผนอำนวยความสะดวกการเดินทางกลับภูมิลำเนาของประชาชน ในช่วงระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2565 - 4 มกราคม 2566 โดยมีการพ่วงตู้โดยสารเพิ่มเติมหน่วยลากจูงในขบวนรถที่วิ่งให้บริการปกติ พร้อมจัดเดินขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารเพิ่ม จำนวน 6 ขบวน โดยภาพรวมของการเดินทางเป็นไปด้วยความเรียบร้อยดี สามารถให้บริการรับส่งประชาชนทุกคนเดินทางกลับภูมิลำเนา และท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย มีจำนวนผู้ใช้บริการทั้งสิ้น 567,572 คน มีผู้ใช้บริการรถไฟเพิ่มขึ้นหรือสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ 72,871 คน หรือคิดเป็น 14.73% การรถไฟฯ ขอขอบคุณผู้โดยสารทุกท่านที่ไว้วางใจเลือกใช้รถไฟเป็นพาหนะในการเดินทางในช่วงเทศกาลปีใหม่ พร้อมทั้งให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามระเบียบของการรถไฟฯ ส่งผลให้การเดินทางโดยสารรถไฟเป็นไปด้วยความเรียบร้อยตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that during the New Year Festival 2023, The State Railway of Thailand has set a plan to facilitate people who travel to their hometowns during 29<sup>th</sup> December 2022 - 4<sup>th</sup> January 2023. The additional passenger coaches have been attached to the regular trains up to their capacity along with organizing 6 additional special passenger trains. The overall the journey went smoothly and be able to provide transport services for all people returning to their hometowns and travel safely. There are 567,572 people using the service. There are more people using the train service or higher than expected 72,871 people, or 14.73%. The State Railway of Thailand would like to thank all passengers for trusting in using the train as a means of transportation during the New Year Festival as well as cooperate in complying with the regulations of the State Railway of Thailand. As a result, train travel went smoothly throughout the New Year festival.

# 10

พ.ศ. 2566  
Jan 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทริป “อิมบุญ อิมร้อย อิมสุข” ไปกับขบวนรถ KIHA 183” (แบบเข้าไปเย็นกลับ) เส้นทาง กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพฯ สามารถพาบุตรหลานท่องเที่ยวในช่วงวันเด็กแห่งชาติ รอบพิเศษ 2 เที่ยว ในวันเสาร์ที่ 14 และอาทิตย์ที่ 15 มกราคม 2566 ซึ่งถือเป็นรอบพิเศษ อัตราค่าบริการ 1,999 บาท วันละ 200 ที่นั่งเท่านั้น โดยการจัดกิจกรรมนี้ สามารถพาบุตรหลานท่องเที่ยวในช่วงวันเด็กแห่งชาติ ไหว้พระตามแบบฉบับคนอิมบุญ เสริมสิริมงคลเป็นอย่างยิ่ง

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand is organizing a trip “Full of Merit, Delicious Food, Great Value Shopping with the KIHA 183 train” for one day trip on Bangkok - Chachoengsao - Bangkok route. You can take your children to travel during National Children’s Day for 2 special trips on Saturday, 14<sup>th</sup> and Sunday, 15<sup>th</sup> January 2023, which is considered as a special trip with the service charge of 1,999 baht for 200 seats per day only. You can take your children on a trip during National Children’s Day to worship the Buddha in the style of people who are full of merit, enhance good fortune very much.



# 11

ม.ค. 2566  
Jan 2023

ลาดกระบัง (สจล.) และบริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รศ. ดร.คมสัน มาลีสี อธิการบดี สจล. พร้อมด้วยผู้บริหารกระทรวงคมนาคม หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และสื่อมวลชน เข้าร่วมพิธี ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีทดสอบการใช้งานรถจักรพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ รถต้นแบบคันแรกในการพัฒนารถไฟระบบ EV on Train ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร

Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport presided over the running test ceremony of battery-powered electric locomotives. The first prototype locomotive in the development of the EV on Train system which is a collaboration between the State Railway of Thailand (SRT), King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL), and Pure Energy Public Company Limited. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, Assoc. Prof. Dr. Komsan Maleesee, president of KMITL, along with the executives of the Ministry of Transport, government organizations, the private sector, and the media attended the ceremony at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, Chatuchak District, Bangkok.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ 2566 ซึ่งปีนี้ตรงกับวันที่ 14 มกราคม 2566 นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้มอบหมายให้การรถไฟฯ ทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค จัดกิจกรรมวันเด็กขึ้น เพื่อเปิดโอกาสให้เด็ก เยาวชน และครอบครัว ได้ร่วมกิจกรรมเรียนรู้ และเล่นสนุก เพื่อเสริมสร้างประสบการณ์ความรู้เกี่ยวกับกิจการรถไฟ ตลอดจนปลูกฝังให้เด็ก เยาวชนได้รู้จักหน้าที่และอยู่ในระเบียบวินัยอันดีงาม ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that on the occasion of National Children's Day 2023 which this year falls on 14<sup>th</sup> January 2023. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has assigned both central and regional office to organize Children's Day activities to provide an opportunity for children, youth and families to participate in learning and recreational activities to enhance their experience and knowledge about the railway business as well as cultivating it in children and youths to know their duties and be in good discipline at Bangkok Station (Hua Lamphong).

# 13

ม.ค. 2566  
Jan 2023



นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดให้บริการขบวนรถไฟทางไกลและปล่อยขบวนรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ สถานีรถไฟหลักแห่งใหม่ของประเทศไทย เพื่อพัฒนาและยกระดับให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมทางรางที่ครอบคลุมการเชื่อมต่อการเดินทาง และขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ โดยมี นายชัยธรรม พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง นายจิรัฐม์ วิชาลิจิตร ประธานกรรมการรถไฟ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบก รักษาการรองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนาจการ) นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย คณะผู้บริหารกระทรวง



คมนาคม คณะผู้บริหารการรถไฟฯ และสื่อมวลชน เข้าร่วมงาน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ถนนกำแพงเพชร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport presided over the ceremony for opening the long-distance train service and launching the inaugural train at Thailand's new main

train station to develop and upgrade it to be a rail transportation center that covers travel connections and all modes of public transportation and reduce traffic congestion in the heart of Bangkok. Mr. Chayathan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Pisak Jitwiriyawasin Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Sorapong Paitoonpong, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Pichet Kunathamrak Director-General of the Department of Rail Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Chairman of Board of Commissioners and Director General of the Department of Land Transport, Acting Deputy Permanent Secretary, Ministry of Transport (Administrative) Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand along with the executives from the Ministry of Transport, SRT executives and the media attended the event at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, Kamphaeng Phet Road, Chatuchak District, Bangkok.



---

# 28

ม.ค. 2566  
Jan 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย รับมอบรถจักรดีเซลไฟฟ้า QSY อีกจำนวน 15 คัน เพื่อมาให้บริการในขบวนรถไฟโดยสาร และรถไฟขนส่งสินค้า มาตรฐานรถจักรเก่าซึ่งมีอายุมากกว่า 40 ปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการตรวจรับ และนำไปทดสอบ เพื่อให้บริการแล้ว 35 คัน ซึ่งรถจักรดีเซลไฟฟ้า QSY รองรับการใช้บริการบนสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ พร้อมกับระบบอาณัติสัญญาณ ETCS Level 1 onboard โดยจากนี้จะมีการทดสอบในด้านต่าง ๆ เพื่อทำการตรวจรับมอบรถจักรเพื่อนำมาใช้งานในลำดับต่อไป



The State Railway of Thailand received another 15 QSY diesel-electric locomotives to serve in passenger trains and freight trains to replace old locomotives that are more than 40 years old. 35 of which have been inspected and tested for service in the past and QSY diesel-electric locomotives will be used for the service at Krung Thap Aphiwat Central Terminal along with the ETCS Level 1 onboard signaling system. From now on, there will be various tests in order to inspect and hand over the locomotives for use in the next step.

การรถไฟแห่งประเทศไทย เตรียมเปิดให้บริการ SRT Activity Park ศูนย์รวมกิจกรรมกลางแจ้งที่หลากหลาย โดยลานกิจกรรมแห่งนี้ จะสามารถเชื่อมตรงเข้ากับลานจอดรถชั้นใต้ดิน (ชั้น B1) ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในด้านสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวก ให้เหมาะสมในการจัดกิจกรรมสำหรับคนทุกกลุ่มตามมาตรฐาน Universal Design ซึ่งในอนาคตอันใกล้ การรถไฟฯ จะมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมภายในพื้นที่ SRT Activity Park ในโอกาสถัดไป

The State Railway of Thailand prepares to open SRT Activity Park, a center for various outdoor activities. This activity park will be directly connected to the underground parking lot (floor B1) of Krung Thap Aphiwat Central Terminal. At this time, it is in the process of preparing public utilities and facilities to be appropriate in organizing activities for all groups of people according to Universal Design standards. The near future, the State Railway of Thailand will have

# 03

ก.พ. 2566  
Feb 2023

Public Relations about the activities within the SRT Activity Park area on the next opportunity.





ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย แนะนำการเดินทางเพื่อไปชมงานเกษตรแฟร์ ประจำปี 2566 ด้วยระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงการเดินทางด้วยรถยนต์ ลดปัญหาการจราจรติดขัดสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปงานเกษตรแฟร์ สามารถเดินทางได้ด้วยระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีบางเขน โดยเลือกทางลง 7 หรือ 8 โดยจะสามารถเดินทางเข้าสู่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ได้ทางประตูสำนักพิพิธภัณฑสถานและวัฒนธรรมการเกษตร

The Public Relations Center, State Railway of Thailand recommended a journey to visit the 2023 Agricultural Fair using the Red Line electric train system. In order to avoid

04

ก.พ. 2566  
Feb 2023

traveling by car and reduce traffic congestion problems. For passengers who want to travel to the Agricultural Fair, you can travel by the Red Line electric train system; Bang Khen Station; exits 7 or 8. You will be able to travel to Kasetsart University and get it through the gate of the Agricultural Museum and Culture Office.

06

ก.พ. 2566  
Feb 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การรถไฟฯ ได้ดำเนินการตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาคีเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวจังหวัดลพบุรี จัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวทางรถไฟ เส้นทางเที่ยวเมืองไทยด้วยรถไฟ KIHA 183 เดินทางเที่ยวงานแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราชร่วมสัมผัสความรุ่งเรืองแห่งเมืองละโว้ ในงานประจำปีที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของจังหวัดลพบุรี เส้นทาง กรุงเทพฯ - ลพบุรี - กรุงเทพฯ แบบไปเช้า-เย็นกลับ ในวันที่ 11, 12, 18 และ 19 กุมภาพันธ์ 2566 อัตราค่าบริการ 599 บาท จำกัดเพียงวันละ 200 ที่นั่ง

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand has implemented the policy of Mr. Niruj Maneepon, Governor of the State Railway of Thailand in integrating cooperation with government organizations, private sector and tourism network partners in Lopburi Province to organize activities to promote railway tourism, travel Thailand by train KIHA 183, travel to visit the land fair of King Narai the Great, join in and experience the prosperity of Lawo City at the biggest annual event in Lopburi Province, the Bangkok - Lopburi - Bangkok route, one day trip on 11<sup>th</sup>, 12<sup>th</sup>, 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> February 2023, ticket price 599 baht, limited to 200 seats per day.



# 09

พ.พ. 2566  
Feb 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ตามที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นบริเวณชานชาลา ชั้น 2 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ การรถไฟฯ ได้ประสานความร่วมมือไปยังกรมควบคุมมลพิษ เพื่อให้กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ลงพื้นที่ดำเนินการติดตั้งเครื่องตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM 2.5) และขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM 10) ในพื้นที่ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ระหว่างวันที่ 23 มกราคม - 1 กุมภาพันธ์ 2566 จำนวน 2 จุด ได้แก่ จุดที่ 1 บริเวณชานชาลาที่ 8 ชั้น 2 และจุดที่ 2 บริเวณจุดพักรถของผู้โดยสารชั้น 1 เพื่อติดตามตรวจสอบสถานการณ์ฝุ่นละอองของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ทั้งนี้ การรถไฟฯ ให้ความสำคัญ

และรับฟังความคิดเห็น ตลอดจนข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของประชาชน ซึ่งได้สั่งการให้นำทุกข้อคิดเห็นมาพัฒนาปรับปรุงในทุกเรื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก ปลอดภัย และเกิดความพึงพอใจสูงสุดในการใช้บริการรถไฟ

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that due to the comments about the dust occurred on platform on the 2nd floor at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, the State Railway of Thailand has coordinated cooperation with the Pollution Control Department and asked for the Air Quality and Noise Management Division to

install a machine to measure dust particles no larger than 2.5 microns (PM2.5) and no more than 10 microns (PM10) in the area of Krung Thep Aphiwat Central Terminal during 23<sup>th</sup> January - 1<sup>st</sup> February 2023, there will be installed at 2 points: Point 1 at platform 8, 2<sup>nd</sup> floor and Point 2 at the waiting area for 1<sup>st</sup> floor to monitor the dust situation at Krung Thep Aphiwat Central Terminal. The State Railway of Thailand gives importance and listens to the opinions as well as various suggestions from the people. All the opinions have been brought to develop and improve in every matter in order to the people who use the service to receive convenience, safety and maximum satisfaction in using the train service.

# 14

พ.พ. 2566  
Feb 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอชี้แจงว่าการรถไฟฯ ขอแจ้งให้ทราบถึงข้อเท็จจริงว่า ผู้โดยสารทุกคนที่ต้องการซื้อตั๋วโดยสาร หรือสำรองที่นั่งล่วงหน้าที่สถานีรถไฟ หรือทางโทรศัพท์สายด่วน 1690 สามารถชำระเป็นเงินสดหรือเลือกชำระผ่านบัตรเครดิต/เดบิต ได้ทุกสถานีทั่วประเทศเป็นปกติ ไม่ได้มีการปิดกั้นหรือบังคับให้ชำระได้เฉพาะบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตแต่อย่างใด ส่วนกรณีที่การรถไฟฯ

มีการปรับเปลี่ยนวิธีการชำระเงินเป็นบัตรเครดิตและบัตรเดบิต ได้ปรับเปลี่ยนเฉพาะการซื้อตั๋วและสำรองที่นั่งผ่านระบบ D-Ticket ทั้งเว็บไซต์ D-Ticket (<https://dticket.railway.co.th>) และแอปพลิเคชัน D-Ticket (ระบบ Android และ IOS) เท่านั้น

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand clarified that the State Railway of Thailand would like to inform all passengers who want to purchase tickets or reserve seats in advance at the train station or by hotline 1690 that you can pay in cash or choose to pay via credit/debit card at every station nationwide as usual. It is not blocked or forced to pay only by credit card or

debit card in any way. As for the case of the payment methods, it has been changed to pay by credit and debit cards only for the case of purchasing tickets and reserving seats through the D-Ticket system, both the D-Ticket website (<https://dticket.railway.co.th>) and the D-Ticket application (Android and IOS systems).



การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอเชิญชวนทุกท่านร่วมเดินทางไปกับ ขบวนรถไฟ KIHA 183 กับรายการนำเที่ยว “ย้อนรอยประวัติศาสตร์ เที่ยวเมืองแปดริ้ว” สัมผัสประสบการณ์ใหม่เที่ยวเมืองไทย ผสานกลิ่นอายสไตล์ญี่ปุ่น แบบวันเดย์ทริป ไปเช้าเย็นกลับ เส้นทางกรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพ รอบพิเศษ 4 เที่ยว ในวันเสาร์ที่ 25 หรือวันอาทิตย์ที่ 26 กุมภาพันธ์ และวันเสาร์ที่ 11 หรือวันอาทิตย์ที่ 12 มีนาคมนี้ ราคารวมอาหารและเครื่องดื่มตลอดการเดินทาง เพียง 1,999 บาทต่อท่าน วันละ 200 ที่นั่งเท่านั้น

# 18

ก.พ. 2566  
Feb 2023

The State Railway of Thailand would like to invite everyone to travel by the KIHA 183 train with a tour program “Retracing history Travel to Paet Riu City” to experience a new way of traveling in Thailand, combining the scent of Japanese style on one day trip; Bangkok - Chachoengsao - Bangkok route. It only has 4 special trips on Saturday, 25<sup>th</sup> or Sunday, 26<sup>th</sup> February and Saturday, 11<sup>th</sup> or Sunday, 12<sup>th</sup> March. The price includes food and drinks throughout the trip, only 1,999 baht per person, 200 seats per day only.



# 22

ก.พ. 2566  
Feb 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เผยถึงความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมาว่า ตามที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีนโยบายให้การรถไฟฯ โดยนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งรัดติดตามการก่อสร้าง รวมถึงแก้ปัญหาต่าง ๆ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงานที่วางไว้ภายในปี 2570 โดยข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2566 ในส่วนแผนก่อสร้างงานโยธา 14 สัญญา ซึ่งเริ่มก่อสร้างไปตั้งแต่เมื่อปี 2560 จนถึงปัจจุบัน ได้ก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว 1 สัญญา อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 10 สัญญา และยังไม่ลงนาม 3 สัญญาดำวยกัน



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed the progress of the high-speed rail construction project between Bangkok and Nakhon Ratchasima that Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport has a policy for the State Railway of Thailand. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand expedited the construction work including solving various problems in order to be able to open for service as planned by 2027. As of February 2023, the civil construction plan for 14 contracts which began construction in 2017 until the present. One contract has been completed, 10 contracts are under construction, and 3 contracts have not yet been signed.



## พร้อมให้บริการในปี 2566



## พร้อมให้บริการในปี 2567



# 25

ก.พ. 2566  
Feb 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย เตรียมนับถอยหลังสู่การเปิดใช้รถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนจำนวน 5 เส้นทาง โดยอยู่ในขั้นตอนของการดำเนินงาน ได้แก่ 1. รถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ คาดว่าจะเปิดให้บริการ ช่วงมาบตาพาด - คลองขนานจิตร ภายในปี 2566 2. รถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ คาดว่าจะเปิดให้บริการ ภายในปี 2566 3. รถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน คาดว่าจะเปิดให้บริการ ภายในปี 2567 4. รถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ คาดว่าจะเปิดให้บริการ ภายในปี 2567 และ 5. รถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร คาดว่าจะเปิดให้บริการ ภายในปี 2567 และเมื่อรถไฟทางคู่สามารถเปิดให้บริการได้ครบทุกเส้นทาง จะทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการ รวมถึงผู้ประกอบการในภาคส่วนต่าง ๆ สามารถเดินทางด้วยความสะดวกสบายและรวดเร็วตรงเวลามากยิ่งขึ้น

The State Railway of Thailand prepared to count down for the opening of double-track project on 5 routes which are under the construction process including: 1. Map Kabao - Thanon Jira Junction section, it is expected to open for service on Map Kabao - Khlhong Khananchit section

within 2023, 2. Lopburi - Pak Nam Pho section, it is expected to open for service within 2023, 3. Nakhon Pathom - Hua Hin section, it is expected to open for service within 2024, 4. Hua Hin - Prachuap Khiri Khan section, it is expected to open for service within 2024, and 5. Prachuap Khiri Khan - Chumphon section, it is expected to open for service within 2024. When the double track can open for service on all routes, it will make the people who use the service including entrepreneurs in various sectors being able to travel with convenience and speed and be more punctual.

# 28

ก.พ. 2566  
Feb 2023

เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2566 เวลา 8.30 - 12.00 น. ตามที่ทางกรมศิลปากรมีข้อห่วงใยในการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงใกล้กับพื้นที่เกาะเมืองอยุธยา ซึ่งเป็นพื้นที่มรดกโลก จึงมีความเห็นร่วมกันกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการจัดทำรายงานผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรม (Heritage Impact Assessment: HIA) โดยมีการประชุมรับฟังความคิดเห็นร่วมกันหาวิธีลดผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรม เพื่อให้โครงการรถไฟความเร็วสูงสามารถก่อสร้างและพัฒนาควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ได้อย่างเหมาะสม ณ โรงแรมกรุงศรีริเวอร์อยุธยา (ห้องกรุงศรีอยุธยา 1)

On 10<sup>th</sup> March 2023 from 8.30 a.m. to 12.00 p.m., there was a meeting to listen to opinions and find ways to reduce the impact on cultural property so that the high-speed rail project can still be constructed and develop along with conservation appropriately at Krungsri River Ayutthaya Hotel (Krungsri Ayutthaya Room 1). This is due to the Fine Arts Department is concerned about the construction of a high-speed train station near the Ayutthaya city island area which is a world heritage area. Therefore, there is a common opinion with the State Railway of Thailand in preparing a report on cultural property impacts (Heritage Impact Assessment: HIA).



# 01

มี.ค. 2566  
Mar 2023

เจ้าหน้าที่ศูนย์ประชาสัมพันธ์ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการโดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้การต้อนรับคณะอาจารย์ และน้อง ๆ นักเรียนชั้นอนุบาล 1 จากโรงเรียนอนุบาลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 25 คน เดินทางมาทัศนศึกษาที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งช่วยให้น้อง ๆ ได้เรียนรู้ประสบการณ์ชีวิตนอกห้องเรียน ตลอดจนส่งเสริมให้ได้รับความรู้เกี่ยวกับเรื่องราวอันน่าภาคภูมิใจของการรถไฟฯ มากยิ่งขึ้นอีกด้วย



The Public Relations Center Officers and the Passenger Service Department Officers welcomed the teachers and students in Kindergarten 1 from Thepharak Kindergarten School, Samut Prakan Province, 25 people, traveled on a field trip to Bangkok Station (Hua Lamphong) and Krung Thep Aphiwat Central Terminal to learn about the history of the State Railway of Thailand. This allows the students to learn about life experiences outside of the classroom as well as promoting to gain knowledge about the proud story of the State Railway of Thailand even more as well.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยถึงความก้าวหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โดยในปัจจุบันหลังจากได้มีการลงนามสัญญาร่วมทุนแล้ว บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ในฐานะบริษัทร่วมทุนในการบริหารจัดการและก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มีภารกิจในการดำเนินการแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ ส่วนที่หนึ่งเป็นการสนับสนุนการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟาร์แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ภายใต้การกำกับดูแลของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ส่วนที่สองเป็นการเตรียมความพร้อมในการก่อสร้าง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ซึ่งการดำเนินงานออกแบบดังกล่าวมีความคืบหน้าไปแล้วกว่า 90% และงานโยธาอีก

4 สัญญาที่เหลืออยู่ระหว่างดำเนินการ โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินได้ในปี 2572

Mr. Eakkaruch Sreearuyngpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed the progress of the high-speed rail project linking three airports after the joint venture contract has been signed, Asia Era One Company Limited, as a joint venture company, manages and constructs the high-speed rail project linking 3 airports. The mission is divided into 2 main parts. The first part is to support the operation and maintenance of the Airport Rail Link under the supervision of the SRT Electric Railway Company Limited. The second part is to prepare for construction of High-speed rail project connecting three airports. The design work has the progress more than 90% and the remaining four civil works contracts are under construction. It is expected that the high-speed rail service connecting the 3 airports will be open in 2029.

# 03

มี.ค. 2566  
Mar 2023





นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายเหนือ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ระยะทางรวม 323.10 กิโลเมตร ซึ่งนับเป็นอีกหนึ่งเส้นทางยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรางของประเทศไทย เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟเดิมเข้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยจะช่วยส่งเสริมการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ง่ายขึ้น และมีค่าใช้จ่ายลดลง โดยคาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี 2571

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand is in the process of constructing a new northern railway line, Den Chai - Chiang Rai - Chiang Khong, with a total distance of 323.10 kilometers, which is considered as another strategic route for the development of Thailand's railway system to connect the existing railway network into neighboring countries such as the Lao People's Democratic Republic (Lao PDR) and the Republic of the Union of Myanmar. It will help promote travel and transport goods from Thailand to neighboring countries more easily and reduces costs. It is expected to open for service in 2028.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตั้งแต่ปี 2564 จนถึงปัจจุบัน มีการลักลอบตัดสายไฟรวมแล้วมากกว่า 15 ครั้ง โดยการรถไฟฯ ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่เฝ้าระวังและป้องกันจนสามารถควบคุมตัวผู้กระทำความผิดและแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ดอนเมือง รับไปดำเนินคดีได้ 5 ครั้ง พร้อมกับขอแจ้งเตือนการกระทำผิดกรณีลักขโมยสายไฟ ครอบครอง ซื่อขายอุปกรณ์ส่วนควบ เครื่องยึดเหนี่ยวทางรถไฟ อุปกรณ์ต่างๆ ของการรถไฟฯ ถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายฐานลักทรัพย์ที่ใช้หรือมีไว้เพื่อสาธารณประโยชน์ ซึ่งมีโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปี ถึง 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ส่วนผู้รับซื้อทรัพย์สินของทางราชการต่างๆ มีความผิดฐานรับของโจร ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 6 เดือน ถึง 10 ปี หรือปรับตั้งแต่ 10,000 ถึง 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

07

มี.ค. 2566  
Mar 2023



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that from 2021 until now, there has been more than 15 illegal wire cuts. The State Railway of Thailand has ordered the officials to watch out and prevent and finally they are able to control the perpetrators and report to the police at Don Mueang Police Station to prosecute totally 5 times and warn about stealing electrical wires, possessing, buying and selling equipment of the State Railway of Thailand. It is considered as an offense according to the legal code, theft used or intended for the public benefit which is punishable by imprisonment from 1 year to 5 years and a fine from 20,000 to 100,000 baht or both.

# 09

มี.ค. 2566  
Mar 2023

## ช่องทางจองตั๋วรถไฟล่วงหน้า สงกรานต์ปีนี้ เดินทางวันไหน เริ่มจองเมื่อไหร่

วันเดินทาง	วันเริ่มจอง
10 มีนาคม 66	11 มีนาคม 66
11 มีนาคม 66	12 มีนาคม 66
12 มีนาคม 66	13 มีนาคม 66
13 มีนาคม 66	14 มีนาคม 66
14 มีนาคม 66	15 มีนาคม 66
15 มีนาคม 66	16 มีนาคม 66
16 มีนาคม 66	17 มีนาคม 66
17 มีนาคม 66	18 มีนาคม 66

จองล่วงหน้า 30 วัน  
**เริ่มจอง 8:30 น.**

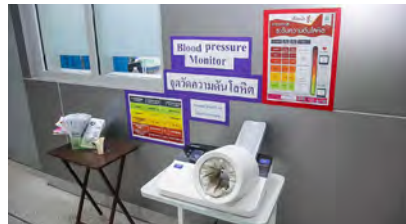
**ช่องทางจองตั๋วรถไฟ**

- สถานีรถไฟทั่วประเทศ (เองได้ทุกสถานี)
- ผ่าน Call Center : 1690
- ผ่านเว็บไซต์ หรือ App : D-Ticket

การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดวันจองตั๋วรถไฟล่วงหน้าช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2566 ตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถจองล่วงหน้าได้ 30 วัน ก่อนวันเดินทาง เริ่มจำหน่าย 8:30 น. โดยสามารถจองตั๋วรถไฟล่วงหน้าได้ 3 ช่องทาง ได้แก่ สถานีรถไฟทั่วประเทศ, ผ่าน Call Center 1690 และผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน D-Ticket โดยสรุปวันจองตั๋วรถไฟล่วงหน้า ตามวันเดินทางดังนี้ เดินทาง 10 เมษายน 66 เริ่มจอง 11 มีนาคม 66 เดินทาง 11 เมษายน 66 เริ่มจอง 12 มีนาคม 66 เดินทาง 12 เมษายน 66 เริ่มจอง 13 มีนาคม 66 เดินทาง 13 เมษายน 66 เริ่มจอง 14 มีนาคม 66 เดินทาง 14 เมษายน 66 เริ่มจอง 15 มีนาคม 66 เดินทาง 15 เมษายน 66 เริ่มจอง 16 มีนาคม 66 เดินทาง 16 เมษายน 66 เริ่มจอง 17 มีนาคม 66 การรถไฟแห่งประเทศไทย หวังว่าผู้โดยสารจะได้รับบริการที่มีประสิทธิภาพ เดินทางไป - กลับ ภูมิภาคอย่างปลอดภัยโดยสวัสดิภาพ

The State Railway of Thailand would like to publicize Advance Booking date for train tickets during Songkran Festival 2023. According to the regulations of the State Railway of Thailand, passengers can reserve tickets 30 days in advance before the travel date. Sales begin at 8.30 a.m. Train tickets can be reserved in advance through 3 channels: train stations across the country, through Call Center 1690 and through the website and App D-Ticket. Summary of train ticket booking dates in advance according to the travel date as follows: Travel 10<sup>th</sup> April 2023, start booking 11<sup>th</sup> March 2023. Travel 11<sup>th</sup> April 2023, start booking 12<sup>th</sup> March 2023. Travel 12<sup>th</sup> April 2023, start booking 13<sup>th</sup> March 2023. Travel 13<sup>th</sup> April 2023, start booking 14<sup>th</sup> March 2023. Travel 14<sup>th</sup> April 2023, start booking 15<sup>th</sup> March 2023. Travel 15<sup>th</sup> April 2023, start booking 16<sup>th</sup> March 2023. Travel 16<sup>th</sup> April 2023, start booking 17<sup>th</sup> March 2023. The State Railway of Thailand hope that passengers will receive efficient service. Travel to and from your hometown safely and happily.



# 10

มี.ค. 2566  
Mar 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า คณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา และหน่วยงานภาคีเครือข่ายได้ประชุมร่วมกับการรถไฟฯ เพื่อบูรณาการด้านความปลอดภัยร่วมกัน ในการเตรียมความพร้อมรองรับการเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉิน ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยมีนายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย ประธานกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา เป็นประธานในการประชุม โดยการรถไฟฯ มีมาตรการเตรียมความพร้อมในการรองรับผู้โดยสารกรณีที่มีเจ็บป่วยฉุกเฉิน และให้ผู้โดยสารทุกคนมั่นใจได้ว่าจะได้รับการดูแลที่มีคุณภาพและยินดีเปิดรับฟังข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากทุกภาคส่วนเพื่อนำมาปรับปรุงการให้บริการให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุดแก่พี่น้องประชาชนผู้ใช้บริการต่อไป

Mr. Eakkaruch Sreearayanpong Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the Senate Commission on Integration of Emergency Rescue and Road Safety, and network agencies met with the State Railway of Thailand to integrate safety in preparation for emergency accidents and reducing the loss of life and property of the people. Mr. Surachai Liengboonlertchai, Chairman of the Senate Commission on Integration of Emergency Rescue and Road Safety was the chairman of the meeting. The State Railway of Thailand has prepared the measures to accommodate passengers in case of emergency illness and ensure that all passengers will receive quality care and is willing to listen to various suggestions from all sectors in order to improve the service to achieve maximum satisfaction for the people who use the service in the future.



ทีมพาร์ทการรถไฟแห่งประเทศไทย ชวนทุกคนนั่งรถไฟชมมรดกโลก ในเส้นทาง กรุงเทพ - อยุธยา ซึ่งอยุธยา เป็นอีกหนึ่งเป้าหมายของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างประเทศ โดยในปัจจุบันสามารถเดินทางได้หลายวิธี แต่หนึ่งในวิธีที่นิยม คือการเดินทางด้วยระบบรถไฟที่รวดเร็ว และปลอดภัย เข้าสู่เกาะเมืองอยุธยาได้อย่างสะดวกผ่านเรือข้ามฟาก โดยการเดินทางใช้เวลาเพียง 1 ชั่วโมง เริ่มต้นค่าโดยสารที่ 15 บาท นับเป็นอีกหนึ่งประสบการณ์เดินทางที่ต่อมามอง โดยสามารถซื้อตั๋วได้ที่ช่องทางจำหน่ายตั๋วทุกสถานีทั่วประเทศ หรือผ่านระบบ D-Ticket

11

มี.ค. 2566  
Mar 2023

PR Team of the State Railway of Thailand persuaded everyone to take a train to see the World Heritage Site on Bangkok - Ayutthaya route which Ayutthaya is another target for both Thai and foreign tourists. Currently, there are many ways to travel there but one of the popular modes is traveling by train which is fast and safe. Easily accessible to the island city of Ayutthaya by boat. The journey takes only 1 hour and the fare starts from 15 Baht. It is another travel experience that you must try. Tickets can be purchased at the ticket counters at every station nationwide or through the D-Ticket system.

17

มี.ค. 2566  
Mar 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน) ได้จัดงาน Unfolding Bangkok เปิดประสบการณ์ใหม่กรุงเทพมหานคร โดยมี สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นหนึ่งในสถานที่จัดงาน โดยร่วมกับ การเฉลิมฉลองครบรอบ 126 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย วันที่ 26 มีนาคม 2566 ซึ่งภายในงานมีกิจกรรม การแสดงแสงสีเสียง และการแสดงหลากหลาย เพื่อสื่อถึงการเปลี่ยนแปลง และพัฒนาจาก อดีต ปัจจุบัน สู่อนาคต

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand together with the Creative Economy Promotion Agency (Public Organization) organized the Unfolding Bangkok event to open new experiences in Bangkok. The Bangkok Station (Hua Lamphong) is one of the event venues in conjunction with the celebration of the 126<sup>th</sup> anniversary of the State Railway of Thailand on 26<sup>th</sup> March 2023. There were activities within the event such as light and sound show and various performances to convey the change and development from the past and the present to the future.





การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทริปท่องเที่ยวแบบวันเดย์ทริป นั้งรถไฟ KIHA 183 ส่งท้ายเดือนมีนาคม ร่วมเฉลิมฉลอง วันสถาปนากิจการรถไฟ 126 ปี และเพื่อเป็นการต่อยอดและ ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางรถไฟในรูปแบบใหม่ ชวนนั่งรถไฟสะบัด สไบ นั้งรถไฟ KIHA 183 ที่ยาวกรุงเก่าอยุธยา ในวันเสาร์ที่ 25 มีนาคม 2566 โดยจำกัดจำนวน 200 ที่นั่งเท่านั้น เพื่อน้อมรำลึก ในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัวที่พระองค์ทรงพระราชทานกิจการรถไฟให้แก่ปวงชนชาวไทย

20 มี.ค. 2566  
Mar 2023

The State Railway of Thailand organized one day trip riding the KIHA 183 train at the end of March to join in celebrating the 126<sup>th</sup> anniversary of the establishing of the railway business and to continue and promote

railway tourism in a new way; wear a loincloth, shake off a breast cloth, take the KIHA 183 train and travel to the old city of Ayothaya. on Saturday, 25<sup>th</sup> March 2023, limited to 200 seats only. In remembrance of the benevolence of His Majesty King Chulalongkorn who granted the railway business to the Thai people.

21 มี.ค. 2566  
Mar 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน) ขอเชิญชวนประชาชน และนักท่องเที่ยว เข้าร่วมงาน Unfolding Bangkok ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เปิดประสบการณ์ใหม่เรียนรู้ประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่าของชาติ ผ่านการแสดงแสง สี เสียงดนตรี และการแสดงหลากหลาย โดยจะสื่อถึงการเปลี่ยนแปลง และพัฒนาจากอดีต ปัจจุบัน สู่อนาคต เพื่อร่วมเฉลิมฉลองในโอกาสครบรอบ 126 ปีวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ วันที่ 26 มีนาคม 2566 ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ต้องการส่งเสริมสนับสนุนการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย โดยงานนี้จัดขึ้นในวันที่ 18 - 26 มีนาคม 2566 เริ่มตั้งแต่เวลา 16.00 - 22.00 น.

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand together with the Creative Economy Promotion Agency (Public Organization) invite the people and the tourists to attend the Unfolding Bangkok event at Bangkok Station (Hua Lamphong). This is to open new experiences and to learn about the nation's valuable history through a performance of light, sound, music and various performances. It will communicate the change and development from the past, the present to the future to join in celebrating the 126<sup>th</sup> anniversary of the establishment of the railway business on 26<sup>th</sup> March 2023 in accordance with the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand that wants to promote the conservation and development of train station buildings as historical and architectural heritage of Thailand. The event will be held during 18<sup>th</sup> - 26<sup>th</sup> March 2023, starting from 4.00 p.m. - 10.00 p.m.





นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และ รศ.ดร.กิตติศักดิ์ สมุทธารักษ์ อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ได้ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ด้านการใช้ทรัพยากรเครือข่ายที่มีอยู่ร่วมกันระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง เพื่อผลักดันให้เกิดการเดินทางรถไฟท่องเที่ยวในจังหวัดภาคเหนือและในภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ และรองรับการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในอนาคต ณ ห้องปฏิบัติการ การรถไฟแห่งประเทศไทย

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand and Assoc. Prof. Dr. Kittisak Samuttharak, President of the Lampang Rajabhat University jointly signed a memorandum of understanding (MOU) on the use of shared resources between the State Railway of Thailand and the Lampang Rajabhat University to promote the excursion trains in the northern provinces and in other regions of the country and to support the excursion trains in the future at the Operation Meeting room, State Railway of Thailand.

22

มี.ค. 2566  
Mar 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวที่มาถึงนี้ การรถไฟฯ ขอเชิญชวนร่วมเดินทางท่องเที่ยวกับขบวนรถไฟ KIHA 183 เพื่อสัมผัสประสบการณ์ท่องเที่ยวรถไฟไทยสไตล์ญี่ปุ่น ตลอดเดือนเมษายน 2566 กับคอนเซ็ปต์ : ย้อนรอยประวัติศาสตร์ เริ่มจำหน่ายตั๋วโดยสารตั้งแต่วันที่ 23 มีนาคม 2566 เวลา 09.00 น. จำกัดจำนวน 200 ที่นั่งต่อวัน มีโปรแกรมท่องเที่ยวไปตามเส้นทางต่าง ๆ หลากหลายรูปแบบรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ผู้สนใจสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง



Mr. Ekkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that during this upcoming tourist season, the State Railway of Thailand would like to invite the people to travel with the KIHA 183 train to experience Thai train

travel in Japanese style throughout April 2023 with the concept of retracing history. The tickets will be on sale from 23<sup>rd</sup> March 2023 at 9.00 a.m., limited to 200 seats per day. There are various travel programs along various route to support the needs of all groups of the tourists. Those interested can ask for more information at the Customer Service Center, telephone number 1690, 24 hours a day.

# 23

ปี.ค. 2566  
Mar 2023

- Prachuap Khiri Khan section. Currently, the construction of the double-track; Hua Hin - Prachuap Khiri Khan section, a distance of 84 km, worth 5,807 million baht, which is 1 of the 5 southern double-track projects, Phase 1, has completed 100% of the civil work construction and it is ready to open for the service within 2024.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยถึงความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ว่า ขณะนี้การก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กม. มูลค่า 5,807 ล้านบาท ซึ่งเป็น 1 ใน 5 โครงการรถไฟทางคู่สายใต้ระยะที่ 1 ได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาเสร็จสิ้นครบ 100% แล้ว โดยพร้อมเปิดให้บริการภายในปี 2567 นี้

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed the progress of the double track construction project; Hua Hin



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ตามที่รัฐบาลได้ประกาศให้มีวันหยุดยาวช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2566 ทำให้คาดการณ์ว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปีนี้มีประชาชนและนักท่องเที่ยวใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟเป็นจำนวนมาก นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้สั่งการให้จัดเตรียมมาตรการอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน พร้อมกับเพิ่มการให้บริการขบวนรถเสริมพิเศษช่วงเทศกาลสงกรานต์ต่ออีก 10 ขบวน ประกอบด้วย เส้นทางสายเหนือ 5 ขบวน และสายตะวันออกเฉียงเหนือ 5 ขบวน รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มวันละ 8,000 คน



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that as the government has announced that there will be a long holiday during the Songkran Festival in 2023. It is expected that during this year's Songkran Festival, there will be the people and the tourists using the train travel services many more. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, therefore, ordered to prepare facilitating measures to support the travel of the people along with adding 10 additional special train services during the Songkran festival, consisting of 5 trains on the northern route and 5 trains on the northeastern route. This is to be able to accommodate an additional 8,000 passengers per day.



เกิดเหตุรถยนต์พ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ยี่ห้อ Scania หมายเลขทะเบียน 67-7798 กรุงเทพมหานคร ของบริษัท แสงมณีทรานสปอร์ต จำกัด ตกจากสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟเข้ามาในเขตทางรถไฟ บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 21/16 ระหว่างสถานีลาดกระบัง -

บ้านทับช้าง กีดขวางการเดินรถทางประธานกลางและล่อง ผู้ขับขี่รถยนต์พ่วงเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการแก้ไขโดยปิดทางประธานกลางและล่อง เวลา 14.50 น. และให้ขบวนรถเดินร่วมในทางประธานเที่ยวขึ้น ในส่วนมูลนิธิร่วมกตัญญูได้นำศพผู้เสียชีวิตส่งสถาบันนิติเวช โรงพยาบาลตำรวจ และเจ้าหน้าที่กู้ภัยเข้าดำเนินการยกรถยนต์พ่วงที่กีดขวางทางรถไฟออกเรียบร้อยแล้ว และสามารถเปิดทางเดินรถได้ตามปกติตั้งแต่ เวลา 21.35 น.

The container trailer, Scania brand; registration number 67-7798, Bangkok; belonging to Sangmanee Transport Company Limited fell from an elevated bridge into the railway area at the area of kilometer pole 21/16 between Lat Krabang - Ban Thap Chang stations. It is blocking the main and inbound tracks. The driver of the trailer died at the scene. The State Railway of Thailand has closed the main and inbound tracks to repair them at 2.50 p.m. and the trains can operate passing this spot by sharing the inbound track. As for the Ruamkatanyu Foundation, the deceased's body was taken to the Forensic Institute, Police Hospital and rescue workers have already taken an action to remove the trailer that was blocking the tracks and the tracks can be reopened as usual from 9.35 p.m.



นายชยธรรม พรหมศรี ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในงานวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ครบรอบ 126 ปี โดยมีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟฯ เข้าร่วมงาน โดยมีพิธีทำบุญตักบาตรพระสงฆ์ 19 รูป เปิดกรวยดอกไม้สด ถวายพระราชสักการะพระบรมรูปหล่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระอนุสาวรีย์ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน อดีตผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง เพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณ จากนั้น เดินทางไปสักการะอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง และเป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถจักรไอน้ำนำเที่ยว ขบวนที่ 901 กรุงเทพ - อโยธยา ซึ่งเป็นรถจักรไอน้ำ รุ่นแปซิฟิก รุ่นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ให้นักท่องเที่ยวได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางศึกษาเส้นทางประวัติศาสตร์ โดยได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวโดยสายเต็มทุกที่นั่ง

Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport as a representative of the Minister of Transport presided over the 126<sup>th</sup> anniversary of the establishment of the State Railway of Thailand. Mr. Chirute Visalachitra, Chairman of SRT Board of Commissioners, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, the executives, the officials and the employees of the State Railway of Thailand participated the event. There was a merit-making ceremony by giving alms to 19 monks and opened fresh flower cone to pay homage to the statue of His Majesty King Chulalongkorn and the monument of General His Royal Highness Prince Krom Phra Kamphaeng Phet Akarayothin, Former Commander of

26  
ปี.ศ. 2566  
Mar 2023

the Royal Railway Department in remembrance His Majesty's grace. Then travel to pay homage to the Auspicious Royal Railway Memorial and presided over the release ceremony for the steam locomotive excursion train no. 901, Bangkok - Ayutthaya, which is a Pacific model steam locomotive; post-World War II model. This is for the tourists to join in this journey to study the historical route and it was received the attention by the tourists so the tickets were fully reserved.



การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ มูลนิธิฉะเชิงเทรา เพื่อการพัฒนา และมูลนิธิช่วยคนตาบอดแห่งประเทศไทยในพระบรมราชินูปถัมภ์ จัดกิจกรรม “รถไฟไทย ใคร ๆ ก็เที่ยวได้” ครั้งที่ 2 นำคณะครู และน้อง ๆ ผู้บกพร่องทางการมองเห็น จากโรงเรียนสอนคนตาบอดกรุงเทพ จำนวน 100 คน นั่งรถไฟ KIHA 183 เดินทางท่องเที่ยว เปิดประสบการณ์การเรียนรู้ใหม่นอกห้องเรียน พร้อมกับทัศนศึกษา และรับฟังการบรรยายจากวิทยากร เกี่ยวกับเรื่องราวของชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ ประวัติความเป็นมาของขบวนรถไฟ KIHA 183 ประวัติและข้อมูลที่สำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทรา ทั้งในเรื่องอาหาร ศิลปะ วัฒนธรรม สถานที่สำคัญ โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.กิตติพงษ์ กิตยารักษ์ ประธานมูลนิธิฉะเชิงเทรา เพื่อการพัฒนา ดร.วรรณะ เจริญนวิรัตน์ รองประธานมูลนิธิ นางเสาวณี สุวรรณชีพ ประธานมูลนิธิช่วยคนตาบอดแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชินูปถัมภ์ ผู้บริหารการรถไฟฯ ผู้บริหารมูลนิธิช่วยคนตาบอดฯ และมูลนิธิฉะเชิงเทราเพื่อการพัฒนา เข้าร่วมกิจกรรม



The State Railway of Thailand together with Chachoengsao Development Foundation and the Foundation for the Blind in Thailand under the Royal Patronage of Her Majesty the Queen organized the activity; “2<sup>nd</sup> Thai Railway, Everyone Can Travel” by bringing the teachers and the students, who are visually impaired, from the Bangkok School

for the Blind; 100 people to travel by the KIHA 183 train to open up new learning experiences outside the classroom along with field trips and listening the lectures from lecturers about the story of the nation, religion, the king, the history of the KIHA 183 train, the history and important information of Chachoengsao Province including food, art, culture, and important places. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, Adjunct Professor Dr. Kittipong Kittayarak, President of the Chachoengsao Development Foundation, Dr. Wattana Charoennawarat, Vice President of the Chachoengsao Development Foundation, Mrs. Saowanee Suwannacheep, President of the Foundation for the Blind in Thailand under the Royal Patronage of Her Majesty the Queen, the SRT executives, the executive of the Foundation for the Blind in Thailand and the Chachoengsao Development Foundation participated in the activities.





31 มี.ค. 2566  
Mar 2023

(Public Organization) organized the Unfolding Bangkok event at Bangkok Station (Hua Lamphong) to open new experiences to learn about the nation's valuable history through a performance of light, sound, music and various performances during 18<sup>th</sup>- 26<sup>th</sup> March 2023. This is to celebrate the 126<sup>th</sup> anniversary of the establishment of the State Railway of Thailand. Throughout the 9 days of the event, there was a very good response from Thai people and foreign tourists. There were more than 10,000 people attended the event each day with a maximum of more than 30,000 people per day. In April, various historical locomotives that are worthy of preservation will be brought to be permanently displayed for the people and the tourists to learn about the history of each locomotive and rail transport systems from the past to the future.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน) จัดงาน Unfolding Bangkok ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เปิดประสบการณ์ใหม่เรียนรู้ประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่าของชาติ ผ่านการแสดงแสง สี เสียง ดนตรี และการแสดงหลากหลาย เมื่อช่วงวันที่ 18 - 26 มีนาคม 2566 เพื่อร่วมเฉลิมฉลองในโอกาสครบรอบ 126 ปีวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ปรากฏว่าตลอดระยะเวลาจัดงานทั้ง 9 วัน ได้รับการตอบรับที่ดีมาก จากประชาชนชาวไทยและนักท่องเที่ยว

ชาวต่างชาติ โดยแต่ละวันมีผู้เข้าร่วมงานกว่า 1 หมื่นคน สูงสุดกว่า 3 หมื่นคนต่อวัน และในช่วงเดือนเมษายน จะนำหัวรถจักรประวัติศาสตร์รุ่นต่าง ๆ ที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ มาจัดแสดงแบบถาวรเพื่อให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้ชื่นชม พร้อมเรียนรู้ประวัติศาสตร์ของหัวรถจักรแต่ละคัน และระบบขนส่งทางรางจากอดีต ก้าวสู่นาคตในลำดับต่อไป

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand in collaboration with the Creative Economy Agency



# 03

เม.ย. 2566  
Apr 2023

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ในพื้นที่รับผิดชอบ ลงตรวจสอบเครื่องกั้นทางรถไฟอัตโนมัติที่ชำรุดหลัง ทรบาทเหตุโดยทันที สาเหตุเกิดจากสายเคเบิลบริเวณ สะพานดำขาด เพราะถูกลัดลอดตัดสายไฟก่อนถึง เครื่องกั้นถนนอัตโนมัติหลายจุด ประกอบกับบริเวณ ดังกล่าวอยู่ใกล้สถานีย่อยของการไฟฟ้าภูมิภาค ทำให้ ระบบสายดินของการไฟฟ้าฯ มารบกวนระบบของ เครื่องกั้นถนนฯ ส่งผลให้เกิดระบบไฟฟ้าขัดข้อง ทำให้ เครื่องกั้นถนนอัตโนมัติไม่สามารถทำงานได้ อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่าง ทันทีทันใด โดยให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม ทำการติดตั้งป้ายเตือนเครื่องกั้นชำรุด เพื่อแจ้งให้ประชาชนที่สัญจรไปมาทางถนนได้รับทราบ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่ประจำจุดคอยดูแลอำนวยความสะดวก

นอกจากนี้เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหในระยะยาว การรถไฟฯ ได้มีแนวทางแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดปัญหา เรื่องไฟตอมชำรุด โดยพิจารณาดำเนินการเปลี่ยนระบบ ในการควบคุมเครื่องกั้นถนนแบบใหม่ รวมถึงการเพิ่ม ความเข้มงวดในการป้องกันและดูแลระบบฯ ต่อไป

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has ordered the officials to immediately inspect the damaged of automatic barrier after getting the report of the incident. The cause was that the cables around the Black Bridge were broken because the power lines were illegally cut in front of the automatic barrier in many places. In addition, the incident area is near a substation of the Provincial Electricity Authority that makes the electrical grounding system disturbing the automatic barrier system, resulting in an electrical system failure. This makes the automatic barrier is unable to work. However, the State Railway of Thailand has

taken an action immediately to solve the problem by installing a warning sign for a damaged barrier to inform people who are traveling on the road and arranging a staff to help facilitate at the point. In addition, in order to solve the long-term problem, the State Railway of Thailand has a solution to avoid these problems with damaged electricity by changing the system for controlling the new barriers including increasing strictness in protecting and maintaining the system.



การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ กองบังคับการ ตำรวจสอบสวนกลาง และกองบังคับการตำรวจรถไฟ จัดโครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการช่วยชีวิตขั้นพื้นฐาน เพื่อพัฒนาศักยภาพให้กับเจ้าหน้าที่ในการดูแล ประชาชน โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟ แห่งประเทศไทย เป็นประธานเปิดโครงการฯ ในโอกาส นี้ได้รับเกียรติจาก พลอากาศเอก สุบิน ชิวปรีชา กรมวังผู้ใหญ่ในพระองค์ 904 ปฏิบัติหน้าที่ รองผู้อำนวยการใหญ่ศูนย์อำนวยการใหญ่จิตอาสา

พระราชทาน เป็นวิทยากรพิเศษในการบรรยาย โดยมี พลตำรวจตรี ชัยรพ จุณณวัตต์ ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ ผู้บริหารกองบังคับการในสังกัดกองบัญชาการ ตำรวจสอบสวนกลาง และผู้บริหารการรถไฟฯ เข้าร่วมงาน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

The State Railway of Thailand together with the Central Investigation Bureau and the Railway Police Division organized a first aid and basic life support workshop to develop the potential

# 06

เม.ย. 2566  
Apr 2023

of the officials to take care the people and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the opening of the project. On this occasion, Air Chief Marshal Subin Chiwpreecha, Prince of the Palace 904, acting as Deputy Director General of the Royal Volunteer Administration Center gave honor to be a special speaker in the lectures. Police Major General Chairop Junnawat, Commander of the Railway Police, the executives under the Central Investigation Bureau and the SRT executives attended the event at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดมาตรการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชน ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยได้สั่งการให้เตรียมความพร้อมในทุกด้าน ทั้งการให้บริการเดินรถ และมาตรการดูแลความปลอดภัย โดยได้มีการจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2566 ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค พร้อมกับเพิ่มกำลังพนักงาน เจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ ทั้งบนขบวนรถ และสถานีต่าง ๆ ทั้งนี้ การรถไฟฯ และขสมก. ยังได้จัดรถ Shuttle Bus ให้บริการรับ - ส่งฟรี ไม่เสียค่าใช้จ่าย เริ่มต้นจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ จำนวน 2 เส้นทาง ประกอบด้วย เส้นทางด่วนพิเศษศรีรัช “สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์” และเส้นทางธรรมดา เดินทางเชื่อมต่อระหว่าง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ยมราช โรงพยาบาลราชามาธิบดี สถานีรถไฟสามเสน และสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์



The State Railway of Thailand provided the measures to facilitate travel for the people according to the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand. He has ordered to prepare in every aspect both providing train services and safety measures by setting up the safety center during the Songkran Festival 2023 at both central and regional areas along with increasing the number of employees, officials and railway

# 10

เม.ย. 2566  
Apr 2023

police to take care of safety both on the train and at various stations. In addition, the State Railway of Thailand and BMTA have also arranged shuttle buses to provide free pick-up and drop-off service starting from Bangkok Station (Hua Lamphong) - Krung Thep Aphiwat Central Terminal, 2 routes, they are (1) the Si Rat Expressway. “Bangkok Station (Hua Lamphong) - Krung Thep Aphiwat Central Terminal” and (2) ordinary route travel between Bangkok Station (Hua Lamphong), Yommarat, Ramathibodi Hospital Samsen Station and Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

# 11

เม.ย. 2566  
Apr 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ขอแจ้งเตือนให้ประชาชน ผู้โดยสาร ระวังกลุ่มมิจฉาชีพที่แฝงตัวมาในรูปแบบต่าง ๆ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยเฉพาะการใช้โอกาสในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ที่มีประชาชนและนักท่องเที่ยวนิยมใช้รถไฟเดินทางจำนวนมาก นำตัวโดยสารรถไฟปลอมมาจำหน่าย หรือมีการเปิดรับจองตั๋ว การให้โค้ดจอง การซื้อ - ขายตั๋วโดยสารนอกระบบ จนทำให้เสียเวลา เสียทรัพย์สิน ไม่สามารถใช้บริการเดินทางได้ ท้ายนี้ หากประชาชนพบเห็นหรือทราบเบาะแสการกระทำความผิดสามารถแจ้งเหตุได้ที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ได้ตลอด 24 ชั่วโมง หรือทางเฟซบุ๊กแฟนเพจ ทีมพौरการรถไฟแห่งประเทศไทย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand would like to warn the people and passengers to be careful of criminal groups that disguised in various forms during the Songkran

festival. Especially using the opportunity during the Songkran festival that there are many people and tourists using trains to travel to sell counterfeit train tickets or open for ticket reservations, providing reservation codes, buying and selling tickets outside the system. This makes passengers wasting time, losing property, unable to use travel service. Finally, if the public sees or knows the whereabouts of a crime, you can report an incident to the Customer Service Center; telephone number 1690 available 24 hours a day or through the Facebook fan page; PR Team, State Railway of Thailand.



# 12

เม.ย. 2566  
Apr 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ มูลนิธิเมาไม่ขับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) และภาคีเครือข่ายรณรงค์ลดอุบัติเหตุเมาไม่ขับ ภาคีรัฐ ภาคเอกชน จัดกิจกรรมรณรงค์ “สงกรานต์ปลอดภัย หยุดพฤติกรรมเสี่ยงเพื่อทุกชีวิตบนท้องถนน” โดยมีนายชัยธรรม พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดงาน พร้อมด้วยนายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก และประธานกรรมการรถไฟ

นายเอก สิทธิเวคิน รองผู้ว่าการรถไฟฯ นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ พลตำรวจตรี ชัยรพ จุณณวัตต์ ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ และภาคีเครือข่ายรณรงค์ความปลอดภัยเข้าร่วมงาน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ กรุงเทพมหานคร

The State Railway of Thailand together with the Don't Drive Drunk Foundation, the Thai Health Promotion Foundation (ThaiHealth) and the partners from government and private sectors in the reducing drunk driving accidents campaign organized campaign activities. “Songkran is safe, Stop risky behavior for every life on the road.”

Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport presided over the opening ceremony along with Mr. Chirute Visalachitra, Director-General of the Department of Land Transport and Chairman of SRT Board of Commissioners, Mr. Ek Sittivaekin, Deputy Governor of the Railway, Dr. Jingjai Siripanich, Secretary-General of the Don't Drive Drunk Foundation, Police Major General Chairup Junnawat, Commander of the Railway Police and safety campaign network partners attended the event at Krung Thep Aphiwat Central Terminal, Bangkok.



การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เตรียมมาตรการอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชนตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยได้พ่วงตู้โดยสารในขบวนรถที่เดินประจำ 222 ขบวนต่อวัน เต็มกำลังหนวาลากสูง ซึ่งจะทำให้ระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2566 สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารได้สูงสุด 100,000 คนต่อวัน เพียงพอต่อการเดินทาง และไม่มีผู้โดยสารตกค้างอย่างแน่นอน ในส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2566 ที่ผ่านมา มีจำนวนทั้งสิ้น

72,564 คน เป็นผู้โดยสารขบวนรถปกติ จำนวน 71,426 คน และเป็นผู้โดยสารขบวนรถเสริม 1,138 คน นอกจากนี้ การรถไฟฯ จัดโครงการ “คืนทางกลับบ้านปลอดภัย” ในระหว่างวันที่ 10 - 12 เมษายน 2566 โดยจะมอบพัดที่ระลึกสุดพิเศษจากการรถไฟฯ จำนวน 10,000 ชิ้น และองค์การเภสัชกรรมมอบหน้ากากอนามัย เจลแอลกอฮอล์ จำนวน 5,000 ชุด เพียงแสดงตัวโดยสารในวันเดินทางกับเจ้าหน้าที่ สามารถรับของระลึกได้พร้อมกันทุกสถานีที่ร่วมกิจกรรม ในวันที่ 10 - 12 เมษายน 2566 หรือจนกว่าของที่ระลึกจะหมด

The State Railway of Thailand provided the measures to facilitate the travel of the people according to the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand. The passenger coaches have been added in 222 regular trains per day up to their full capacity during 11<sup>th</sup>-17<sup>th</sup> April 2023 to support the travel of the people up to 100,000 passengers per day. It is sufficient for travel demand and there are absolutely no passengers left behind. As for



the number of passengers traveling during the Songkran Festival on 11<sup>th</sup> April 2023, there were a total of 72,564 people, of which 71,426 traveled by regular passenger trains and 1,138 traveled by additional passenger trains. In addition, the State Railway of Thailand organized the project “Traveling Home Safe” during 10<sup>th</sup> - 12<sup>th</sup> April 2023. There will be 10,000 special souvenir fans from the State Railway of Thailand and 5,000 face masks and alcohol gel from the Government Pharmaceutical Organization. Just show your ticket on the day of travel to the staff, you can receive souvenirs at every station participating in the activity during 10<sup>th</sup> - 12<sup>th</sup> April 2023 or until souvenirs run out.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ในช่วงวันหยุดยาวเทศกาลสงกรานต์ปี 2566 มีประชาชนและนักท่องเที่ยว ใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟเป็นจำนวนมาก นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้สั่งการให้จัดเตรียมมาตรการอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชน โดยจัดขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารรองรับประชาชนที่เดินทางออกต่างจังหวัด จำนวน 5 ขบวน ในเส้นทางสายเหนือ 2 ขบวน และสายตะวันออกเฉียงเหนือ 3 ขบวน สามารถรองรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง โดยจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางออกต่างจังหวัดในช่วงเทศกาลสงกรานต์ระหว่างวันที่ 7 - 12 เมษายน 2566 มีจำนวน

ทั้งสิ้น 425,862 คน เป็นผู้โดยสารขบวนรถปกติ จำนวน 421,812 คน และเป็นผู้โดยสารขบวนรถเสริม 4,050 คน

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that during the Songkran long holiday 2023, there were the people and the tourists used the train travel services. Mr. Niruj Maneepon, Governor of the State Railway of Thailand has ordered to provide the measures to facilitate the travel of the people by providing 5 addition passenger trains to accommodate people who travel to upcountry, 2 trains on the northern route and 3 trains on the

**13** เม.ย. 2566  
Apr 2023

northeastern route. This will be able to accommodate all passengers and there are no passengers left behind. The number of passengers traveled to upcountry during the Songkran festival during 7<sup>th</sup> - 12<sup>th</sup> April 2023, there were a total of 425,862 people, of which 421,812 traveled by regular passenger trains and 4,050 traveled by additional passenger trains.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2566 เวลา 19.55 - 22.00 น. การรถไฟฯ ได้รับแจ้งเหตุมีกลุ่มคนร้ายไม่ทราบจำนวนใช้อาวุธปืนและระเบิดลอบยิงเข้าใส่สถานีรถไฟและฐานปฏิบัติการหน่วยปฏิบัติการพิเศษในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ที่สถานีปัตตานี สถานีวัดช้างให้ สถานียะลา สถานีเรือสะะ สถานีเจาะไอร้อง จากการตรวจสอบไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต จากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้อาคารสถานี และสะพาน รวมถึงทางรถไฟได้รับความเสียหาย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรอข้อมูลจากหน่วยงานความมั่นคงที่เข้าไปตรวจสอบบริเวณจุดเกิดเหตุ จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น การรถไฟฯ จึงมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนแผนการเดินทาง ในระหว่างวันที่ 15 - 16 เมษายน 2566 สำหรับประชาชนที่ซื้อตั๋วโดยสารล่วงหน้าของขบวนรถดังกล่าว หากไม่ประสงค์จะเดินทาง สามารถติดต่อขอคืนเงินค่าตั๋วโดยสารได้ที่สถานีรถไฟทุกแห่งทั่วประเทศ หรือสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือเฟซบุ๊ก แฟนเพจ ทีมพรีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that on 14<sup>th</sup> April 2023 during 19.55-22.00 hrs., the State Railway of Thailand received a report of an unknown number of criminals using firearms and grenades to shoot at the train station and the southern border provinces special operations base at Pattani Station, Wat Chang Hai Station, Yala Station, Rueso Station, Cho Ai Rong Station. From the investigation, there were no injuries or deaths. As a result of this incident, the station building, bridge, and railway track were damaged. While waiting for the information from security agencies that went to inspect the scene of the incident, as a result of the incident, the State Railway of Thailand has to adjust the train operation plan during 15<sup>th</sup> - 16<sup>th</sup> April 2023. For people who purchased tickets in advance, if you do not want to travel, you can refund your

# 15

เม.ย. 2566  
Apr 2023

ticket at any train station nationwide or ask for more information at the Customer Service Center telephone number 1690, 24 hours a day or Facebook fan page, State Railway of Thailand PR Team.



ขบวน	จาก	ถึง
ข.100	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี
ข.101	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี
ข.102	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี
ข.103	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี
ข.104	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี
ข.105	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี
ข.106	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี
ข.107	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) - สถานีปัตตานี

# 16

เม.ย. 2566  
Apr 2023



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟฯ มีความห่วงใยประชาชนที่กำลังทยอยเดินทางกลับจากภูมิลำเนาและกลับจากการท่องเที่ยวร่วมกับครอบครัวในช่วงวันหยุดยาวต่อเนื่องในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2566 นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้กำชับให้ทุกหน่วยดำเนินการตามมาตรการอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางกลับจากต่างจังหวัดของประชาชน โดยมีการพ่วงตู้โดยสารเพิ่มเติมหน่วยลากจูงในขบวนรถที่วิ่งให้บริการปกติ ซึ่งจะทำให้สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารได้สูงสุด 100,000 คนต่อวัน พร้อมจัดเดินขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารเพิ่ม จำนวน 5 ขบวน ในเส้นทางสายเหนือ 2 ขบวน และสายตะวันออกเฉียงเหนือ 3 ขบวน เพียงพอต่อการเดินทาง และไม่มีผู้โดยสารตกค้างอย่างแน่นอน

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand is concerned about the people who are gradually returning from their hometowns and from traveling with their families during the long holiday, the Songkran Festival in 2023. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, therefore, urged all units to carry out facilitating measures to support the return of people from other provinces by adding more passenger coaches up to the train's capacity in the normal trains service. This will serve the passengers up to 100,000 passengers per day and organize 5 additional passenger trains; 2 trains on the northern route and 3 trains on the northeastern route. It is sufficient for the demand and there are absolutely no passengers left behind.

# 18

เม.ย. 2566  
Apr 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดมาตรการอำนวยความสะดวก รับการเดินทางของประชาชน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2566 ระหว่างวันที่ 7 - 17 เมษายน 2566 ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีการฟั่งผู้โดยสารเพิ่มจนเต็มหน่วยลากจูงในขบวนรถที่วิ่งให้บริการปกติ พร้อมจัดเดินขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารเพิ่ม จำนวน 10 ขบวน ทั้งนี้ ภาพรวมของการเดินทางเป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถให้บริการรับส่งประชาชนทุกคนเดินทางกลับภูมิลำเนา และท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ระหว่างวันที่ 7 - 17 เมษายน 2566 มีจำนวนทั้งสิ้น 756,102 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารขาออก 384,603 คน ผู้โดยสารขาเข้า 371,499 คน และไม่มีอุบัติเหตุทางรถไฟแม้แต่ครั้งเดียว สุดท้ายนี้ การรถไฟฯ ขอขอบคุณผู้โดยสารทุกท่านที่ไว้วางใจเลือกใช้รถไฟเป็นพาหนะในการเดินทางในช่วงเทศกาล

สงกรานต์ พร้อมทั้งให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามระเบียบของการรถไฟฯ ส่งผลให้การเดินทางโดยสารรถไฟเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัยตลอดการเดินทาง

The State Railway of Thailand provided the facilitating measures to support people's travel during the Songkran Festival 2023 during 7<sup>th</sup> - 17<sup>th</sup> April 2023 according to the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand by adding the passenger coaches up to the train's capacity in the normal passenger trains and organizing 10 additional passenger trains. The overall trip went smoothly and was able to provide transport services for all the people returning to

their hometowns and traveled safely. Number of passengers traveled during the Songkran festival during 7<sup>th</sup> - 17<sup>th</sup> April 2023, there were a total of 756,102 people, divided into 384,603 outbound passengers, 371,499 inbound passengers, and there was not any train accident. Finally, the State Railway of Thailand would like to thank all passengers for trusting and using the train for transport during the Songkran festival as well as cooperating in complying with the regulations of the State Railway of Thailand. As a result, trains traveled smoothly and safely throughout the journey.



การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงเหตุบันไดเลื่อนสถานีทุ่งสองห้องปิดปรับปรุงชั่วคราว เพื่อดูแลความปลอดภัย แต่ผู้โดยสารระหว่างการปรับปรุงถนนวิภาวดีรังสิต กลับมาเปิดให้บริการได้ในเดือนพฤษภาคม โดย นายเอกวิษ ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงถึงเหตุดังกล่าวว่า จากการตรวจสอบลิฟต์และบันไดเลื่อนที่สถานีทุ่งสองห้องพบว่า ลิฟต์ จำนวน 5 ตัว สามารถใช้งานได้ปกติ บันไดเลื่อน จำนวน 9 ตัว สามารถใช้งานได้ปกติ มีเพียงบันไดเลื่อนบริเวณริมถนนวิภาวดีรังสิต 1 ตัวเท่านั้นที่ปิดให้บริการชั่วคราว ตั้งแต่เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2565 ที่ผ่านมา เนื่องจากอยู่ในเขตโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนบริเวณริมถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งทำให้บันไดเลื่อนบางส่วนได้รับความเสียหายจากการปรับปรุง ดังนั้น การรถไฟฯ จึงมี

ความจำเป็นที่จะต้องหยุดการให้บริการบันไดเลื่อนดังกล่าวเป็นการชั่วคราว จนกว่าการก่อสร้างถนนที่เกี่ยวข้องจะแล้วเสร็จ จากนั้นจะเร่งดำเนินการติดตั้งปรับระดับของบันไดเลื่อนใหม่ ซึ่งคาดว่าจะสามารถกลับมาเปิดให้บริการได้ตามปกติอีกครั้ง ภายในเดือนพฤษภาคมนี้ ซึ่งการรถไฟฯ ต้องขออภัยในความไม่สะดวก มา ณ โอกาสนี้

The State Railway of Thailand clarified the case, the escalator at Thung Song Hong Station was temporarily closed for the maintenance to take care of the safety of the passengers during the improvement of Vibhavadi Rangsit Road and reopened in May. Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand explained as follows: from the inspection of the elevators and escalators at Thung Song Hong Station, it was found that 5 elevators and 9 escalators could be used normally. Only one escalator along Vibhavadi Rangsit Road

is temporarily closed since 27<sup>th</sup> December 2022 because it is in the area of the road improvement project along Vibhavadi Rangsit Road. This caused some parts of the escalator to be damaged from the road maintenance project. Therefore, it is necessary for the State Railway of Thailand to temporarily stop providing the said escalator service until the road maintenance project is completed. Then the installation of the escalator will be expedited. It is expected that we will be able to resume normal service again in May. The State Railway of Thailand would like to apologize for the inconvenience on this occasion.

# 19

เม.ย. 2566  
Apr 2023



การขนส่งไปที่ Transshipment Yard จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า ลาว - จีน ไปยังปลายทางเมืองกวางโจว ประเทศจีน ณ สถานีมาบตาพุด จังหวัดระยอง

Mr. Anuwat Thawornsak, Acting Deputy Director, Freight Service Department, State Railway of Thailand presided over the opening ceremony of the container train exporting durian from the Eastern of Thailand to China with a special train from Map Ta Phut - Thanaleng Station, Lao PDR, which arose from the cooperation between the State Railway of Thailand and Kaocharoen Train Transport Co., Ltd. The transportation started from Map Ta Phut, Rayong Province, to Nong Khai Province and continued to Thanaleng Station in Lao PDR then connected to the Transshipment Yard, a transfer point for Lao-Chinese goods to the destination in Guangzhou, China, at Map Ta Phut Station, Rayong Province.

นายอนุวัตร ดาวรงค์ดี ผู้แทนฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดเดินขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ ส่งออกทุเรียนจากภาคตะวันออกไทยสู่ประเทศจีน ด้วยรถไฟขบวนพิเศษ สถานีมาบตาพุด - สถานีท่านาแล้ง

สปป.ลาว ซึ่งเกิดขึ้นจากความร่วมมือระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย กับ เก้าเจริญ เทรนทรานสปอร์ต จำกัด โดยเริ่มขนส่งจากมาบตาพุด จังหวัดระยอง ถึงจังหวัดหนองคาย และขนส่งต่อไปยัง สถานีท่านาแล้งใน สปป.ลาว จากนั้นเชื่อมต่อ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอชี้แจงประเด็นในสื่อโซเชียลกรณีห้องน้ำสถานีหทารเทา โดยห้องน้ำสถานีรถไฟหทารเทาเป็นห้องน้ำไม่ได้ใช้งาน และไม่เปิดให้บริการ ซึ่งมีการติดป้ายประกาศ พร้อมแนะนำผู้โดยสารให้ใช้ห้องน้ำภายในตัวอาคารสถานีแทนภายในห้องน้ำดังกล่าวอยู่ระหว่างดำเนินการโครงการว่าจ้างปรับปรุง มีป้ายประกาศแจ้งผู้โดยสาร พร้อมกับใช้แผ่นไม้กั้นปิดประตูไว้เรียบร้อย แต่เมื่อช่วงวันสงกรานต์ที่ผ่านมา มีการจัดงานบริเวณหน้าสถานีรถไฟหทารเทา มีกลุ่มวัยรุ่นได้เข้ามาติดป้ายแจ้งทิศทางห้องน้ำที่สถานีติดประกาศไว้ พร้อมกับนำแผงไม้กั้นประตูออกแต่ยังคงเหลือป้ายแจ้ง “ขออภัยห้องน้ำอยู่ระหว่างปรับปรุง ให้ใช้ห้องน้ำที่สถานี” ทำให้ผู้ถ่ายคลิปหรือรูปภาพ เกิดความเข้าใจผิดคิดว่าห้องน้ำที่เลิกใช้งานและไม่ได้เปิดให้บริการ เป็นห้องน้ำที่ให้บริการแก่ประชาชนทั่วไป ทั้งนี้ การใช้ห้องน้ำของผู้โดยสารในปัจจุบันจะใช้ห้องน้ำในตัวอาคารสถานี และมีป้ายแจ้งผู้โดยสารไว้เรียบร้อยแล้ว

The State Railway of Thailand would like to clarify the case, the toilet at Han Tao station was published on social media. The toilet at Han Thao station was closed and has a notice sign to recommend that the passengers can use the toilet inside the station building instead. The toilets are in process of improvement. There is a sign informing passengers along with using a wooden board to close the door. However, during the Songkran day, there was an event in front of Han Thao station and a group of youth had pulled up a sign showing directions to the toilets at the station along with removing the wooden door panel but there is still a notice sign left. “Sorry, the toilets are under improvement. Use the toilet at the station.” This made the



passenger taking the clip or picture with misunderstanding that the toilet, which is no longer in use and not open for service, is the toilet that provides services to the general public. Currently, the passengers will use the toilet in the station building and there is a sign to notify the passengers.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2566 เป็นต้นไป การรถไฟฯ ได้เปิดให้บริการรถ Shuttle Bus เส้นทางด่วนพิเศษศรีรัช รับ-ส่งฟรี ไม่เสียค่าใช้จ่าย เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้โดยสารจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ที่มุ่งมั่นพัฒนาการให้บริการด้านต่าง ๆ แก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ทั้งนี้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการขึ้นรถ Shuttle Bus ได้ที่ป้ายรถเมย์สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และประตู 12 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยสอบถามตารางเวลาหรือข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ โทร. 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือเฟซบุ๊ก แฟนเพจ ทีมพ็อร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations, State Railway of Thailand revealed that from 20<sup>th</sup> April onwards, the State Railway of Thailand has provided a Shuttle Bus service on the Si Rat Expressway, free of charge to facilitate the passengers from Krung Thep Aphiwat Central Terminal - Bangkok Station (Hua Lamphong) according to the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand that is committed to develop various services continuously to be convenient, fast and safe. The passengers can use the Shuttle Bus service at the bus stop of Bangkok Station (Hua Lamphong) and Gate 12 of Krung Thep Aphiwat Central Terminal. For more information about the bus schedule, please contact the Customer Service Center, Tel. 1690, 24 hours a day, or Facebook fan page, State Railway of Thailand PR Team.

# 20

เม.ย. 2566  
Apr 2023



# 21

เม.ย. 2566  
Apr 2023



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การรถไฟฯ จัดโปรแกรมท่องเที่ยวสุดพิเศษกับขบวนรถไฟ KIHA 183 แบบไปเช้าเย็นกลับ และแบบพักค้างคืน เป็นประจำทุกวันเสาร์ - อาทิตย์ ตลอดปี 2566 ในเส้นทางต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นการบูรณาการความร่วมมือระหว่างการรถไฟฯ กับหน่วยงานพันธมิตร ภาครัฐ ภาคเอกชน ของจังหวัดต่าง ๆ ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ต้องการให้การรถไฟฯ เข้าไปมีส่วนร่วมสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศ ก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น และสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ผู้สนใจสามารถจองตั๋วล่วงหน้าก่อนวันเดินทางได้ไม่เกิน 30 วัน หรือ สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือเฟซบุ๊ก แฟนเพจ ทีมพ็อร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

revealed that the State Railway of Thailand has arranged a special travel program with the KIHA 183 train for one day trip and overnight stay regularly every Saturday - Sunday throughout 2023 on various routes, which is considered as an integration of cooperation between the State Railway of Thailand with partner agencies, government and private sectors of various provinces according to the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand that wants the State Railway of Thailand to participate in supporting domestic tourism, cause income distribution to local areas and strengthen the grassroots economy in a sustainable way. Interested passengers can reserve tickets 30 days in advance or ask for more information at the customer service center, telephone number 1690, 24 hours a day or Facebook fan page, State Railway of Thailand PR Team.

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand

# 01

พ.ศ. 2566  
May 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ตามที่นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย มีนโยบายเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและส่งเสริมด้านสุขภาพอนามัยที่ดีให้แก่พนักงานครอบครัวคนรถไฟ และประชาชน โดยได้ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการวิจัยและพัฒนาการให้บริการทางการแพทย์เพื่อสร้างความยั่งยืนให้กับสังคม ในการนำศักยภาพของแต่ละฝ่ายมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการร่วมมือด้านการแพทย์ จึงขอเชิญชวนพี่น้องประชาชน เจ้าหน้าที่ ลูกจ้าง การรถไฟฯ และครอบครัว ในจังหวัดนครราชสีมา และพื้นที่ใกล้เคียง เข้ารับบริการตรวจสุขภาพและ

ตรวจคัดกรองโรค ผ่านกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ Doctor Train ครั้งที่ 3 ฟรี โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ระหว่างวันที่ 30 - 31 พฤษภาคม 2566 เวลา 8.30 - 15.00 น. ณ สถานี นครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that according to the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand to create the participation in social responsibility, improve the quality of life and promote good health and hygiene for officials, their families and the people by joining with King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) to prepare a Memorandum of Understanding for cooperation in research and development of medical services to create sustainability for society. This project is to bring the potential of each party to maximum benefit in medical cooperation. Therefore, we would like to invite the people, officials, employees of SRT and their families in Nakhon Ratchasima Province and nearby areas to receive health check-up and disease screening services



on the 3rd Doctor Train mobile medical unit activity, free of charge, during 30<sup>th</sup> - 31<sup>st</sup> May 2023 at 8.30 a.m. - 3.00 p.m. at Nakhon Ratchasima Station, Nakhon Ratchasima Province.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การรถไฟฯ ออกประกาศเชิญชวนภาคเอกชนเสนอราคาเช่าสิทธิให้บริการห้องสุขา ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาห้องสุขาภายในสถานีรถไฟ ให้ได้มาตรฐานความสะอาดและถูกหลักอนามัย ตามเกณฑ์มาตรฐานสิ่งแวดล้อมระดับประเทศ (HAS) ของกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข ในการอำนวยความสะดวกและยกระดับการให้บริการกับผู้ใช้บริการรถไฟ มีกำหนดระยะเวลา 3 ปี ด้วยวิธีการเสนอราคา ผู้สนใจขอทราบรายละเอียดได้ที่

งานการเช่าและบริหารสัญญา ก่อพัฒนาและบริหารสัญญาการบริหารสัญญาธุรกิจด้านโดยสาร ฝ่ายบริการโดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย ชั้น 2 อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในทุกวันทำการ

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand has announced to invite the private sector to bid for the right to provide toilet services at Bangkok Station (Hua Lamphong). This is to focus on

# 02

พ.ศ. 2566  
Apr 2023

developing toilets within the train station to meet standards of cleanliness and hygiene according to the national public toilet standards (HAS) of the Department of Health, Ministry of Public Health to facilitate and enhance service to the passengers. There is a period of 3 years by bidding method. Those who interested can ask for the details at Rental and Contract Management section, Passenger Business Contract Management Division, Passenger Service Department, State Railway of Thailand on 2<sup>nd</sup> floor, Bangkok Station (Hua Lamphong), during Monday - Friday.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟฯ เปิดเผยว่า กระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบายให้หน่วยงานในสังกัดให้ความสำคัญของการให้บริการประชาชน และพร้อมจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ บนโครงข่ายคมนาคมให้กับพี่น้องประชาชนผู้ใช้บริการ เพื่อความสะดวกสบายและมีความปลอดภัยในการเดินทาง สอดคล้องกับนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ที่ยึดถือประโยชน์และความพึงพอใจของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ โดยการรถไฟฯ ได้เพิ่มตู้ปรับอากาศพ่วงกับขบวนรถชานเมือง เป็นการนำร่องในเส้นทางสายตะวันออกจำนวน 2 ขบวน ได้แก่ รถชานเมืองที่ 389/390 กรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพฯ ในอัตราค่าโดยสารพิเศษ เริ่มต้นที่ 20 บาท ทั้งนี้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก สดความแออัด และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการ โดยเริ่มทดลองเปิดให้บริการ ตั้งแต่วันที่ 4 พฤษภาคม 2566 ที่ผ่านมา

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the Ministry of Transport has given policies to relevant agencies to give importance to public service and to provide various public transportation facilities on the transportation network for the people who use the service for comfort and safety in traveling in line with the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand in taking the benefits and satisfaction of the people who use the service as important, the State Railway of Thailand has added air-conditioned coaches to the suburban trains. The pilot is on the eastern route with 2 trains, the suburban trains no. 389/390, Bangkok - Chachoengsao - Bangkok at a special fare starting at 20 baht. This is to provide convenience,

# 03

พ.ค. 2566  
Apr 2023



reduce congestion, and increase travel options for users starting trial service since 4<sup>th</sup> May 2023.

# 08

พ.ค. 2566  
May 2023



นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีประดับปีกรถไฟเกียรติยศ กิตติมศักดิ์ และเกียรติบัตร ให้แก่พนักงานการรถไฟฯ สังกัดฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายบริการโดยสาร และฝ่ายการช่างกล รวม 8 ราย เพื่อเป็นการยกย่องสรรเสริญ เชิดชูเกียรติแก่ผู้ปฏิบัติงานที่ทำคุณประโยชน์

ให้การช่วยเหลือผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ที่กำลังตกอยู่ในสถานการณ์เหตุอันตรายถึงชีวิตได้รับความปลอดภัย โดยมีคณะผู้บริหารและพนักงานการรถไฟฯ เข้าร่วมพิธี ณ ห้องปฏิบัติการ ดับปัญหาการรถไฟแห่งประเทศไทย

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the ceremony of decorating the honorary honors train's wing-wheel and a certificate given to railway officials under the Traffic Operation

Department, Passenger Service Department and Mechanical Engineering Department, a total of 8 people to praise and honor the officials who have made beneficial contributions in providing assistance to the passengers and the service users who are in a life-threatening situation to be safe. The executives and the officials of the State Railway of Thailand attended the ceremony at the Operation Meeting Room, Command Building, State Railway of Thailand.

# 13

พ.ศ. 2566  
May 2023

นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ตามที่ได้ประกาศให้มีการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในวันอาทิตย์ที่ 14 พฤษภาคม 2566 ทำให้คาดการณ์ว่าจะมีประชาชนใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟเป็นจำนวนมาก ในส่วนของขบวนรถที่ให้บริการเป็นประจำด้วยโดยสารถูกจองเต็มหมดทุกชั้นทุกขบวนแล้ว ซึ่งการรถไฟฯ ได้เตรียมมาตรการอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของพี่น้องประชาชนตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยได้จัดเตรียมกำลังเจ้าหน้าที่และพนักงานโดยสารในขบวนรถที่ให้บริการเป็นประจำ จำนวน 222 ขบวน ให้เต็มหน่วยลากจูง

ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ ไว้คอยอำนวยความสะดวกให้เพียงพอต่อการเดินทางตลอดสัปดาห์ที่มีการเลือกตั้ง ระหว่างวันที่ 11 - 15 พฤษภาคม 2566

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the announcement of an election for members of the House of Representatives on Sunday, 14<sup>th</sup> May 2023 is expected that there will be a large number of people using the train travel service. As for the regular train services, the tickets are fully reserved for every class on every train. The State Railway of Thailand has prepared measures to facilitate the travel of the people according to the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand by preparing officials and adding passenger coaches in

## การรถไฟพร้อมให้บริการ เดินทางช่วงเลือกตั้ง 14 พฤษภาคม 2566 พร้อมเพิ่มตู้โดยสาร เพื่อรองรับประชาชน



the 222 regular trains up to their capacity on the Northern, the Northeastern and Southern Lines to provide adequate convenience for traveling throughout the election week during 11<sup>th</sup> - 15<sup>th</sup> May 2023.



การรถไฟแห่งประเทศไทย จับมือภาคเอกชน เปิดทดลองเดินขบวนรถพิเศษขนส่ง “เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน” 46 ตัน จากสถานีบ้านฉาง ประจวบคีรีขันธ์ ไปยังที่หยุดรถศรีสำราญ สุพรรณบุรี 356 กิโลเมตร ใช้เวลา 10 - 12 ชั่วโมง โดยจะเริ่มขนส่งเชิงพาณิชย์ปีหน้า และเดินทางถึงเอกชนขนส่งสินค้า เปลี่ยนโหมดจากถนนสู่ราง และจัดหาโบกี้บรรทุกตู้สินค้า รองรับการเดินทางขนส่งสินค้าทางรางในอนาคต นอกจากนี้การรถไฟฯ ยังอยู่ระหว่างการเตรียมจัดหาโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 946 คัน วงเงินประมาณ 2,400 ล้านบาท เพื่อรองรับการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางรางที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

The State Railway of Thailand joined hands with the private sector to launch a trial train transporting 46 tons of “hot rolled steel sheets” from Na Phak Khwang Station, Prachuap Khiri Khan to Sri Samran Halt, Suphan Buri, 356 kilometers, takes 10 - 12 hours. The commercial transport will be starting next year together with moving forward to attract the private sector to transport goods and change mode from road to rail and prepare to procure wagons to support the growth of rail freight transport

# 15

พ.ศ. 2566  
Apr 2023

in the future. In addition, the State Railway of Thailand is in the process of preparing to procure 946 bogie container flat wagons, worth approximately 2,400 million baht, to support the growth of rail freight transport that will increase in the future.



# 16

พ.ศ. 2566  
May 2023

จากกรณีมีนักอนุรักษ์บางรายได้เสนอความเห็นคัดค้านการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาในเขตพื้นที่รถไฟเดิม เพราะเกรงว่าอาจส่งผลกระทบต่อเขตพื้นที่แหล่งมรดกโลกนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา นั้น นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟฯ ได้รับความเห็นดังกล่าว และขอชี้แจงข้อเท็จจริงประเด็นที่เกิดขึ้นดังนี้ ในการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา การรถไฟฯ ได้มีการศึกษาอย่างรอบคอบและคำนึงถึงประโยชน์ในทุกมิติเป็นสำคัญ โดยในการศึกษาผลกระทบการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงต่อพื้นที่แหล่งมรดกโลกนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการ การรถไฟฯ ได้ทำการศึกษาด้านการศึกษผลกระทบต่อโบราณสถานพร้อมกำหนดมาตรการลดผลกระทบ ซึ่งได้รับการอนุมัติไปแล้วตั้งแต่ปี 2562 และปัจจุบันยังได้ทำการศึกษาประเมินผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรม (HIA) ของแหล่งมรดกโลกนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ผ่านทางที่ปรึกษาจากทางมหาวิทยาลัยศิลปากรอีกด้วย การหยิบยกประเด็นข้อเสนอนี้ เมืองเก่าอยุธยาเป็นเมืองโบราณ ที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สถานีรถไฟอยุธยาในปัจจุบันมากเกินไป การให้ขยายขอบเขตพื้นที่อนุรักษ์ของอุทยานประวัติศาสตร์อยุธยาใหม่ ซึ่งออกมานอกเขตเกาะเมือง กว่า 1 กิโลเมตร รวมถึงการอ้างถึงโครงการที่นอกเหนือจากโครงการรถไฟความเร็วสูง เช่น การพัฒนา TOD และการพัฒนาผังเมืองใหม่อยุธยา นั้น จึงถือเป็นข้อเสนอนี้ที่เกินไปจากขอบเขตของการศึกษา จึงขอความร่วมมือให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่าขยายประเด็นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ของการศึกษาจนทำให้สังคมเกิดความสับสน การรถไฟฯ ขอยืนยันว่าในการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาได้คำนึงถึงประโยชน์ต่อประชาชนส่วนรวมเป็นสำคัญ โดยพื้นที่ก่อสร้างสถานีได้ตั้งอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม ซึ่งมีระยะห่างจากพื้นที่แหล่งมรดกโลก

นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา มากถึง 1.5 กิโลเมตร ดังนั้นการก่อสร้างจะไม่มีผลกระทบต่อโบราณสถานหรือทัศนียภาพในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์อย่างแน่นอน

In the case of a conservationist expressed the opinions opposing the construction of the Ayutthaya high-speed railway station in the former railway area because the worry about the affection of the World Heritage Site area of the historical city of Phra Nakhon Si Ayutthaya. Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand has received the comments and would like to clarify the facts as follows: in the construction of the Ayutthaya High Speed Railway Station, the State Railway of Thailand has studied carefully and considered the benefits in every dimension as important. In the study of the impact of the construction of a high-speed train station towards the area of the World Heritage Site of the Historical City of Phra Nakhon Si Ayutthaya, before starting the construction, the State Railway of Thailand has conducted an Environmental Impact Assessment (EIA) which has been studied in the area of impact on ancient sites along with determining measures to reduce the impact which has been approved since 2019 and is currently conducting a study of

the cultural property impact assessment (HIA) of the World Heritage Site of the Historic City of Phra Nakhon Si Ayutthaya through a consultant from Silpakorn University as well. Raising the issue of proposals such as the old city of Ayothaya being an ancient city which is located too close to the current Ayutthaya train station area, expanding the conservation area of the New Ayutthaya Historical Park which comes out of the city island for more than 1 kilometer, including references to projects other than the high-speed rail project, such as the development of TOD and the development of the Ayutthaya new city plan. Therefore, it is considered a proposal that goes beyond the scope of the study. Therefore, we ask for cooperation from those involved, do not expand issues beyond the objectives of the study to cause confusion in society. The State Railway of Thailand would like to confirm that the construction of the Ayutthaya High Speed Railway Station, the benefits to the general public were taken into consideration. The station construction area is located in the former railway area which is as far as 1.5 kilometers from the World Heritage Site of the Ayutthaya Historical Park. Therefore, the construction will definitely not have a direct impact on the ancient sites or scenery in the historical park area.



# 26

พ.ศ. 2566  
May 2023



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ขอเชิญชวนร่วมเปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวทางรถไฟแนวใหม่ “นั่งรถไฟ KIHA 183 ปลูกโกงกาง ที่บางปะกง” แบบวันเดย์ทริป เส้นทางกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา -

กรุงเทพฯ วันที่ 4 มิถุนายน นี้ โดยพาอินทราเน็ตไปกับการท่องเที่ยวแนวใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Tourism) นำผู้โดยสารเดินทางด้วยรถไฟไทยสไตล์ญี่ปุ่น KIHA 183 ร่วมกิจกรรมปลูกป่าโกงกาง ปล่อยปู สร้างบ้านปลา คอนโดปู ที่บ้านสวนแม่สอน เรียนรู้การปลูก รับผิดชอบปล่อยปูกลับบ้าน พร้อมสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์วัดกลางน้ำ ณ วัดหงษ์ทอง และติ่มตำ ซิม ซอป ตลาดโบราณคลองสวน 100 ปี ศูนย์กลางการค้าที่สำคัญในอดีตที่ยังมีลมหายใจถึงปัจจุบัน จองตั๋วได้ที่สถานีรถไฟและช่องทางจำหน่ายตั๋วในระบบออนไลน์ D-Ticket ของการรถไฟฯ สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand would like to invite the people to join in the new railway travel experience “Take the KIHA 183 train to plant mangroves at Bang Pakong” as a one-day trip; Bangkok - Chachoengsao -

Bangkok route on 4<sup>th</sup> June 2023. The trendy new type of tourism that is environmentally friendly (Green Tourism), bringing passengers to travel with the Japanese-style Thai train KIHA 183, joining in activities to plant mangrove forests, releasing crabs, building fish houses, crab condos, visiting the melon garden house, learning to grow, receiving melon seedlings to plant at home together with paying homage to the sacred water temple at Wat Hong Thong and immerse yourself in sightseeing, tasting, and shopping at the Khlong Suan 100 Year Old Market, an important trade center in the past that still breathes today. Tickets can be reserved at train stations and at the ticket sales channels in the railway's D-Ticket online system. For more information, call the customer service center at telephone number 1690, 24 hours a day.



นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรมการออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ โครงการ Doctor Train ครั้งที่ 3 ที่สถานีนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยมีศาสตราจารย์

นายแพทย์อนันต์ ศรีเกียรติชจร คณบดี คณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พร้อมด้วย คณะผู้บริหารการรถไฟฯ และคณะผู้บริหาร คณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า

# 30

พ.ศ. 2566  
Apr 2023

เจ้าคุณทหารลาดกระบัง เข้าร่วมกิจกรรม เพื่อให้บริการตรวจคัดกรองโรค แก่พี่น้องประชาชนเจ้าหน้าที่ ลูกจ้างการรถไฟฯ และครอบครัวฟรี โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ระหว่างวันที่ 30 - 31 พฤษภาคม 2566 เพื่อสนับสนุนให้ทุกคนมีโอกาสเข้าถึงการรักษา และเสริมสร้างสุขอนามัยที่ดีได้อย่างเท่าเทียมกัน

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the opening ceremony of the 3<sup>rd</sup> Doctor Train mobile medical unit activity at Nakhon Ratchasima Station, Nakhon Ratchasima Province. Professor Dr. Anan Srikiatkhachorn, Dean, Faculty of Medicine, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang along with the

SRT executives, and the executives from Faculty of Medicine, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang participated in the activities to provide disease screening services to the people, the officials, and the employees of the State Railway of Thailand and their families, free of charge, during 30<sup>th</sup> - 31<sup>th</sup> May 2023 to encourage everyone to have equal access to treatment and strengthen good hygiene.



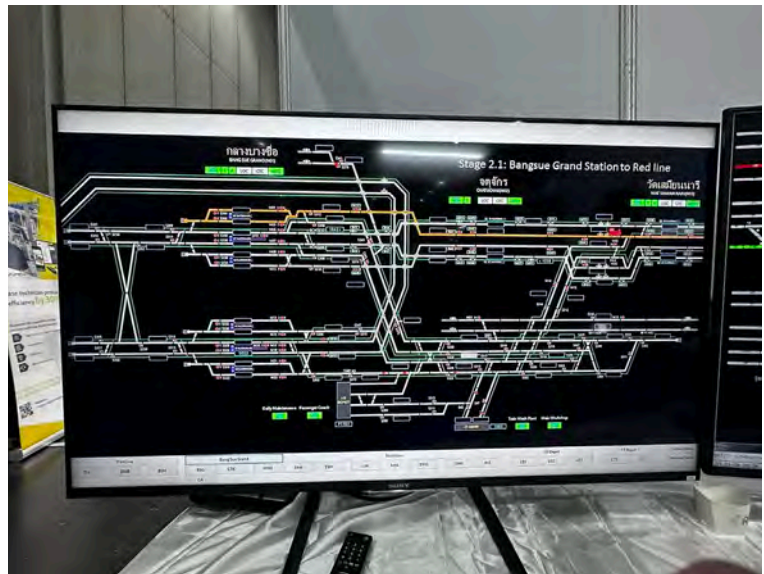
# 31 พ.ค. 2566 May 2023

คู่ขนานกับการเพิ่มขีดความสามารถของจำนวนรถไฟที่ให้บริการได้จากเดิมสูงสุดถึง 4 เท่า นอกจากนั้นในงานจะมีผู้ผลิตอุปกรณ์ในอุตสาหกรรมระบบรางที่หลากหลายด้าน เช่น หัวรถจักร ล้อเลื่อน งานอาณัติสัญญาณ งานระบบควบคุม และอื่น ๆ โดยงานนี้จัดที่ศูนย์แสดงสินค้า BITEC บางนา วันที่ 31 พฤษภาคม 2566 - 1 มิถุนายน 2566 ที่ผ่านมา

country to display at the event. The ETCS signaling system Level 1 will be a digital signaling system that has high stability and safety parallel to an increase in the capacity of the number of trains from the original up to 4 times. In addition, there will be equipment manufacturers in the rail industry in various fields such as locomotives, rolling stock, signaling work, control system work and others at the event. This event will be held at BITEC Bangna Exhibition Center, during 31<sup>st</sup> May 2023 - 1<sup>st</sup> June 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอเชิญชมงาน Asia Pacific Rail 2023 งานอุตสาหกรรมระบบรางระดับเอเชีย โดยการรถไฟฯ ได้นำตัวอย่างอาณัติสัญญาณ ETCS Level 1 ซึ่งเป็นรูปแบบที่ใช้ในโครงการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศมาแสดงภายในงาน ซึ่งระบบอาณัติสัญญาณ ETCS Level 1 นี้ จะเป็นระบบอาณัติสัญญาณดิจิทัลที่มีความมั่นคงและปลอดภัยสูง

The State Railway of Thailand invited everyone to attend Asia Pacific Rail 2023, an Asian rail industry event. The State Railway of Thailand has brought samples of ETCS Level 1 signaling, which is used in double-track railway projects across the



# 02

มิ.ย. 2566  
Jun 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดพิธีถวายราชสักการะ และพิธีถวายพระพรชัยมงคล สมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 3 มิถุนายน 2566 โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีฯ พร้อมด้วยจิตอาสา 904 การรถไฟแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ กองบังคับการตำรวจรถไฟ และบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด เข้าร่วมพิธี ณ บริเวณสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์



The State Railway of Thailand organized an auspicious blessing ceremony to pay homage to Her Majesty the Queen on the occasion of her birthday, 3<sup>rd</sup> June 2023. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the ceremony along with volunteers 904 of the State Railway of Thailand, the executives, the officials and the employees of the State Railway of Thailand, Railway Police Division and S.R.T Electrified Train Company Limited attended the ceremony at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดเดินขบวนรถจักรไอน้ำพิเศษ นำเที่ยว เส้นทางกรุงเทพ - นครปฐม เฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี วันที่ 3 มิถุนายน 2566 โดยมีนายวัชรชาติ สิริสุวรรณทัศน รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถจักรไอน้ำพิเศษนำเที่ยว เส้นทาง กรุงเทพ -



นครปฐม - กรุงเทพ พร้อมด้วยผู้บริหารฯ เจ้าหน้าที่ประชาชน และนักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมภายในงาน ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

The State Railway of Thailand organized a special steam locomotive excursion train; Bangkok - Nakhon Pathom route to celebrate



# 03

มิ.ย. 2566  
Jun 2023

Her Majesty the Queen on the occasion of her birthday, 3<sup>rd</sup> June 2023. Mr. Watcharachan Sirisuwannatash, Deputy Governor of the State Railway of Thailand presided over the launching ceremony of a special steam locomotive excursion train; Bangkok - Nakhon Pathom - Bangkok route along with the executives, the officials, the people and the tourists participated in the event at Bangkok Station (Hua Lamphong).

# 06

มิ.ย. 2566  
Jun 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ รักษาการแทนผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า จากสถานการณ์ฝนตกหนักต่อเนื่องในหลายพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีมวลน้ำไหลเข้าท่วมทางรถไฟจนทำให้ขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ การรถไฟฯ ได้สั่งการเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ตรวจสอบความเสียหายอย่างเร่งด่วน โดยพบว่าเส้นทางรถไฟสายหนองคายระหว่างสถานีเขาสวนกวาง - โนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี บริเวณหลักกิโลเมตร 506/1-2 มีเส้นทางบางส่วนได้รับความเสียหาย เนื่องจากหินรองรางถูกพัดไปกับกระแสน้ำ เจ้าหน้าที่ฝ่ายการช่างโยธา

จึงระดมกำลังเข้าดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมทางรถไฟได้รับความเสียหาย ซึ่งระหว่างนี้อาจส่งผลกระทบต่อขบวนรถสายตะวันออกเฉียงเหนือเส้นทางหนองคายมีความล่าช้าออกไป และสามารถซ่อมทางเสร็จและเปิดใช้งานได้ตามปกติในช่วงเช้าของวันที่ 7 มิถุนายน 2566

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau Acting Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed



that from the continuous heavy rain situation in many areas in the northeastern region and there was a mass of water flowing into the railway track affecting the northeastern trains. The State Railway of Thailand has ordered the officials to urgently go to the site to inspect the damage. It was found that the Nong Khai railway route between Khao Suan Kwang - Non Sa-at stations, Udon Thani Province around kilometer pole 506/1-2, some tracks were damaged. This is because the ballasts are blown away by the water. The Civil Engineering Officers are carrying out the work to repair the damaged railway tracks, therefore, it may cause the delay to the northeastern trains on the Nong Khai route and the repairs will be completed and reopen as usual on the morning of 7<sup>th</sup> June 2023.

ตาม quee สื่อสังคมออนไลน์ เผยแพร่ข่าวผู้โดยสารรถไฟโพสต์ข้อความ พร้อมข้อเสนอแนะเกี่ยวกับบริการอาหารกล่องบนรถไฟด่วนพิเศษ หนองคายนั้น นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ รักษาการแทน ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์การรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้แจงถึงเรื่องดังกล่าวว่า หลังจากรับทราบเรื่องร้องเรียนนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้สั่งการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องตรวจสอบข้อร้องเรียนดังกล่าวอย่างเร่งด่วน ซึ่งในเบื้องต้นได้รับการชี้แจงจากบริษัท แอ็ดวานซ์ มาร์เก็ตติ้ง เซอร์วิซ จำกัด ผู้ที่ได้รับคัดเลือกให้เช่าสิทธิจำหน่ายอาหาร และเครื่องดื่มในขบวนรถดังกล่าวว่าเป็นความบกพร่องของกระบวนการผลิตซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการเก็บสินค้าส่งคืนทั้งหมดแล้ว นอกจากนี้ จะเร่งปรับเปลี่ยนขั้นตอนการผลิตเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้เกิดขึ้นอีก และทางบริษัทฯ ขออภัยในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น พร้อมจะเยียวยาแก่ผู้เสียหายต่อไปด้วย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau Acting Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand clarified that after being informed of the complaint, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has ordered relevant parties to urgently investigate such complaints. Initially, clarification was received from Advance Marketing Service Co., Ltd., who gained the right to sell food and beverages on the train, that there were defects in the production process. The company has collected all the products. In addition, the company



# 12

มิ.ย. 2566  
Jun 2023

will speed up the adjustment of the production process so that this kind of problem will not happen again and the company apologizes for the incident and will provide the compensation to the victims as well.



According to the social media published news about the passenger posting messages with suggestions about boxed food service on the Nong Khai special express train,

# 20 มิ.ย. 2566 Jun 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งว่า เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2566 เวลา 05.40 น. เกิดเหตุขบวนรถสินค้าที่ 725 ไอซีดี ลาดกระบัง - ท่าม่วง ชนกับขบวนรถฟ่วง ขณะทำการสับเปลี่ยนขบวนรถในย่านสถานีสระโกสินารายณ์ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ทำให้ขบวนรถตกราง จำนวน 3 เพลา 6 ล้อ กีดขวางการเดินรถสายธนบุรี - น้ำตก ส่งผลให้ขบวนรถในเส้นทางดังกล่าวเกิดความล่าช้า จากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า มีพนักงานรถไฟได้รับบาดเจ็บ และนำส่งโรงพยาบาลจำนวน 3 ราย จากเหตุการณ์ดังกล่าว ส่งผลกระทบทำให้ขบวนรถธรรมดาที่ 260 น้ำตก - ธนบุรี และ

ขบวนรถธรรมดาที่ 257 ธนบุรี - น้ำตก ไม่มีเดินช่วงท่าเรือน้อย - ชุมทางหนองปลาตุก - ท่าเรือน้อย ซึ่งการรถไฟฯ ได้ขนถ่ายผู้โดยสารทางรถยนต์ไปยังสถานีปลายทางเรียบร้อยแล้ว โดยไม่ส่งผลกระทบต่อ การเดินขบวนรถอื่นในเส้นทางสายธนบุรี - น้ำตก



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand informed that on 20<sup>th</sup> June 2023 at 5.40 a.m., a freight train no.725, ICD Lat Krabang - Tha Muang collided with another train while shunting in

Sa Kosinarai Station yard, Ban Pong District, Ratchaburi Province This incident caused the derailment of 3 axles and 6 wheels of the train, obstructed the train operation on the Thonburi - Namtok route, and caused the delays for the trains on this route. From the initial investigation, it was found that train employees were injured and 3 people were sent to the hospital. This incident has affected the ordinary train no. 260 Namtok - Thonburi and the ordinary train no. 257, Thonburi - Namtok and have to cancel the service from Tha Ruea Noi - Nong Pla Duk Junction - Tha Ruea Noi. The State Railway of Thailand has already transported passengers by car to the destination station without affecting the operation of other train on the Thonburi - Namtok route.



# 21 มิ.ย. 2566 Jun 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ มีนโยบายที่ต้องการส่งเสริมและอนุรักษ์อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ให้เป็นแลนด์มาร์กทางมรดกสำคัญทางประวัติศาสตร์ของประเทศ ควบคู่กับดำรงให้คงเป็นศูนย์กลางการเดินทางที่สำคัญของคนไทยจากอดีตก้าวไปสู่อนาคต การรถไฟฯ ได้เปิดพื้นที่สถานีกรุงเทพ เพื่อต่อยอดการจัดกิจกรรมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้เข้าชม เพื่อเรียนรู้ประวัติศาสตร์ของหัวลำโพง และระบบขนส่งทางรางของไทยให้มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในระดับโลก นอกจากนี้ การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการนำรถจักรที่ทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์หาชมได้ยาก และมีควมสวยงาม จำนวน 7 คัน มาจัดแสดงเป็นการถาวรที่สถานีหัวลำโพง บริเวณชานชาลาที่ 4 โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนที่สนใจสามารถเข้ามาเยี่ยมชมเพื่อร่วมเรียนรู้วิวัฒนาการของรถจักรในประเทศไทย ทั้งนี้

ในอนาคต การรถไฟฯ ยังมีโครงการจัดนิทรรศการให้ความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาการรถไฟไทย จัดแสดงสิ่งของเครื่องใช้ที่มีความสำคัญ และทรงคุณค่าในอดีตภายในสถานีหัวลำโพงอีกด้วย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has policy to promote and preserve the Bangkok Station (Hua Lamphong) building as an important historical heritage landmark of the country along with maintaining it as an important center of travel for Thai people from the past to the future. The State Railway of Thailand has opened the area at Bangkok Station to further organize activities for the

people and the tourists to visit and learn the history of Hua Lamphong and Thailand's rail transportation system to be famous and well-known at the world level. In addition, the State Railway of Thailand is in the process of bringing 7 historic, rare and beautiful locomotives to be permanently displayed at Hua Lamphong Station at platform 4. The interested people will have an opportunity to come visit and learn about the evolution of locomotives in Thailand. In the future, the State Railway of Thailand will also have a project to organize an exhibition to provide knowledge about the development of the Thai railway business, display of important appliances and valuable in the past within Hua Lamphong Station as well.

# 24

มิ.ย. 2566  
Jun 2023

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นำคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมให้กำลังใจ พร้อมมอบถุงยังชีพ “ชุดห่วงใย” ให้กับผู้ปฏิบัติงานรถไฟ เจ้าหน้าที่หน่วยงานความมั่นคง ผู้นำศาสนา และผู้นำชุมชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ เพื่อแสดงถึงความห่วงใยและสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ ณ สถานีชุมทางหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ขณะเดียวกัน ยังได้ประชุมร่วมกับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ตำรวจรถไฟ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายความมั่นคง เพื่อรับฟังปัญหาอุปสรรคและแนวทางในการเดินรถภายในพื้นที่ โดยเปิดกว้างรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนอย่างใกล้ชิด เพื่อนำข้อคิดเห็นมุมมองต่าง ๆ มาบูรณาการหาแนวทางแก้ไขปัญหาให้กับผู้ปฏิบัติงานเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการที่ติดต่อประชาชน

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand led the SRT executives



to the site to visit and give encouragement together with giving survival kits “Caring Kit” to SRT officials, Security agency officials, religious leaders, and community leaders in the southern border provinces to show concern and build morale and encouragement in performing duties at Hat Yai Junction Station, Songkhla Province. At the same time, a meeting with local officials, railway police and security officials was held to listen to problems and obstacles and guidelines for train operation within the area and open an opportunity to listen closely the opinions from all sectors to bring opinions and various

perspectives to integrate and find out solutions to problems for operators and to increase efficiency in providing good services to the people.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า เนื่องในโอกาสมหามงคลวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 28 กรกฎาคม 2566 การรถไฟฯ ได้จัดขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำเส้นทางประวัติศาสตร์ระหว่างกรุงเทพถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อเป็นการแสดงออกถึงความจงรักภักดีและสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณที่ได้ทรงปฏิบัติพระราชกรณียกิจ

นานับการเพื่อประโยชน์สุขแห่งอาณาจักร พร้อมกับเปิดโอกาสให้ประชาชน ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการเดินทางย้อนอดีตบนเส้นทางรถไฟสายดังกล่าว

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that on the auspicious occasion of His Majesty the King’s birthday, 28<sup>th</sup> July 2023,

# 27

มิ.ย. 2566  
Jun 2023

the State Railway of Thailand has organized a special steam locomotive excursion train on historical route; between Bangkok and Phra Nakhon Si Ayutthaya Province as an expression of loyalty and appreciation for His Majesty the King who has performed various royal duties for the benefit and happiness of the people along with giving the public an opportunity to take part in traveling back in time on the said railway route.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การจัดกิจกรรม MISSION ZERO รถไฟห่วงใย ปลอดภัยทุกเส้นทาง ที่โรงเรียนวัดปรนาวาสในครั้งนี้ เป็นการรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจกับนักเรียนในการใช้ทางผ่านเสมอระดับอย่างปลอดภัย ทั้งนี้ ในการดำเนินโครงการได้ทำให้เด็ก ๆ ได้รับความสนุกสนานและความรู้เกี่ยวกับการใช้ทางผ่านเสมอระดับอย่างถูกต้อง และปลอดภัย ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ อาทิ การจัดแสดงละครหุ่น เรื่อง “Railway ภารกิจพิชิตความปลอดภัย” กิจกรรมจาก Train Driver โดยสอดแทรก

ความรู้เกี่ยวกับความหมายของป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเตือนชนิดต่าง ๆ ตลอดจนข้อควรปฏิบัติในการใช้ทางผ่านเสมอระดับอย่างถูกต้อง ซึ่งสามารถปลูกฝังให้เด็ก ๆ มีจิตสำนึกในการใช้ทางผ่านเสมอระดับอย่างระมัดระวัง

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that the organizing of the MISSION ZERO activity; trains care about safety on all routes at Wat Puranawas School is a campaign to provide knowledge and understanding to students to use the level crossing safely in carrying out the project, the children received fun and knowledge about using the crossing level correctly and safely through various activities such as a puppet theater show, “Railway, the mission to conquer safety,” activities from Train Driver by inserting knowledge about the meaning of signs, various types of warning signs, as well as guidelines for using the level crossing correctly which can instill the children the awareness of using the level crossing carefully.

## 04 ป.ศ. 2566 Jul 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2566 ได้เผยแพร่ประกาศกรมศิลปากร เรื่อง รายชื่อโบราณสถานในเขตกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 ซึ่งประกาศดังกล่าวมีสถานที่ของการรถไฟฯ ได้รับการประกาศขึ้นเป็นโบราณสถานจำนวน 5 แห่ง ประกอบด้วย 1. สถานีรถไฟจตุรลดดา 2. สะพานพระราม 6 3. ตึกแดง (ตึกพิสด การรถไฟแห่งประเทศไทย) 4. สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และ 5. โรงงานมักกะสัน การรถไฟฯ ซึ่งการได้รับการประกาศให้สถานที่ 5 แห่งของการรถไฟฯ ขึ้นเป็นโบราณสถาน สร้างความภาคภูมิใจให้กับคณะผู้บริหาร และพนักงานการรถไฟฯ ทุกคนเป็นอย่างมาก เพราะสถานที่ทุกแห่งยังคงเป็นสถานที่ที่มีความสวยงามทรงคุณค่า เป็นแหล่งเรียนรู้ประวัติศาสตร์ตลอดจนจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้คนไทยทุกคนได้มีส่วนร่วมอนุรักษ์อาคารประวัติศาสตร์ และเห็นถึงความสำคัญเกิดประโยชน์กับสังคม ประเทศชาติ และเป็นมรดกทางประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในระดับโลกต่อไป

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that the Royal Gazette website on 23<sup>rd</sup> June 2023 published an announcement from the Fine Arts Department regarding the list of ancient sites in Bangkok No. 2. Five locations of the State Railway of Thailand have been declared as historic sites: 1. Chitlada Station, 2. Rama VI Bridge, 3. Red Building (Parcel Building, State Railway of Thailand), 4. Bangkok Station (Hua Lamphong), and 5. Makkasan Depot. The State Railway of Thailand which has been announced to become an ancient site for 5 locations making the executives and the officials so proud. This is because every place is still a place of beauty, value, and a source of historical learning as well as organizing various activities. So that all Thai people can participate in preserving historical buildings and see the importance. It is beneficial to society, the nation and will be a famous historical heritage that will continue to be known at the world level.



# 07

ปี.ศ. 2566  
Jul 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ตามที่นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย มีนโยบายมุ่งยกระดับบริการของรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ผู้โดยสาร และประชาชนอย่างต่อเนื่อง ล่าสุด การรถไฟฯ มีความพร้อมเปิดให้บริการขบวนรถท้องถิ่น เส้นทางศิลาอาสน์ - สวรรคโลก - ศิลาอาสน์ เพื่อให้ประชาชนในอำเภอสวรรคโลกและพื้นที่ใกล้เคียงสามารถเดินทางโดยรถไฟ ไปเชื่อมต่อกับขบวนรถ

ทางไกลในเส้นทางสายเหนือที่สถานีชุมทางบ้านดารา และสถานีอุตรดิตถ์ ไปยังสถานีต่างๆ ได้สะดวกยิ่งขึ้น เปิดให้บริการ ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2566 ที่ผ่านมา โดยเปิดให้บริการทุกวัน ไป - กลับ 2 เที่ยวต่อวัน

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has a policy which aims to upgrade the train services to facilitate travel for the passengers and the people continuously. Recently, the State Railway of Thailand is ready to open for service of local trains; Sila At - Sawankhalok - Sila At route for the people in Sawankhalok

District and nearby areas to travel by train connecting with long-distance trains on the northern line at Ban Dara Junction Station and Uttaradit Station to various stations more convenient. It will open for service from 15<sup>th</sup> July 2023, every day, round trip, 2 trips per day.



# 09

ปี.ศ. 2566  
Jul 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับจังหวัดนครสวรรค์ ด้านการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่อำเภอตากลี จังหวัดนครสวรรค์ โดยมี นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายชยันต์ ศิริมาศ ผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์ ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่อำเภอตากลี จังหวัดนครสวรรค์ พร้อมด้วย นายศิริพงศ์ คุ้มพ์ประพันธ์ รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการตลาด ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟฯ และนายจุมพฏววรรณ ฉัตรศิริ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์ ร่วมเป็นสักขีพยาน ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรม 42C เดอะ ซิค โฮเทล จังหวัดนครสวรรค์

The State Railway of Thailand signed a Memorandum of Understanding with Nakhon Sawan Province in the development of logistics systems in Takhli District, Nakhon Sawan Province. Mr. Sujit Chaosirikul, Deputy



Governor of the State Railway of Thailand, and Mr. Chayan Sirimas, Provincial Governor of Nakhon Sawan Province jointly signed a Memorandum of Understanding on cooperation in the development of logistics systems in the Takhli District area, Nakhon Sawan Province along with

Mr. Siripong Koomprapan Deputy Director (Marketing), Freight Service Department, State Railway of Thailand, and Mr. Jumpotwan Chatsiri, Deputy Provincial Governor of Nakhon Sawan Province joined as witnesses at the Grand Ballroom meeting room, 42C The Six Hotel, Nakhon Sawan Province.

# 20 ปี.ค. 2566 Jul 2023



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยถึงความก้าวหน้า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนว่า ตามที่ การรถไฟฯ ได้ลงนามสัญญาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 7 เส้นทาง และโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ 2 เส้นทาง ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 นั้น มีความก้าวหน้า ไปอย่างรวดเร็ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- โครงการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้แล้ว 2 โครงการ ได้แก่ โครงการช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย  
โครงการช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น
- โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างและใกล้แล้วเสร็จ จำนวน 3 โครงการ ได้แก่ โครงการ ช่วงนครปฐม - หัวหิน โครงการช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ และโครงการช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร
- โครงการรถไฟที่อยู่ระหว่างก่อสร้างอีก 2 โครงการ ได้แก่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ และโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ 2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ในช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และช่วงบ้านไผ่ -

มุกดาหาร - นครพนม ทั้งนี้หากโครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 ดำเนินการแล้วเสร็จ จะทำให้การรถไฟฯ มีรถไฟทางคู่ครอบคลุมการเดินทางได้มากกว่า 50 จังหวัดทั่วประเทศ มีเส้นทางคู่รวมกันมากกว่า 3,000 กิโลเมตร จะยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนไทย และพลิกโฉมการคมนาคมขนส่งของประเทศ ให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมของภูมิภาคอาเซียนได้ต่อไป

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed the progress of the urgent phase; double track railway construction project that the State Railway of Thailand has signed the contracts for 7 double-track construction projects and 2 new railway lines construction projects under the infrastructure development plan, Thailand's transportation sector from 2015 - 2022. The details are as follows:

- Two projects have completed and now open for service: Chachoengsao Junction - Khlong Sip Kao - Kaeng Khoi section project. Thanon Jira Junction - Khon Kaen section project.
- There are 3 projects that are under construction and near completion, namely the Nakhon Pathom - Hua Hin section project, Hua Hin - Prachuap Khiri Khan section project and Prachuap Khiri Khan - Chumphon section project. Two more railway projects that are under construction, namely Lopburi - Pak Nam Pho section project and Map Ka Bao and Thanon Chira junction section project and
- two new railway construction projects that are currently in progress, namely Den Chai - Chiang Rai - Chiang Khong section and Ban Phai - Mukdahan - Nakhon Phanom section. However, if the double track railway project phase 2 is completed, it will make the State Railway of Thailand to have double-track railway covering more than 50 provinces across the country. There are more than 3,000 km of double-track which will improve the quality of life of Thai people and transform the country's transportation to become the transportation center of the ASEAN region.



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มอบหมายให้การรถไฟฯ บูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานพันธมิตร ภาครัฐ ภาคเอกชน จังหวัดต่าง ๆ เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยจัดโปรแกรมท่องเที่ยวสุดพิเศษนำขบวนรถไฟ KIHA 183 มาจัดเดินรถท่องเที่ยวต่อเนื่องตลอดทั้งปี ทั้งแบบไปเช้ากลับเย็น และแบบพักค้างคืน โดยโปรแกรมท่องเที่ยวพิรุณไพรยปราย เที่ยวสบาย ๆ กลางสายฝน นอนชมดาว@ชัยภูมิ (2 วัน 1 คืน) ของวันที่ 5 - 6 และ 12 - 13 ส.ค. 66 ที่เปิดให้จองตั๋วล่วงหน้าเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม ที่ผ่านมา ถูกจองเต็มทั้งหมดภายใน 5 นาที การรถไฟฯ ขอขอบคุณประชาชนที่ให้ความสนใจและร่วมเดินทางท่องเที่ยวไปกับขบวนรถไฟ KIHA 183 โดยขณะนี้ฝ่ายการช่างกลอยู่ระหว่างดำเนินการทดสอบขบวนรถ KIHA 183 ขบวนที่ 2 ที่ปรับปรุงแล้วเสร็จ คาดว่าจะสามารถนำมาให้บริการเพิ่มเติมให้แก่นักท่องเที่ยวได้ประมาณช่วงกลางเดือนสิงหาคมนี้



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that Mr. Niruj Maneepun, Governor of State Railway of Thailand assigned the State Railway of Thailand to integrate cooperation with partner agencies, government, private sector, and various provinces to participate in supporting and promoting domestic tourism by organizing a special tourist program using the KIHA 183 train to organize tourist programs continuously throughout the year both one-day trip and overnight trip. It calls rainy tourism program, travel comfortably in the rain, sleep under the stars @ Chaiyaphum (2 days 1 night) during the 5<sup>th</sup>-6<sup>th</sup> and 12<sup>th</sup> -13<sup>th</sup> August 2023 which opened for advance ticket booking on 14<sup>th</sup> July and all tickets were fully booked within 5 minutes. The State Railway of Thailand would like to thank the people for their interest and joining in the trip with the KIHA 183 train. At this time, the Mechanical Engineering Department is in the process of testing the 2<sup>nd</sup> modified KIHA 183 train which has been completed. It is expected that it will be able to provide additional services to the tourists around mid-August.



# 26

พ.ศ. 2566  
Jul 2023

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดพิธีถวายราชสักการะและพิธีถวายพระพรชัยมงคลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 28 กรกฎาคม 2566 โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างจิตอาสา 904 การรถไฟแห่งประเทศไทย เจ้าหน้าที่กองบังคับการตำรวจรถไฟ บริษัทรถไฟ ร.ฟ.ท. จำกัด บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เข้าร่วมพิธีอย่างพร้อมเพรียงกัน ณ บริเวณสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

The State Railway of Thailand organized a ceremony to pay homage to the King and the ceremony to offer good wishes to His Majesty the King on the occasion of His Majesty the King's birthday on 28<sup>th</sup> July 2023. Mr. Niruj Maneepun,



Governor of the State Railway of Thailand presided over the ceremony along with the executives, the employees, volunteers 904 of the State Railway of Thailand, Railway Police Division, S.R.T. Electrified Train Company Limited, SRT Asset Company Limited attended the ceremony in unison at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.



# 28

พ.ศ. 2566  
Jul 2023

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถไฟเสขนาเที่ยว รถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ เส้นทาง กรุงเทพฯ - ออยุธยา - กรุงเทพฯ เฉลิมพระเกียรติ เนื่องในโอกาสสมทวมคล วันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 28 กรกฎาคม 2566 โดยมีผู้บริหารการรถไฟฯ เจ้าหน้าที่ นักท่องเที่ยว ประชาชน พร้อมสื่อมวลชน เข้าร่วมพิธี ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the ceremony of releasing a special historical steam locomotive excursion train on Bangkok - Ayutthaya - Bangkok route in honor of His Majesty the King on the auspicious occasion of His Majesty the King's birthday on 28<sup>th</sup> July 2023. The executives, the officials, the tourists, the people, and the media attended the ceremony at Bangkok Station (Hua Lamphong).



# 31

ก.ค. 2566  
Jul 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ปัจจุบันสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟทางไกล ระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอย่างเต็มรูปแบบแล้ว โดยมีผู้เดินทางมาใช้บริการที่สถานีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การรถไฟฯ จึงได้เปิดให้บริการพื้นที่จอดรถชั้นใต้ดินของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยได้นำเทคโนโลยีระบบจอดรถอัจฉริยะ หรือ Smart Parking ที่สะดวก ปลอดภัย และมีมาตรฐานระดับสากล อาทิ ระบบกล้องวงจรปิดอัจฉริยะ ระบบยกไม้กั้นอัตโนมัติ ระบบอ่านป้ายทะเบียนรถ และระบบแนะนำช่องจอดรถว่าง สามารถค้นหา

ตำแหน่งที่จอดรถ สร้างความสะดวกสบาย ปลอดภัย และสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนและผู้ใช้บริการยิ่งขึ้น โดยเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2566 ที่ผ่านมา

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that Krung Thep Aphiwat Central Terminal has been fully opened for long-distance train and Red Line commuter train service and there is a continuous increase in the number of people using the station. The State Railway of Thailand therefore opened the underground parking area of Krung Thep Aphiwat Central Terminal by introducing smart parking technology or smart parking that is convenient, safe and has international standards, such as a smart CCTV system, automatic barrier lifting system, license plate



reading system and the system recommends available parking spaces. The system can help searching for parking locations, creating convenience, safety and building more confidence for the people and the service users. It is fully open for the service from 1<sup>st</sup> August 2023.



นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมคณะผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ฝ่ายที่เกี่ยวข้องของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงพื้นที่เกิดเหตุเพื่อให้ความช่วยเหลือ และดูแลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ ชนกับรถยนต์กระบะชนคนงานลากปลา วังฝ้าสัญญาณเตือนบริเวณที่หยุดรถคลองอุดมชลจร จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยในเบื้องต้นได้สั่งการให้กองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ติดต่อให้ความ

ช่วยเหลือในด้านมนุษยธรรมตามระเบียบของการรถไฟฯ กับครอบครัวผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตต่อไป ซึ่งการรถไฟฯ ขอแสดงความเสียใจต่อครอบครัวของผู้เสียชีวิต และผู้ได้รับบาดเจ็บมา ณ โอกาสนี้

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand along with the executives and the relevant officials of the State Railway of Thailand went to the site of the incident

# 04

ส.ค. 2566  
Aug 2023

to help and care for those who were injured and got killed in a container freight train collided with a pickup truck which was carrying fishing workers while running past the warning sign at Khlong Udom Chonlajorn Halt, Chachoengsao Province. Initially, the Employee Relations and Welfare Division, Human Resources Department has contacted the families of the injured and deceased to provide humanitarian assistance according to the State Railway of Thailand's regulations. The State Railway of Thailand would like to express its condolences to the families of the deceased and those who were injured on this occasion.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งว่า เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2566 เวลา 03.40 น. การรถไฟฯ ได้รับแจ้งเหตุขบวนรถสินค้าที่ 2251 รถบรรทุกแท่งคอนกรีตจากวิหารแดงถึงบ้านใหม่สำโรง ตกรางบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 138/10 ระหว่างสถานีมาบกะเบา - ผาเสด็จ อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี เป็นเหตุให้รถพ่วงตกราง 3 คัน กีดขวางการเดินรถ ส่งผลให้ขบวนรถในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเกิดความล่าช้าทุกขบวน การรถไฟฯ ได้ทำการขนถ่ายผู้โดยสารและปรับเปลี่ยนสถานีต้นทางปลายทางของขบวนรถในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ การรถไฟฯ ต้องขออภัยผู้โดยสารมา ณ โอกาสนี้

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand said that on 4<sup>th</sup> August 2023 at 3.40 a.m., the State Railway of Thailand received the report of an incident with freight train no. 2251, containing concrete blocks from Wihan Daeng to Ban Mai Samrong derailed at kilometer pole no. 138/10 between Map Kabao - Pha Sadet Stations, Kaeng Khoi District, Saraburi Province. This caused 3 wagons to derail and obstruct the train operation. As a result, every train on the northeast line was delayed. The State Railway of Thailand has transported the passengers and changed the origin and destination stations of trains on the northeast line. The State Railway of Thailand would like to apologize to the passengers on this occasion.



ตามที่มีการนำเสนอข่าวเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ รถกระชับขับฝ่าสัญญาณไฟเตือน ชนกับขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ว่ามีสาเหตุจากสัญญาณไฟเตือนทางข้ามให้ระงับรถไฟไม่แจ้งเตือนขณะเกิดเหตุ การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอชี้แจงว่า ข้อมูลดังกล่าวมีความบิดเบือนจากความเป็นจริง ซึ่งหลังจากเกิดอุบัติเหตุ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมคณะผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ฝ่ายที่เกี่ยวข้องของการรถไฟฯ ได้ลงพื้นที่ที่เกิดเหตุทันที โดยนอกจากให้ความสำคัญต่อการให้ความช่วยเหลือดูแลผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุตามหลักมนุษยธรรมเป็นลำดับแรกแล้ว ยังได้ตรวจสอบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีการตรวจสอบเก็บข้อมูลหลักฐาน ตามขั้นตอนการปฏิบัติ และระเบียบที่เกี่ยวข้องทันทีอย่างเคร่งครัด ซึ่งสามารถยืนยันได้ว่าสัญญาณไฟเตือนทางข้ามให้ระงับรถไฟ ด้านฝั่งที่รถกระชับบรรทุกคอนเทนเนอร์ข้ามนั้นไม่ได้ขัดข้อง และสามารถใช้งาน

แจ้งเตือนได้ตามปกติ ทั้งนี้ การรถไฟฯ มีนโยบายให้ความสำคัญต่อการแก้ปัญหาทางลักผ่านอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง โดยที่ผ่านมาได้ดำเนินมาตรการเชิงรุกเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณทางผ่านเสมอระดับทางรถไฟ-รถยนต์ ด้วยการติดตั้งสัญญาณเตือนป้ายจราจร ไฟกะพริบ ป้ายข้อความเตือนทั้งสองด้าน เครื่องหมายจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัย รวมถึงประสานความร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นที่ดูแลรับผิดชอบถนนที่ตัดผ่านทางรถไฟ ในการสนับสนุนงบประมาณติดตั้งเครื่องกั้นอัตโนมัติด้วย

As the news has published about the accident, the pickup truck drove through the warning light collided with a container freight train. It happened because a warning light at the level crossing was not working during that time. The State Railway of Thailand would like to clarify that the said information is distorted from reality. After the accident, Mr. Niruj Maneepon, Governor of the State Railway of Thailand along with the executives and the relevant officials of the State Railway of Thailand went to the site where the incident happened immediately. Moreover, to help and care for those who were injured and got killed in the accident according to humanitarian principles

# 06

ส.ค. 2566  
Aug 2023

as a first priority, the cause of the accident was also investigated. There is an inspection and collecting the evidences according to the procedures and related regulations immediately and strictly. This can confirm that the warning light, on the side that a pickup truck came, was working and can show warning as usual. In this regard, the State Railway of Thailand has a policy to give serious and continuous importance to solve the problem of the illegal crossings. In the past, proactive measures have been taken to solve the problem of accidents at the level crossing by installing the warning signs, the traffic signs, the flashing lights, the warning signs on both sides. The traffic signs are to create safety including coordinating with local agencies that are responsible for roads that cross the railway to support the budget to install automatic barriers as well.

# 08

ส.ค. 2566  
Aug 2023

ส่วนขยาย (เชียงใหม่ - ลำปาง ไปยังพิษณุโลก) ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและบริการ ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากไทยแบบสร้างสรรค์และมีคุณค่า และกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นให้เกิดความยั่งยืนต่อไป



การรถไฟแห่งประเทศไทย ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ทางด้านวิชาการและการวิจัยผ่านทางระบบออนไลน์ ร่วมกับมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง และหน่วยงานภาคีเครือข่ายพันธมิตร โดยมี นายประสิทธิ์ ดาวร ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร การรถไฟฯ รองศาสตราจารย์กิตติศักดิ์ สมุทรารักษ์ อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง และผู้อำนวยการงานภาคีเครือข่าย เป็นตัวแทนร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงครั้งนี้ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งพัฒนา ยกกระดับการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์บนเส้นทางรถไฟสายเหนือ

The State Railway of Thailand signed a Memorandum of Understanding (MOU) on academics and research via online system in collaboration with Lampang Rajabhat University and partner agencies in the network partner agencies. Mr. Prasit Thaworn, Director of Passenger Services Department, State Railway of Thailand, Associate Professor Kittisak Samuttharak, President of Lampang Rajabhat University and the representatives of network partner agencies are the representatives to

sign this Memorandum of Understanding which aims to develop and raise the level of creative tourism on the northern railway extension line (Chiang Mai - Lampang to Phitsanulok) as well as increasing competitiveness in tourism and services, promoting creative and valuable development of the Thai grassroots economy and distributing income to local areas for further sustainability.



นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการจัดการพลังงานในองค์กร ด้วยระบบดิจิทัล (Digital Platform) ระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย กับ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และนายสมปอง ดำรงอ่องตระกูล รองผู้ว่าการธุรกิจและการตลาด การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ

พร้อมด้วย นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหาร การรถไฟฯ คณะผู้บริหารการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และสื่อมวลชน ร่วมเป็นสักขีพยาน ณ หอประชุมราชสดุศสโมสร อาคารราชสดุศสโมสรห้องประชุม ชั้น 2 กระทรวงคมนาคม

Mr. Athirat Rattanaseth, Deputy Minister of Transport Acting for Minister of Transport presided over the signing ceremony of the

# 09

ส.ค. 2566  
Aug 2023

Memorandum of Understanding on cooperation in energy management in organization with the digital platform project between the State Railway of Thailand and the Provincial Electricity Authority. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, and Mr. Sompong Damrong-Ongtrakul, Deputy Governor for Business and Marketing, Provincial Electricity Authority jointly signed the Memorandum of Understanding along with Mr. Chayathan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Ministry of Transport, the executives of the State Railway of Thailand, the executives of the Provincial Electricity Authority and the media joined as witnesses at the Rajarat Samoson Auditorium, Rajarot Club Building, meeting room, 2<sup>nd</sup> floor, Ministry of Transport



การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม 2566 และวันแม่แห่งชาติ โดยจัดพิธีถวายราชสักการะ และพิธีถวายพระชัยมงคลเพื่อร่วมเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง โดยมี นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้าง จิตอาสา 904 การรถไฟแห่งประเทศไทย สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย เจ้าหน้าที่กองบังคับการตำรวจรถไฟ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เข้าร่วมพิธีอย่างพร้อมเพรียงกัน โดยนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติ จัดแสดง บริเวณโดงประตู 1 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ตลอดเดือนสิงหาคม 2566

The State Railway of Thailand organized the activities to celebrate Her Majesty Queen Sirikit The Queen Mother on the occasion of Her Majesty's Birthday, 12<sup>th</sup> August 2023, and National Mother's Day by organizing a ceremony to pay homage to the Queen and an auspicious blessing ceremony to honoring celebrate Her Majesty Queen Sirikit The Queen Mother. Mr. Niruaj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the ceremony along with the executives, the employees, the volunteers 904 of State Railway of Thailand, State Railway of Thailand Labor Union, the officials of the Railway Police

12 **ส.ค. 2566**  
Aug 2023

Division, S.R.T. Electrified Train Company Limited, SRT Asset Company Limited attended the ceremony in unison. The exhibition in honor of Her Majesty the Queen exhibited in the lobby of Gate 1 of Krung Thep Aphiwat Central Terminal throughout August 2023



นายอิวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนรถพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ เส้นทางกรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพ เพื่อเฉลิมพระเกียรติ เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม 2566

สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และวันแม่แห่งชาติ โดยมี ผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ นักท่องเที่ยว ประชาชน และสื่อมวลชนเข้าร่วมพิธี ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Day on 12<sup>th</sup> August 2023. The executives, the officials, and the employees of the State Railway of Thailand, the tourists, the people and the media attended the ceremony at Bangkok Station (Hua Lamphong).



Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand presided over the ceremony of releasing a special historical steam locomotive excursion train; Bangkok - Chachoengsao - Bangkok route in honor of Her Majesty the Queen on the occasion of Her Majesty Queen Sirikit The Queen Mother's birthday and National Mother's



# 15

ส.ค. 2566  
Aug 2023



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่การรถไฟฯ ได้รับร้องเรียนจากประชาชนถึงปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างของถนนกำแพงเพชร 6 ไม่ทำงานในบางช่วง จนกระทบต่อความสะดวกและความปลอดภัยของประชาชนผู้สัญจรไปมา นั้น ซึ่งหลังรับเรื่องร้องเรียนดังกล่าว นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ตรวจสอบ และดำเนินการแก้ไขโดยทันที ซึ่งจากการตรวจสอบพบปัญหาเกิดจากการลักลอบตัดสายไฟหลายจุด บริเวณถนนกำแพงเพชร 6 จนทำให้ระบบไฟไม่ทำงาน และมีแสงสว่างไม่เพียงพอ ดังนั้นการรถไฟฯ จึงได้เร่งแก้ไขด้วยการเดินสายเมนไฟฟ้าใหม่ ตั้งแต่สี่แยกเทอดดำริ จนถึงแยกวัดเสมียนนารีจนสามารถกลับมาใช้งานได้ตามปกติแล้ว

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand

has received the complaints from the people about the problem of electrical lighting on Kamphaeng Phet 6 road which were not working in certain periods of time and it affected the convenience and the safety of the people passing by. After receiving the complaint, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has ordered the officials to go to the site to inspect and take an action immediately. The investigation found that the problem was caused by illegally cutting power lines at many points along Kamphaeng Phet 6 road, causing the electrical system not to work and there was not enough light, so the State Railway of Thailand has hastened to fix it by wiring new electrical mains from the intersection of Terddamri until Wat Samian Nari intersection until it can return to normal use.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ กรุงเทพมหานคร อยู่ระหว่างดำเนินการขุดลอกคูคลอง กำจัดวัชพืช สิ่งปฏิกูล และสิ่งปฏิกูลในคลองภายในบริเวณนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 แยกดินแดง จนถึงสนามบินดอนเมือง เพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพรับน้ำ และคลองธรรมชาติ เพื่อให้การระบายน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนที่สัญจรไปมา ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งขณะนี้การดำเนินงานมีความคืบหน้าประมาณ 70% คาดว่า จะแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand together with Bangkok Metropolitan are in the process of dredging the canal, eliminating weeds, and sewage in the canal in the area of Ban Rot Fai Industrial Estate, Km. 11, Din Daeng



Intersection to Don Mueang Airport. This to solve the problem of flooding in the area, especially during the rainy season, help increase the efficiency of the pond and natural canal in order to drain water effectively and help alleviate suffering for the people traveling around according to the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand. Currently, the work progress is at approximately 70% and expected to be completed by August.



# 25

ส.ค. 2566  
Aug 2023

นายยุทธศักดิ์ สุภสร ผู้ว่าการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมเป็นประธานในพิธีเปิดงาน “World Kaphrao Thailand Grand Prix 2023” ภายใต้แนวคิด “The Greatest Kaphrao on Earth” เดินหน้าผลักดัน ‘ผัดกะเพรา’ อีกหนึ่ง Soft Power อาหารจานด่วนประจำชาติของไทยให้ดังไกลสู่เมฆระดับโลก ตอกย้ำแผนยุทธศาสตร์ส่งเสริมการท่องเที่ยวไทย 2566 มุ่งมั่นให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวและนักชิมทั่วโลก พร้อมเปิดตัว “Pad Kaphrao Thailand Championship” ค้นหาแชมป์ยอดฝีมือผัดกะเพราของประเทศไทย ในวันที่ 25 - 27 สิงหาคม

ที่ผ่านมา ณ คลองผดุงกรุงเกษม ด้านข้างสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Mr. Yuthasak Supasorn, Governor of the Tourism Authority of Thailand and Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand co-chaired the opening ceremony of “World Kaphrao Thailand Grand Prix 2023” under the concept of “The Greatest Kaphrao on Earth”, moving forward to push ‘Stir-fried basil’, another Soft Power of Thailand’s national fast food to become famous as a world-class

menu reinforcing the strategic plan to promote the Thai Tourism Year 2023. It aims to make Thailand a destination for the tourists and the foodies around the world. The stage “Pad Kaphrao Thailand Championship” is ready to find the champion of Thailand’s best stir-fried basil skill during 25<sup>th</sup> - 27<sup>th</sup> August at Khlong Phadung Krung Kasem beside Bangkok Station (Hua Lamphong).



# 28

ส.ค. 2566  
Aug 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้มอบนโยบายให้ฝ่ายการช่างโยธาจัดทำโครงการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ริมทางรถไฟภายในเขตปริมณฑลและทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาพื้นที่โดยรอบทางรถไฟให้มีความสวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยร่วมมือกับเจ้าหน้าที่กรุงเทพมหานคร ทำความสะอาด จัดเก็บขยะมูลฝอย วัชพืช บริเวณริมทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างที่หยุดรถ อูรุพงษ์ - ที่หยุดรถพญาไท ตลอดจนแนวเขตทางรถไฟ ซึ่งเป็นจุดที่มีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างของผู้บุกรุกที่อาศัยอยู่ในแนวโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และพร้อมเดินหน้าพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์

พื้นที่โดยรอบทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สองข้างทางรถไฟ เกิดความความเป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงาม และปลอดภัย ควบคู่ไปกับยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนให้ดียิ่งขึ้นอย่างยั่งยืน

Mr. Eakkaruch Sreearayanpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has a policy to the Civil Engineering Department to set a project



to develop and improve the landscape of areas along the railway line in the metropolitan area and throughout the country to develop the area surrounding the railway to be beautiful and orderly by collaborating with the Bangkok officials to clean and collect garbage and weeds along the eastern railway line from the Uruphong Halt - Phayathai Halt as well as the railway boundary where the buildings of squatters living in the area of the high-speed rail construction project connecting the three airports were removed and is ready to continue to develop and improve the landscape of the area surrounding the railway so that both sides of the railway will be orderly, neatly, beautiful, and safe, along with elevating the quality of life of the people in the community for the better and sustainably.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยความคืบหน้าการดำเนินการ ปรับปรุงลิฟต์ และบันไดเลื่อน โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ซึ่งนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สั่งการให้เร่งปรับปรุงเพื่อกลับมาเปิดให้บริการแก่ผู้โดยสารโดยเร็วที่สุด ทำให้ขณะนี้สามารถปรับปรุงแล้วเสร็จ ในหลายจุด อาทิ สถานีดอนเมือง สามารถใช้งานได้ตามปกติทั้งหมด และสถานีต่าง ๆ จะทยอยกลับมาเปิดใช้งาน ได้เร็วกว่าแผนงานเดิมที่กำหนดไว้



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed the progress of elevator and escalator improvements, the Red Line commuter train project, whereas Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has ordered to improve to return to service for the passengers as soon as possible. As a result, the improvement can now be completed in many places, such as Don Mueang Station that can be used normally and various stations will gradually return to operation faster than the original plan.

# 30

ปี.ศ. 2566  
Aug 2023

รองรับการเดินทางของประชาชน และกลุ่มคนทำงาน ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าเดินทางแบบไปเช้าเย็นกลับ โดยจะเปิดให้สำรองที่นั่งผ่านระบบ D-ticket ได้ในวันเดินทาง อัตราค่าโดยสารพิเศษ เริ่มต้นที่ 20 บาท เริ่มให้บริการ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2566 ที่ผ่านมา



นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่กระทรวงคมนาคมมีนโยบายส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น เพื่อลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินตามนโยบาย โดยได้เพิ่มตู้ปรับอากาศพ่วงกับขบวนรถชานเมือง ในเส้นทางสายตะวันออกอีก 2 ขบวน ได้แก่ ขบวนรถชานเมืองที่ 371/372 กรุงเทพฯ - ปรากฏบุรี - กรุงเทพฯ เพื่ออำนวยความสะดวก

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that the Ministry of Transport has a policy to encourage the people to use public transportation more to reduce fuel energy use and environmental impacts. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has followed the policy by adding air-conditioned coaches to the suburban trains on the eastern line, 2 trains

which are suburban train no. 371/372 Bangkok - Prachinburi - Bangkok to facilitate the travel of the people and groups of working people who use the train for day trips. It will be open for seat reservations through the D-ticket system on the day of travel. Special fares start at 20 baht, starting from 1<sup>st</sup> September 2023.

**การรถไฟฯ เชิญรับฟังความคิดเห็น**  
**โครงการรถไฟ Land Bridge เชื่อม ชุมพร-ระนอง**  
**วันที่ 4 - 8 กันยายน 2566 ตามพื้นที่**

**วันที่ 4 กันยายน 2566**  
9:30-12:00 น. สถานีรถไฟชุมพร

**วันที่ 5 กันยายน 2566**  
9:30-12:00 น. สถานีรถไฟชุมพร

**วันที่ 6 กันยายน 2566**  
9:30-12:00 น. สถานีรถไฟชุมพร

**วันที่ 7 กันยายน 2566**  
9:30-12:00 น. สถานีรถไฟชุมพร

**วันที่ 8 กันยายน 2566**  
9:30-12:00 น. สถานีรถไฟชุมพร

**จุดประสงค์การประชุม**

- สืบเสาะหาข้อมูลเบื้องต้น
- ประชาสัมพันธ์โครงการ
- รับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
- ปรึกษาหารือกับ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

**รวมแสดงความคิดเห็นในพื้นที่โครงการรถไฟเชื่อมฝั่ง 2 ทิศ**

**การรถไฟแห่งประเทศไทย**

การรถไฟแห่งประเทศไทย เชิญรับฟังความคิดเห็น โครงการก่อสร้างทางรถไฟ Land Bridge เชื่อม ชุมพร-ระนอง ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทำการศึกษา และออกแบบ ทางรถไฟ ซึ่งสอดคล้องกับโครงการพัฒนาสะพานบกเชื่อม 2 ฝั่งทะเล (Land Bridge) เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือแห่งใหม่ ได้แก่ ท่าเรือชุมพรบริเวณแหลมรั้ว และท่าเรือระนอง บริเวณอ่าวอ่าง ซึ่งโครงการนี้เป็นหนึ่งในแผนแม่บทพัฒนามอเตอร์เวย์ และทางรถไฟคู่ขนาน (MR-Map) ในเส้นทาง MR8 ในวันที่ 4 - 8 กันยายน 2566 ที่ผ่านมา

# 03

ปี.ย. 2566  
Sep 2023

The State Railway of Thailand invited the people for listening to opinions for Land Bridge railway construction connecting Chumphon - Ranong project. The State Railway of Thailand has studied and

designed the railway line which is in line with the land bridge development connecting two seas and connecting to new ports project, namely Chumphon Port in the Laem Riu area and Ranong Port in the Ao Ang area. This project is one of the Motorway Railway Development Master Plan (MR-Map) on the MR8 route on 4<sup>th</sup> - 8<sup>th</sup> September 2023.



# 04

ก.ย. 2566  
Sep 2023

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานเปิดกิจกรรม “เดิน/วิ่ง สะสมระยะทาง 72 กม. - 72 ปี แห่งเกียรติยศและความภาคภูมิใจ ของตำรวจรถไฟในการให้บริการประชาชน” Virtual Run 72k - 72 ปี พร้อมด้วย พล.ต.ต. ชัยรพ จุฑณวัฒน์ ผบ.ก.รฟ. นายประสิทธิ์ ดาวร ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร คุณน้ำค้าง พึ่งทอง ผู้บริหาร บ.บุญมาคาร์โก้ คุณอนุสรณ์ มีนะโยธิน ผู้บริหาร ตลาดโชคชัย 4 เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ และผู้บริหาร การรถไฟฯ ร่วมกิจกรรมฯ ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the opening of the activity “Walk/Run, accumulating a distance of 72 km - 72 years of honor and pride of the Railway Police in serving the people” Virtual Run 72k - 72 years, along with Pol. Maj. Gen. Chairap Junnawat, Commander of the Railway Police Division, Mr. Prasit Thaworn, Director of Passenger Service Department, Khun Namkang Pungthong, the executive of Boonma Cargo



Company, Khun Anusorn Minayothin, the executive of Chokchai 4 Market, Railway Police Officers and the executives of the State Railway of Thailand participated in activities at Bangkok Station (Hua Lamphong).



นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมและให้กำลังใจผู้ปฏิบัติงาน ที่ดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ริมทางรถไฟ ช่วงระหว่างสถานีกรุงเทพ - ที่หยุดรถราชปรารภ ตามที่ได้มอบนโยบายให้ฝ่ายการช่างโยธา จัดทำโครงการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ริมทางรถไฟภายในเขตปริมณฑล และทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่ของการรถไฟฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนการเข้าไปปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่เขตทางรถไฟ สถานี โรงงาน และบ้านพัก เพื่อช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้พนักงานและประชาชน ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบอย่างต่อเนื่อง



Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand visited the site to inspect and give encouragement to the workers who were working on improving the landscape of the area along the railway line between Bangkok Station - Ratchaprarop Halt as the policy has been given to the Civil Engineering Department in creating the landscape of the railway area within the metropolitan area and all over the country development and improvement project to increase the efficiency of land management of the State Railway of Thailand to get the most benefit as well as improving the landscape of railway zones, stations, factories, and residences in order to continually improve the quality of life for employees and people living in the surrounding areas.

# 06

ก.ย. 2566  
Sep 2023

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย กล่าวว่า การรถไฟฯ บูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานพันธมิตร ภาครัฐ ภาคเอกชน จังหวัดต่าง ๆ เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ตามนโยบายของนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ซึ่งแต่ละทริปได้รับความสนใจและกระแสตอบรับจากนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี โดยในเดือนกันยายนนี้ ชวนนั่งรถไฟ KIHA 183 และชวนส่งต่อความสุขเพื่อแบ่งปันรอยยิ้มให้กับน้อง ๆ ภายใต้อคอนเซ็ปต์ : “นั่งรถไฟอ้อมบุญ ปันรอยยิ้ม” สามารถติดต่อซื้อตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนวันเดินทางได้ไม่เกิน 30 วัน ได้ที่สถานีรถไฟทุกแห่ง หรือผ่านระบบ D-Ticket หรือสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่

ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือ เฟซบุ๊กแฟนเพจ ทีมพรีอาร์ทกรรถไฟแห่งประเทศไทย

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand said that the State Railway of Thailand integrates cooperation with partner agencies, government, private sector, and various provinces to participate in supporting and promoting domestic tourism according to the policy of Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand. Each trip has received good attention and response from the tourists. In September, we invite you to ride the KIHA 183 train and invite you to pass on happiness to share smiles with the children under the concept: “Ride the train, be full of merit, share smiles.” You can purchase tickets 30 days in advance at any train station or through the D-Ticket system or ask for more information at the customer service center telephone no. 1690, 24 hours a day, or Facebook fan page State Railway of Thailand PR Team.



นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พล.ต.ต. ชัยรพ จุฑนวัฒน์ ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ นายมนัญ มณีจักร ผู้ตรวจการรถไฟ 3 รักษาการในตำแหน่งหัวหน้าผู้ตรวจการรถไฟ พร้อมด้วยพนักงาน และลูกจ้างการรถไฟฯ ร่วมพลั้งแสดงเจตนารมณ์ต่อต้านคอร์รัปชัน ต่อต้านการทุจริตกับทุกภาคส่วนในวันต่อต้านคอร์รัปชัน 2566 ภายใต้แนวคิด “WHAT THE FACT? แค่งสงสัยก็เสิร์ช ACTAi เลย!” เพื่อร่วมประกาศเจตนารมณ์ สร้างสังคมที่มีคุณภาพ ทำให้ประเทศไทยโปร่งใส เป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยมีนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี

ให้เกียรติปาฐกถาพิเศษ ให้กับภาคีเครือข่ายภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, Pol. Maj. Gen. Chairop Junnawat, Commander of the Railway Police Division, Mr. Manat Maneejak, Railway Inspector 3 Acting Chief Railway Inspector along with the officials and the employees of the State Railway of Thailand joined

forces to show intention for anti-corruption with all sectors on Anti-Corruption Day 2023 under the concept “WHAT THE FACT? just wondering, just search ACTAi!” to join in declaring intention, create a quality society, make Thailand transparent, accept internationally. In this regard, Mr. Srettha Thavisin, Prime Minister gave a special speech for network partners, government, private and the people sectors at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การรถไฟฯ ร่วมกับจังหวัดฉะเชิงเทรา จัดทริปท่องเที่ยวทางรถไฟสุดพิเศษ พร้อมขอเชิญชวนนักท่องเที่ยว



เดินทางตามเส้นทางสายวัฒนธรรมไทย-จีน ด้วยขบวนรถ KIHA 183 และร่วมแต่งกายชุดไทย-จีน เทียบงาน “เทศกาลสายน้ำแห่งวัฒนธรรม ความรัก ความสุข และความมั่งคั่ง” โดยตลอดทริปจะได้ชิม ซอป ทำบุญวัดไทยวัดจีน ส่องเรืออิมมูนูตลอดทั้งเส้นทาง กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพ แบบเข้าไปเย็นกลับ ผู้สนใจสามารถซื้อตั๋วโดยสารได้ที่สถานีรถไฟทุกแห่ง และช่องทางจำหน่ายตั๋วในระบบออนไลน์ของการรถไฟฯ อัตราค่าโดยสารเพียง 999 บาทต่อคน

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand together with Chachoengsao Province organized a special excursion train trip and invited the tourists to travel along the Thai-Chinese cultural route with the KIHA 183 train and dressed in Thai-Chinese costumes to visit the “Festival of Rivers of Culture, Love, Happiness and Wealth.” Throughout the trip you will be able to taste, shop and make merit at Thai temples and Chinese temples, take boat trip full of

# 12

ก.ย. 2566  
Sep 2023



merit throughout the route Bangkok - Chachoengsao - Bangkok, one-day trip. Those interested can purchase tickets at any train station and ticket online system of the State Railway of Thailand. The fare is only 999 baht per person.



นายชัชวาลย์ กนิษฐายาน รองวิศวกรใหญ่ ด้านลากเลื่อน ฝ่ายการช่างกล เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรม TPM Open House เปิดพื้นที่โรงรถดีเซลรางสมุทรสาคร ให้เป็นแหล่งเรียนรู้ในด้านการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรและล้อเลื่อน และความปลอดภัยในการทำงาน โดยมีผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ เข้าร่วมกิจกรรมจำนวนกว่า 150 คน ณ โรงรถดีเซลรางสมุทรสาคร อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร

Mr. Chatchawan Kanithayon, Deputy Chief, Mechanical Engineering (Motive Power), Mechanical Engineering Department presided over the opening ceremony of the TPM Open House activity to open the area of Samut Sakhon diesel rail depot to be a learning center in the maintenance of machinery and wheels and safety in work. The executives, the officials, and the employees of the State Railway of Thailand more than 150 people participated in the activity at the Samut Sakhon diesel rail depot, Mueang District, Samut Sakhon Province.



# 13

ก.ย. 2566  
Sep 2023

เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ให้การต้อนรับคณะอาจารย์และน้อง ๆ นักเรียนชั้นอนุบาลปีที่ 2 จากโรงเรียนเกษมพิทยา เขตวัฒนา กรุงเทพฯ เดินทางมาทัศนศึกษาที่สถานีหัวลำโพง เพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยได้พาน้อง ๆ นักเรียนเดินทางไปเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์รถไฟ และอาคารสถานีหัวลำโพงแลนด์มาร์คสำคัญของประเทศ จากนั้นได้สาธิตแนะนำวิธีการซื้อตั๋วโดยสาร ด้วยเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ D-ticket พร้อมให้ความรู้เกี่ยวกับวิธีการเดินทางด้วยรถไฟอย่างปลอดภัย ปิดท้ายด้วยการพาชมรถจักรที่ทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ หาชมได้ยากและมี

ความสวยงาม จำนวน 7 คัน มาจัดแสดงเป็นการถาวรที่สถานีหัวลำโพง ซึ่งบรรยากาศตลอดการร่วมกิจกรรมได้สร้างรอยยิ้ม ความประทับใจให้กับน้อง ๆ นักเรียน รวมถึงยังช่วยเสริมสร้างความรู้ประสบการณ์นอกห้องเรียนเกี่ยวกับประวัติศาสตร์รถไฟไทยได้เป็นอย่างดี

The SRT officials welcomed the teachers and 2<sup>nd</sup> year kindergarten students from Kasem Pittaya School, Watthana District, Bangkok, who traveled on a field trip to Bangkok Station (Hua Lamphong) to learn about the history of the State Railway of Thailand. They took the students to visit the railway museum and Hua Lamphong Station building as an important landmark of the country. Then there was a demonstration on how to buy tickets with automatic ticket vending machines together with providing knowledge

on how to travel by train safely. At the end, they took the students to see 7 historic, rare and beautiful locomotives which are on permanent display at Hua Lamphong Station. The atmosphere throughout the activity created smiles and impressed to young students and also helped to enhance knowledge and experience outside the classroom about the history of Thai railways as well.



# 14

ก.ย. 2566  
Sep 2023



นายจิตรต์ วิศาลจิตร ประธานกรรมการรถไฟฯ เป็นประธานในพิธีสงฆ์ เนื่องใน “วันบูรณัตรา” พร้อมด้วยพระประยูรญาติ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนคณะผู้บริหารการรถไฟฯ บริษัทรถไฟฯ ร.ฟ.ท. จำกัด และบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เข้าร่วมพิธี จากนั้น คณะผู้บริหารการรถไฟฯ ภาครัฐ ภาคเอกชน ได้ร่วมกันวางพวงมาลาพระอนุสาวรีย์พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน บริเวณหน้าตึกบัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นการน้อมรำลึกถึงพระกรุณาของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน อดีตผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง บิดาแห่งกิจการรถไฟยุคใหม่ ตลอดจนพระกรณียกิจของพระองค์ที่มีต่อประเทศ และประชาชนชาวไทย

Mr. Chirute Visalachitra, Chairman of SRT Board of Commissioners presided over the Buddhist ceremony on the occasion of “Purachatra Day” together with His Royal Highness’s relatives, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand together with the SRT executives, S.R.T. Electrified Train Company Limited and SRT Asset Company Limited attended the ceremony. After that the SRT executives, the public and private sectors joined together to lay wreaths at the Monument of His Royal Highness Krom Phra Kamphaeng Phet Akarayothin in front of the Headquarter building, State Railway of Thailand in order to remember the kindness of the His Royal Highness Krom Phra Kamphaeng Phet Akarayothin, former Commander of the Royal Railway Department, father of modern railway business as well as His Majesty’s duties towards the country and Thai people.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ช่วงปลายฝน ต้นหนาวที่กำลังจะมาถึงในเดือนตุลาคมนี้ การรถไฟฯ ขอเอาใจสายลุย ชวนนั่งรถไฟ KIHA 183 แซะ ซิม ฟิน และอ้อมอ้อมไปกับบรรยากาศการเดินทางท่องเที่ยวทางรถไฟ ด้วยคอนเซ็ปต์ : เที่ยวปลายฝน ต้นหนาว ดาวเกลือฟ้า โดยมีให้เลือก 4 เส้นทาง 4 สไตส์รองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่มได้ตลอดทั้งเดือน โดยการจัดเส้นทางท่องเที่ยวทางรถไฟ ด้วยขบวนรถ KIHA 183 เป็นนโยบายที่นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ความสำคัญที่ต้องการให้การรถไฟฯ เข้าไปมีส่วนช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ ด้วยการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานพันธมิตร ทั้งภาครัฐ เอกชน และจังหวัดต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น สร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน

Mr. Eakkarach Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that during the end of the rainy season and the beginning of the winter season, which is coming this October, the State Railway of Thailand would like to please the adventurers by inviting them to ride the KIHA 183 train, take pictures, taste, enjoy, and be happy with the atmosphere of traveling by train with the concept: Travel at the end of the rainy season, beginning of winter,



# 15

ก.ย. 2566  
Sep 2023

stars strewn across the sky. There are 4 routes and 4 styles to choose and support every group of the tourists throughout the month with the KIHA 183 train according to a policy of Mr. Niruaj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand. This is to give an importance to the State Railway of Thailand to help promote tourism in the country by integrating cooperation with partner agencies, the government, private sector, and various provinces, to support the distribution of income to local areas, strengthen the grassroots economy sustainably.

# 16

ก.ย. 2566  
Sep 2023

ตาม que สื่อสังคคอมออนไลน์ มีการแชร์ข้อความไม่สามารถทำการสำรองตั๋วโดยสารรถไฟ ชั้น 1 (รถด่วนพิเศษ อุตราวิที CNR) ผ่านระบบออนไลน์ D-Ticket ได้ ทั้งที่เริ่มจองล่วงหน้า 30 วัน ตั้งแต่เที่ยงคืนของวันที่ 15 กันยายน 2566 เพื่อเลือกเดินทางในช่วงเทศกาลวันหยุดยาววันที่ 13 - 15 ตุลาคม 2566 นั้น นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า จากการตรวจสอบประเด็นข้อสงสัยดังกล่าว การรถไฟฯ ขอชี้แจงว่า จากข้อมูลของผู้โพสต์ในสื่อสังคคอมออนไลน์ที่ได้เริ่มจองตั๋วโดยสารตั้งแต่เวลา 00.01 ของวันที่ 15 กันยายน 2566 แล้วไม่สามารถสำรองที่ได้นั้น เนื่องจากโดยปกติการรถไฟฯ จะเริ่มเปิดจองตั๋วโดยสารพร้อมกันทุกช่องทาง ตั้งแต่เวลา 08.30 น.เป็นต้นไป ดังนั้นหากมีการจองก่อนเวลาดังกล่าวจะไม่เห็นที่ว่างในระบบ ที่สำคัญขอยืนยันว่า การรถไฟฯ ไม่มีนโยบาย และไม่มีการให้สิทธิพิเศษการสำรองที่นั่งให้กับบริษัททัวร์ หรือชาวต่างชาติ

เป็นกรณีพิเศษ โดยทุกคนมีสิทธิ์ในการจองและใช้บริการรถไฟเท่าเทียมกันทั้งหมด และจากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น ในรายชื่อผู้โดยสารขบวนรถดังกล่าว ไม่พบรายชื่อคณะทัวร์หรือคณะชาวต่างชาติจองเป็นจำนวนมากแต่อย่างใด

According to the social media that shared message about not being able to reserve tickets for 1st class trains (Uttrawithi Express CNR) through the D-Ticket online system, even though reservations was made on the first day of 30 days booking in advance from midnight on 15 September 2023 in order to choose to travel during the festival, long holiday during 13<sup>th</sup> - 15<sup>th</sup> October 2023. Mr. Eakkarach Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that after investigating the aforementioned doubts, the State Railway would like to clarify that according to information posted by someone on the social media who has started booking tickets since 12:01 am. on 15<sup>th</sup> September 2023 and could not book the ticket. Normally, the State Railway of Thailand opens for ticket reservations on the first day of

booking on all channels from 8.30 a.m. onwards, so if a reservation is made before that time, there will be no available space in the system. Importantly, the State Railway of Thailand would like to confirm that the State Railway of Thailand has no policy and does not provide special rights to reserve seats for the tour companies or the foreigners as a special case. Everyone has equal rights to reserve and use train services and from the examining, the preliminary information in the list of the passengers on the said train. There were no names of tour groups or foreign groups booking in large numbers at all.



# 19

ท.ย. 2566  
Sep 2023

ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้ารับรางวัล “คนต้นแบบคมนาคมประจำปี 2565 และประจำปี 2566” พร้อมประกาศนียบัตร และโล่เชิดชูเกียรติ จากกระทรวงคมนาคม โดยมีนายอวิรุทธ์ ทองเนตร รองผู้ว่าการรถไฟฯ เข้ารับรางวัล “คนต้นแบบคมนาคมประจำปี 2565” และนายอนันต์ โพนินิมแดง รองผู้ว่าการรถไฟฯ เข้ารับรางวัล “คนต้นแบบคมนาคมประจำปี 2566” จากนายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นประธานในพิธี เพื่อยกย่องเชิดชูเกียรติแก่บุคลากรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส มีคุณธรรม โดยมีคณะผู้บริหารและหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมเป็นสักขีพยาน ณ หอประชุมราชมารดาสโมสร อาคารราชมารดาสโมสร ชั้น 3 กระทรวงคมนาคม



The executives of the State Railway of Thailand received the award “Transport Role Model of the Year 2022 and Year 2023” with certificate and a plaque of honor from the Ministry of Transport. Mr. Awirut Thongnest, Deputy Governor of the State Railway of Thailand received the award “Transport Role Model of the Year 2022” and Mr. Anan Phonimdaeng, Deputy Governor of the State Railway of Thailand received the award “Transport Role Model of the year 2023”

from Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport who presided over the ceremony to honor the personnel of organizations under the Ministry of Transport who behaves as a role model; honest, transparent and have morality. The executives and organizations under the Ministry of Transport joined in as the witnesses at the Rajarot Club Auditorium, Rajarot Club Building, 3<sup>rd</sup> floor, Ministry of Transport.



**การรถไฟแห่งประเทศไทย**  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
“จิตอาสา Doctor Train ครั้งที่ 4”  
**ขอเชิญชวนตรวจสุขภาพ ฟรี**  
สำหรับบุคลากรสังกัดกระทรวงคมนาคม  
ระหว่างวันที่ 10-11 ตุลาคม 2566  
ตั้งแต่เวลา 8.30-15.00 น.  
ณ โรงรถจักรแก่งคอย อำเภอกำแพงแสน จังหวัดสระบุรี

- ตรวจโรคหัวใจ**
  - บริการตรวจคลื่นไฟฟ้าหัวใจ (ECG)
  - บริการตรวจไขมันในเลือด (คอเลสเตอรอล)
- โรคปอด ภูมิแพ้**
  - บริการตรวจสุขภาพปอด
  - บริการตรวจภูมิแพ้
- ตรวจสุขภาพทั่วไป**
  - บริการตรวจสุขภาพ
  - บริการตรวจสายตา

ศูนย์ประสานงานจิตอาสา  
กรมรถไฟแห่งประเทศไทย โทร. 02-0288 2000  
QR CODE เชิญชวนผู้สนใจ  
สำหรับ 200 คนเท่านั้น

ศูนย์ประสานงานจิตอาสา  
กรมรถไฟแห่งประเทศไทย

นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การรถไฟฯ และ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ร่วมมือจัดกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เฉพาะทางเคลื่อนที่ หรือ Doctor Train ครั้งที่ 4 ซึ่งดำเนินการภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการวิจัยและพัฒนา การให้บริการทางการแพทย์

เพื่อสร้างความยั่งยืนให้กับสังคม โดยเปิดให้บริการทางการแพทย์ และครอบครัวรวมทั้งพี่น้องประชาชน ในอำเภอกำแพงคอย จังหวัดสระบุรี และพื้นที่ใกล้เคียงเข้ารับบริการตรวจสุขภาพและตรวจคัดกรองโรค ฟรี โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ในวันที่ 10 - 11 ตุลาคม 2566 ตั้งแต่เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ โรงรถจักรแก่งคอย อำเภอกำแพงคอย จังหวัดสระบุรี



Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that the State Railway of Thailand and King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) have cooperated in organizing the 4th Mobile Specialist Medical Unit or Doctor Train activity, which is being conducted under a Memorandum of Understanding for cooperation in research and development of

Medical Services to create sustainability for society. It opens for SRT employees, their families, the people in Kaeng Khoi District, Saraburi Province and nearby areas for health check-up and disease screening services free of charge during 10<sup>th</sup>-11<sup>th</sup> October 2023 from 8.30 a.m. - 3.00 p.m. at Kaeng Khoi Depot, Kaeng Khoi District, Saraburi Province.

# 20

ก.ย. 2566  
Sep 2023

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นตัวแทน รับมอบผลิตภัณฑ์ทำความสะอาด ดูแล สุขอนามัย “เดทตอล” จากนายแอนเดรีย ซาราโกซา ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด บริษัท เรคคิทท์ เบนคิเซอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อนำไปใช้ในการดูแล สุขอนามัยแก่ประชาชน ผู้ใช้บริการรถไฟ โดยมีผู้บริหาร ทั้งสองหน่วยงานเข้าร่วม ณ สถานีกลางกรุงเทพ อภิวัตน์



Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand as the representative to receive cleaning products and hygiene care “Dettol” from Mr. Andrea Zaragoza,

Marketing Director of Reckitt Benckiser (Thailand) Company Limited for use in health care for the people and the passengers who travel by train. The executives from both agencies participated at Krung Thep Aphiwat Central Terminal.

ตามที่ศาลปกครองกลาง ได้มีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำสั่งชื้อขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ที่ให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการรถไฟแห่งประเทศไทย ชดใช้ค่าเสียหายแก่บริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด จากการใช้สิทธิเรียกร้องของบริษัทดังกล่าว ขาดอายุความตามกฎหมาย ส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม ไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่บริษัทโฮปเวลล์ จำนวนเงินกว่า 2.4 หมื่นล้านบาทนั้น ผู้แทนสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) นำโดยนายสราวุธ สราวุธวงศ์ ประธานสหภาพฯ ได้เข้าพบเพื่อแสดงความขอบคุณและให้กำลังใจ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ที่ให้การสนับสนุนการต่อสู้คดีโฮปเวลล์มาอย่างยาวนานจนประสบผลสำเร็จไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหาย ซึ่งได้สร้างกำลังใจและความภาคภูมิใจให้แก่พนักงานการรถไฟฯ ในการดำรงไว้ซึ่งเกียรติยศศักดิ์ศรี ตลอดจนเงินการปกป้องประโยชน์ขององค์กร และประเทศชาติอีกด้วย



The Central Administrative Court has a judgment to revoke the arbitral award that ordered the Ministry of Transport and the State Railway of Thailand to compensate Hopewell (Thailand) Co., Ltd. for the damages. The company exercised its rights beyond the legal statute of limitations and as a result, the State Railway of Thailand and the Ministry of Transport do not need to compensate Hopewell Company for the damages amounting more than 24 billion baht. The representatives of the State Railway Works'

Union of Thailand, led by Mr. Sarawut Saranwong, president of the union, met to express their gratitude and encouragement to Mr. Niruj Maneeepun, Governor of the State Railway of Thailand who had supported the Hopewell case for a long time until it was successful, no need to pay for the damages. This has created encouragement and pride for the SRT employees in maintaining their honor and dignity as well as protecting the interests of the organization and the nation as well.



การรถไฟแห่งประเทศไทย นำคณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ และนักเรียนโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ เข้าร่วมพิธีเคารพธงชาติ เนื่องในวันพระราชทานธงชาติไทย วันที่ 28 กันยายน เพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานธงไตรรงค์เป็นธงประจำชาติไทย เพื่อเป็นการสร้างความภาคภูมิใจและเป็นการแสดงถึงความสมัครสมานสามัคคีของคนในชาติ ณ สถาบันฝึกอบรมระบบราง เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

The State Railway of Thailand took the executives, the officials, the employees of the State Railway of Thailand and the students of the Railway Technical School participated

in the national flag saluting ceremony on the occasion of Royal Thai National Flag Day, 28<sup>th</sup> September 2023 in remembrance of the royal grace of His Majesty King Rama VI, His Majesty graciously bestowed the Tricolor flag as the national flag of Thailand in order to create pride and show the unity of the nation at the Railway Training Institute, Chatuchak District, Bangkok.

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ตามที่เกิดสถานการณ์ฝนตกหนักหลายจังหวัดในพื้นที่ภาคเหนือ ทำให้เกิดน้ำท่วมเฉียบพลันและน้ำป่าไหลหลาก อีกทั้งมีมวลน้ำไหลเข้าท่วมทางรถไฟ ระหว่างสถานีแก่งหลวง - บ้านปิน อำเภอลอง จังหวัดแพร่ ส่งผลให้ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 13 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - เชียงใหม่ เกิดตกราง และขบวนรถอื่นในเส้นทางสายเหนือไม่สามารถเดินรถผ่านได้นั้น หลังเกิดเหตุ นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม สั่งการกำชับให้การรถไฟฯ เร่งดำเนินการช่วยเหลือผู้โดยสาร และจัดการดูแลผู้โดยสารให้เดินทางต่อถึงที่หมายให้รวดเร็ว เรียบร้อย ปลอดภัย พร้อมกับเข้าไปดำเนินการซ่อมแซมปรับปรุงทางรถไฟ เพื่อให้สามารถเปิดเดินรถได้ตามปกติโดยเร็ว

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Governor Bureau, State Railway of Thailand revealed that the heavy rain situation in

many provinces in the northern region causing sudden floods and flash floods and there was a mass of water flowing into the railway tracks between Kaeng Luang Station - Ban Pin Station, Long District, Phrae Province. As a result, the Special Express Train No. 13, Krung Thep Aphiwat Central Terminal - Chiang Mai derailed and obstructed the other trains on the northern route to pass through. After the incident, the Prime Minister and the Minister of Transport have assigned Mr. Surapong Piyachote, Deputy Minister of Transport to order the State Railway of Thailand to speed up the process of helping the passengers and transport the passengers to their destination quickly, neatly, and safely, along with carrying out the repair to the railway tracks in order to be able to operate normally as soon as possible.

# 30

พ.ย. 2566  
Sep 2023

วันนี้ (30 ก.ย. 66) เมื่อเวลา 05.48 น. เกิดเหตุการณ์ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 13 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - เชียงใหม่ ตกราง ระหว่างสถานีแก่งหลวง - บ้านปิน จึงมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนการเดินรถ และขนถ่ายผู้โดยสารทางรถยนต์

ทั้งนี้ ผู้โดยสาร ในเส้นทางสายเหนือ สามารถขึ้นคิวโดยสารได้ตั้งราคา

**การรถไฟฯ ขอภัยในความไม่สะดวก ณ โอกาสนี้**  
คิดต้องสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์สายทางโทรศัพท 1690 หรือ หน้ทัก ขพพวง กับพิงขารการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอด 24 ชั่วโมง

ศูนย์ประสานงาน  
การรถไฟแห่งประเทศไทย 1690



การรถไฟฯ จัดให้บริการอาหารและน้ำดื่มให้กับผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบจากขบวนรถด่วนพิเศษที่ 13 ตกรางระหว่างสถานีแก่งหลวง - บ้านปิน รวมทั้งได้ดำเนินการจัดรถขนถ่ายผู้โดยสารเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปยังสถานีต่าง ๆ การรถไฟฯ ขอภัยในความไม่สะดวกมา ณ โอกาสนี้

The State Railway of Thailand has provided food and drinking water to the passengers who affected by the Special Express Train no.13 derailment between Kaeng Luang - Ban Pin stations, as well as arranging the buses to transport the passengers to various stations. The State Railway of Thailand apologizes for any inconvenience on this occasion



การรถไฟแห่งประเทศไทย  
STATE RAILWAY OF THAILAND

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

# ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

## CORPORATE SOCIAL AND ENVIRONMENTAL RESPONSIBILITY



### 17 ตุลาคม 2565

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการทำหน้าที่สนับสนุนภารกิจต่างๆ ในการดำเนินงานด้านสาธารณสุข ประชาชน โดยเฉพาะการสนับสนุนพื้นที่ภายในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ จัดตั้งเป็นศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้ารับบริการฉีดวัคซีนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง ทั้งนี้ในช่วงเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แสดงความห่วงใย โดยได้นำอาหารกล่อง น้ำดื่ม เครื่องอุปโภคบริโภค และของใช้ที่จำเป็น ไปส่งมอบเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการรถไฟฯ มีความภาคภูมิใจอย่างมากที่ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือคนไทย แม้จะต้องมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูงมาก แต่เพื่อความปลอดภัยของประชาชน การแก้ปัญหาเศรษฐกิจให้สามารถเดินต่อไปได้ เป็นสิ่งที่ไม่สามารถประเมินค่าได้ การรถไฟฯ พร้อมสนับสนุนอย่างเต็มที่เพื่อประโยชน์ และความสุขของพี่น้องคนไทยทุกคน

### 17<sup>th</sup> October 2022

The State Railway of Thailand became a part of various missions to support the public health work, especially providing the area within Krung Thep Aphiwat Central Terminal to be a vaccination center in Bang Sue so that people can receive vaccination services conveniently, quickly and thoroughly. During the COVID-19 outbreak situation, Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand continuously sent his concern via boxed food, drinking water, consumer products and necessary items to relieve the suffering. The State Railway of Thailand is very proud to be a part of helping Thai people. Even though there must be very high operating costs but for the safety of the people and solving economic problems so that they can live their lives. It is something that cannot be assessed. The State Railway of Thailand is ready to fully support it for the sake of benefit and happiness of all Thai people.



## 24 ตุลาคม 2565

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายบริการโดยสาร และศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟฯ ได้ร่วมกันจัดกิจกรรมเพื่อสังคม นำคณะเยาวชน ครู ผู้ปกครองในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ ชุมชนที่หยุดรถบ้านสะโลว์บูกียอแร และที่หยุดรถกะแดะ จังหวัดนราธิวาส จำนวน 120 คน เดินทางทัศนศึกษาทางรถไฟ เส้นทาง นราธิวาส - เชียงใหม่ เมื่อวันที่ 24 - 29 ตุลาคม 2565 ที่ผ่านมา เพื่อเปิดโอกาสการเรียนรู้นอกห้องเรียน ตลอดจนเสริมสร้างประสบการณ์ในการเดินทางรถไฟ แก่เด็กเยาวชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้สู่พื้นที่ภาคเหนือ ที่สำคัญยังเป็นการช่วยปลูกฝังให้เยาวชน และประชาชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ เกิดความรู้สึกผูกพัน สร้างสายสัมพันธ์ที่ดี ระหว่างชุมชนกับการรถไฟฯ ให้สามารถดำเนินชีวิตอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุขต่อไป

## 24<sup>th</sup> October 2022

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that the Traffic Operation Department, Passenger Service Department and Public Relations Center have jointly organized social activities by leading groups of youth, teachers, and parents in the southern border provinces, Ban Salo Bukit Yueae Rae Halt Community and Kadae Halt Community, Narathiwat Province totaled 120 people traveling on a railway field trip on Narathiwat - Chiang Mai route during 24<sup>th</sup> - 29<sup>th</sup> October 2022. The is to provide learning opportunities outside the classroom as well as enhancing the train travel experience for youth in the southern border provinces to the northern region. Importantly, it also helps to cultivate youth and people in the southern border provinces feeling connected, build good relationships between the communities and the State Railway of Thailand to be able to continue living happily together.





### วันที่ 2 ธันวาคม 2565

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ Doctor Train ครั้งที่ 2 ที่โรงรถจักรลำปาง จังหวัดลำปาง โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานพิธีเปิด พร้อมด้วย ศาสตราจารย์นายแพทย์อนันต์ ศรีเกียรติชจร คณบดีคณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) คณะผู้บริหารการรถไฟฯ คณะแพทย์ สจล. และคณะแพทย์โรงพยาบาลบูรฉัตรไชยากร ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างการรถไฟฯ กับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ในการเปิดให้บริการตรวจสุขภาพและคัดกรองโรคแก่ประชาชน เจ้าหน้าที่ ลูกจ้างการรถไฟฯ และครอบครัว ในจังหวัดลำปาง และพื้นที่ภาคเหนือฟรี โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

### 2<sup>nd</sup> December 2022

The State Railway of Thailand organized the 2<sup>nd</sup> Doctor Train mobile medical unit activity at the Lampang Depot, Lampang Province. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the opening ceremony along with Professor Dr. Anan Srikiatkhajorn, Dean of the Faculty of Medicine, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL), the executives from State Railway of Thailand, KMITL Medical Faculty, and Burachat Chaiyakorn Hospital joined the event. This is a cooperation between the State Railway of Thailand and King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) in providing health check-up and disease screening services to people, officials, employees, and their families in Lampang Province and the northern area for free of charge.





### 29 ธันวาคม 2565

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ “ปีใหม่ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน” และ “ปล่อยแถวตำรวจรถไฟ” ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 พร้อมด้วย นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ประธานกรรมการรถไฟฯ นายสุจิตต์ เขาว์ศิริกุล รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพจน์ ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ และภาคีเครือข่ายรณรงค์ร่วมเปิดกิจกรรม ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

### 29<sup>th</sup> December 2022

Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport as a chaired for the opening of the campaign to prevent and reduce accidents. “New Year is safe, Come together to reduce road accidents” and “release the railway police row” during the New Year Festival 2023 along with Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport, Mr. Chirute Visalachitra, Chairman, Board of Commissioners, Mr. Sujit Chaosirikul, Deputy Governor of the State Railway of Thailand, Dr. Thaejing Siripanit, secretary-general of the Don't Drive Drunk Foundation, Pol. Maj. Gen. Amnat Traiphot, commander of the Railway Police and campaign network partners joined in the opening activities at Bangkok Station (Hua Lamphong).



### 13 มกราคม 2566

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เผยว่า เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ 2566 ซึ่งปีตรงกับวันที่ 14 มกราคม 2566 นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้มอบหมายให้การรถไฟฯ ทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค จัดกิจกรรมวันเด็กขึ้น เพื่อเปิดโอกาสให้เด็ก เยาวชน และครอบครัว ได้ร่วมกิจกรรมเรียนรู้ และเล่นสนุกสนาน เพื่อเสริมสร้างประสบการณ์ความรู้เกี่ยวกับกิจการรถไฟ ตลอดจนปลูกฝังให้เด็ก เยาวชน ได้รู้จักหน้าที่และอยู่ในระเบียบวินัยอันดีงาม ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

### 13<sup>th</sup> January 2023

Mr. Eakkaruch Sreearayunpong, Chief, Public Relations Center, State Railway of Thailand revealed that on the occasion of National Children's Day 2023 which this year falls on 14<sup>th</sup> January 2023. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand has assigned both central and regional office to organize Children's Day activities to provide an opportunity for children, youth and families to participate in learning and recreational activities to enhance their experience and knowledge about the railway business as well as cultivating it in children and youths to know their duties and be in good discipline at Bangkok Station (Hua Lamphong).





### วันที่ 27 มีนาคม 2566

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับ มูลนิธิฉะเชิงเทราเพื่อการพัฒนา และมูลนิธิช่วยคนตาบอดแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ จัดกิจกรรม “รถไฟไทย ใคร ๆ ก็เที่ยวได้” ครั้งที่ 2 นำคณะครู และน้อง ๆ ผู้บกพร่องทางการมองเห็น จากโรงเรียนสอนคนตาบอดกรุงเทพ จำนวน 100 คน นั่งรถไฟ KIHA 183 เดินทางท่องเที่ยว เปิดประสบการณ์การเรียนรู้ใหม่นอกห้องเรียน พร้อมกับทัศนศึกษาและรับฟังการบรรยายจากวิทยากร เกี่ยวกับเรื่องราวของชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ ประวัติความเป็นมาของขบวนรถไฟ KIHA 183 ประวัติและข้อมูลที่สำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทรา ทั้งในเรื่องอาหาร ศิลปะ วัฒนธรรม สถานที่สำคัญ โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.กิตติพงษ์ กิตยารักษ์ ประธานมูลนิธิฉะเชิงเทราเพื่อการพัฒนา ดร.วรรณะ เจริญวารัตน์ รองประธานมูลนิธิฯ นางสาวณิ สุวรรณชีพ ประธานมูลนิธิช่วยคนตาบอดแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ผู้บริหารการรถไฟฯ ผู้บริหารมูลนิธิช่วยคนตาบอดฯ และมูลนิธิฉะเชิงเทราเพื่อการพัฒนา เข้าร่วมกิจกรรม



### 27<sup>th</sup> March 2023

The State Railway of Thailand together with Chachoengsao Development Foundation and the Foundation for the Blind in Thailand under the Royal Patronage of Her Majesty the Queen organized the activity; “2<sup>nd</sup> Thai Railway, Everyone Can Travel” by bringing the teachers and the students, who are visually impaired, from the Bangkok School for the Blind; 100 people to travel by the KIHA 183 train to open up new learning experiences outside the classroom along with field trips and listening the lectures from lecturers about the story of the nation, religion, the king, the history of the KIHA 183 train, the history and important information of Chachoengsao Province including food, art, culture, and important places. Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand, Adjunct Professor Dr. Kittipong Kittayarak, President of the Chachoengsao Development Foundation, Dr. Wattana Charoennawat, Vice President of the Chachoengsao Development Foundation, Mrs. Saowanee Suwannacheep, President of the Foundation for the Blind in Thailand under the Royal Patronage of Her Majesty the Queen, the SRT executives, the executive of the Foundation for the Blind in Thailand and the Chachoengsao Development Foundation participated in the activities.





### วันที่ 30 พฤษภาคม 2566

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรมการออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ โครงการ Doctor Train ครั้งที่ 3 ที่สถานีนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยมีศาสตราจารย์ นายแพทย์อนันต์ ศรีเกียรติชจร คณบดี คณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พร้อมด้วย คณะผู้บริหารการรถไฟฯ และคณะผู้บริหาร คณะแพทยศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เข้าร่วมกิจกรรม เพื่อให้บริการตรวจคัดกรองโรค แก่พี่น้องประชาชน เจ้าหน้าที่ลูกจ้างการรถไฟฯ และครอบครัวฟรี โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ระหว่างวันที่ 30 - 31 พฤษภาคม 2566 เพื่อสนับสนุนให้ทุกคนมีโอกาสเข้าถึงการรักษาและเสริมสร้างสุขอนามัยที่ดีได้อย่างเท่าเทียมกัน

### 30<sup>th</sup> May 2023

Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand presided over the opening ceremony of the 3<sup>rd</sup> Doctor Train mobile medical unit activity at Nakhon Ratchasima Station, Nakhon Ratchasima Province. Professor Dr. Anan Srikiatkachorn, Dean, Faculty of Medicine, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang along with the SRT executives, and the executives from Faculty of Medicine, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang participated in the activities to provide disease screening services to the people, the officials, and the employees of the State Railway of Thailand and their families, free of charge, during 30<sup>th</sup>-31<sup>th</sup> May 2023 to encourage everyone to have equal access to treatment and strengthen good hygiene.

### วันที่ 24 มิถุนายน 2566

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นำคณะผู้บริหารการรถไฟฯ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมให้กำลังใจ พร้อมมอบถุงยังชีพ “ชุดห่วงใย” ให้กับผู้ปฏิบัติงานรถไฟ เจ้าหน้าที่หน่วยงานความมั่นคง ผู้นำศาสนา และผู้นำชุมชนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ เพื่อแสดงถึงความห่วงใยและสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ ณ สถานีชุมทางหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ขณะเดียวกัน ยังได้ประชุมร่วมกับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ตำรวจรถไฟ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายความมั่นคง เพื่อรับฟังปัญหาอุปสรรค และแนวทางในการเดินทางภายในพื้นที่ โดยเปิดกว้างรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนอย่างใกล้ชิด เพื่อนำข้อคิดเห็นมุมมองต่าง ๆ มาบูรณาการหาแนวทางแก้ไขปัญหาให้กับผู้ปฏิบัติงาน เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการที่ดีต่อประชาชน

### 24<sup>th</sup> June 2023

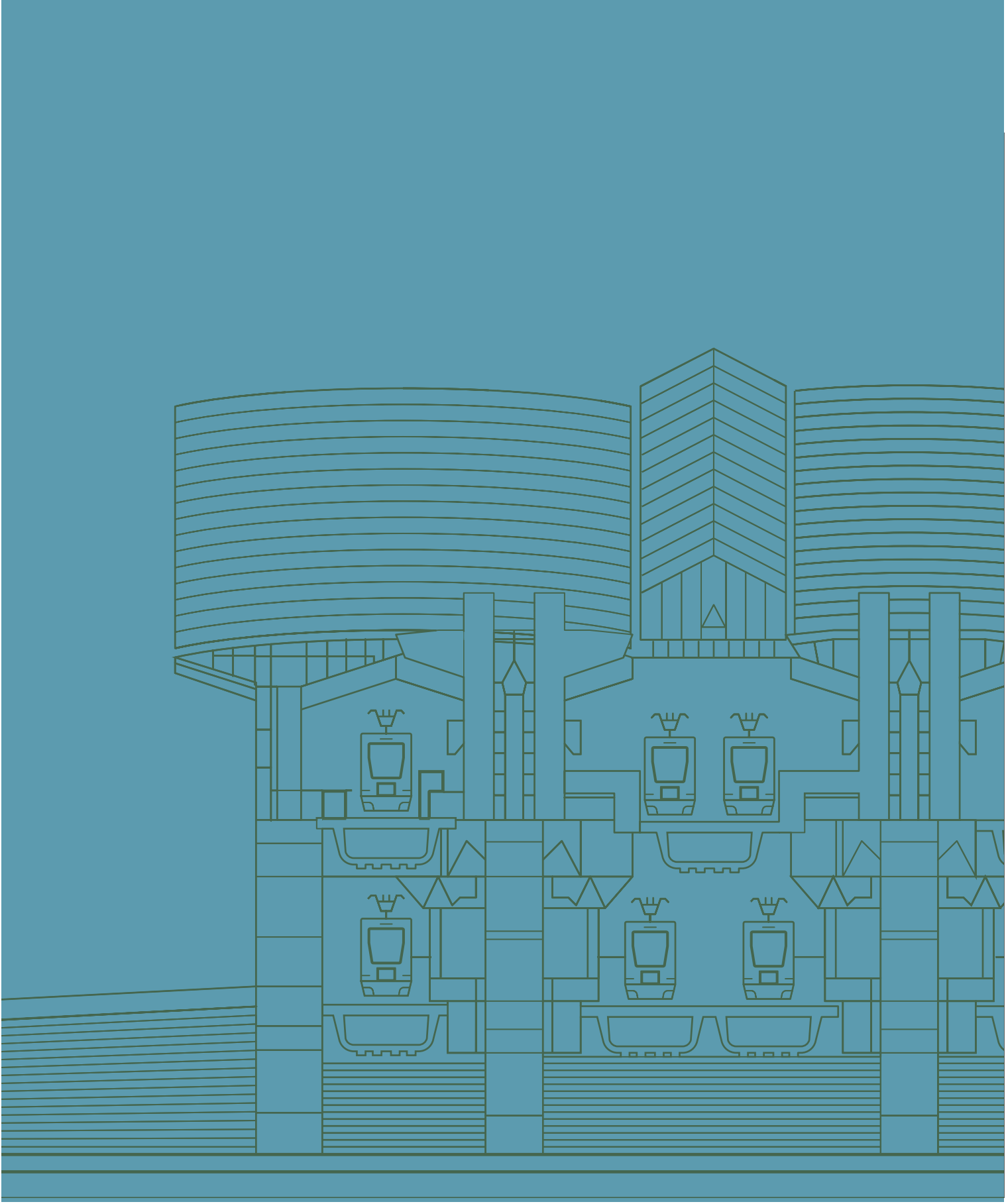
Mr. Niruj Maneepun, Governor of the State Railway of Thailand led the SRT executives to the site to visit and give encouragement together with giving survival kits “Caring Kit” to SRT officials, Security agency officials, religious leaders, and community leaders in the southern border provinces to show concern and build morale and encouragement in performing duties at Hat Yai Junction Station, Songkhla Province. At the same time, a meeting with local officials, railway police and security officials was held to listen to problems and obstacles and guidelines for train operation within the area and open an opportunity to listen closely the opinions from all sectors to bring opinions and various perspectives to integrate and find out solutions to problems for operators and to increase efficiency in providing good services to the people.



การรถไฟแห่งประเทศไทย  
STATE RAILWAY OF THAILAND

537

รถจักรดีเซลไฟฟ้าดาเวนพอร์ต





รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน  
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

**สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน**

สแกน QR Code  
รายงานผู้สอบบัญชีและงบการเงิน  
ปี 2565





## รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

### ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและยกเว้นผลกระทบของการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ก และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากเรื่องที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ข งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

จากการตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 พบว่า มีรายการที่แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ และมีรายการที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ สรุปตามประเภทรายการได้ดังนี้

#### ก. การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 พบว่า มีการบันทึกบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ส่งผลให้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

การแสดงผลในงบการเงินขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงินไม่เหมาะสมและเพียงพอ รายละเอียดดังนี้

1. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.24 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 3,882.03 ล้านบาท (ปี 2564 จำนวน 4,325.01 ล้านบาท) เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคมเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม จำนวน 2,304.72 ล้านบาท บันทึกในทะเบียนสินทรัพย์ตั้งแต่ปี 2553 ที่ทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาคมและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

- 1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า
- 1.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน
- 1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะกระทบต่อยอดคงเหลือของรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม และจำนวนเงินรายได้สินทรัพย์บริจาคม ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจาก การรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2564 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2565 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

2. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 งบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท อาคารและสิ่งปลูกสร้างจำนวน 6,328.58 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาคม จำนวน 4,251.59 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย มิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2563) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ให้ถูกต้องครบถ้วน สำหรับข้อมูลที่ดินบางส่วนไม่สามารถเปรียบเทียบจำนวนที่ดินและพิภคตามรายละเอียดของที่ดินตามราคาทุนกับรายละเอียดตามรายงานการสำรวจทรัพย์สินเมื่อปี 2553 ได้ตรงกัน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด เช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2564

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือของที่ดินและอาคารมีจำนวนลดลง และยอดคงเหลือของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนมีจำนวนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ สำนักงาน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



การตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารไม่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2564 และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2565 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

3. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 274,586.55 ล้านบาท ในจำนวนนี้ มีโครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ยอดคงเหลือจำนวน 105,822.00 ล้านบาท ซึ่งได้อธิบายความคืบหน้าของโครงการฯ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.54 ในส่วนโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีได้นำค่าางวงงานก่อสร้างโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามข้อย่อย 2.6 ของสัญญางานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีการก่อสร้างและการตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จมาบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 4,119.17 ล้านบาท และภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องตามเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วน ตรงตามงวดบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และมาตรฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.52 กล่าวถึงคดีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยถูกฟ้องร้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เกี่ยวกับการหนี้สินตามสัญญางานโยธาข้างต้น ซึ่งภายหลังวันสิ้นสุดงวดบัญชีปี 2565 สถาบันอนุญาโตตุลาการมีคำตัดสินชี้ขาดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจ่ายชำระค่างานและค่าเปลี่ยนแปลงงาน รวมถึงดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องแก่ผู้รับจ้างก่อสร้างตามสัญญางานโยธาดังกล่าว ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการอุทธรณ์ต่อศาลปกครองกลาง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีได้บันทึกภาระหนี้สินตามคำตัดสินชี้ขาดแต่อย่างใด ปัจจุบันทางการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินในเรื่องนี้

4. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี กล่าวถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 และมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญไปจากมาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้นำมาตราฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 และงวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ ดังนั้น การแสดงรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินในงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 จึงยังคงใช้มาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม ซึ่งหากได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติ อาจมีผลกระทบต่อยอดคงเหลือของรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินหลายรายการ รวมถึงผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงาน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างประเมินผลกระทบ ทั้งนี้ มีรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในรายงานของผู้สอบบัญชีตามที่กล่าวไว้ในวรรคก่อนที่ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก และข้อ ข

#### ข. การไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเพื่อให้ได้ข้อสรุปว่ารายการดังต่อไปนี้ขัดต่อข้อเท็จจริงหรือไม่ เพียงใด

1. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 3,611.68 ล้านบาท (ปี 2564 จำนวน 3,111.70 ล้านบาท) และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.2 จำนวน 1,104.32 ล้านบาท (ปี 2564 จำนวน 864.33 ล้านบาท) ทั้งนี้ เนื่องจากตรวจสอบพบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสัญญาเช่าเพียงพอเพื่อประกอบงบการเงินที่ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ให้ครบถ้วน ถูกต้อง และพบว่ายอดลูกหนี้บริหารสินทรัพย์รายที่เลือกตรวจสอบยืนยันยอด ณ วันสิ้นงวดบัญชี ยังไม่ถูกต้อง ครบถ้วน ตรงกันกับการยืนยันยอดจากลูกหนี้ในช่วงเวลาเดียวกัน รวมทั้งพบว่ามีคดีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยฟ้องร้องเกี่ยวกับค่าเช่าทรัพย์สินบางส่วนไม่ได้บันทึกบัญชีเป็นลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่ในการประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้ และไม่มีมีการกำหนดมาตรการควบคุมภายในเพื่อปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมารับรู้รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการรับรู้รายได้และลูกหนี้ที่แสดงรายการในงบการเงินว่ามีความถูกต้อง ครบถ้วนตามสัญญาเช่า หรือไม่

นอกจากนี้ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญาแต่ผู้เช่ายังคงใช้ประโยชน์ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่า จึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2565 ในเรื่องนี้ อย่างไรก็ตาม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าวข้างต้น แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วนหรือไม่ เนื่องจากกิจการไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 273,516.75 ล้านบาท และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.51 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 27,672.57 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้ เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายงานตามข้อ ข 1 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้าสินทรัพย์บริจาด ข้อ ก 2 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนที่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ข้อ ก 3 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ส่วนของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) และข้อ ก 4 การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

3) ผลขาดทุนสำหรับปี 2565 รวมค่าใช้จ่ายจากการประมาณการภาระหนี้สินผลประโยชน์พนักงานตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงในงวด เช่น ส่วนของผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งเกิดจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานใหม่ที่ รฟท. รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) และข้อ 2) ข้างต้น แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไปรวมทั้งตามข้อ 3) การรถไฟแห่งประเทศไทยรวมผลขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากค่าใช้จ่ายที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงในงวดเพื่อขอรับเงินชดเชยตามกฎหมายประจำปีจากรัฐบาล อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าว ยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือของรายการ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อบัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในรายการตามข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 ข้างต้น ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่าจำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

#### ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

1. หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.52.1 เปิดเผยข้อมูลหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม คืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,850 ล้านบาท คืนค่าหนังสือค้ำประกัน จำนวน 500 ล้านบาท คืนค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกัน จำนวน 38.75 ล้านบาท และชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการ จำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (หนังสือค้ำประกันสัญญาไม่คิดดอกเบี้ย) ต่อมาเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งกลับคำสั่งของศาลปกครองกลางให้เป็นรับคำขอให้ศาลปกครองพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ และศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้จัดการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดเมื่อปี 2562 ไว้ในระหว่างการพิจารณาคดีใหม่ ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง

2. เงินกู้ยืมระยะยาว ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 และข้อ 8.18 เปิดเผยการปรับปรุงบัญชีเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ เป็นประเภทเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับประกัน จำนวน 22,558.06 ล้านบาท และปรับปรุงบัญชีที่เกี่ยวข้อง รวมถึงปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังสำหรับงวดบัญชีที่แสดงเปรียบเทียบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี

3. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.55 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน อธิบายว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำบันทึกข้อตกลงกับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินฉบับลงวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก ซึ่งตามสัญญาร่วมลงทุนกำหนดให้บริษัทคู่สัญญาร่วมลงทุนต้องชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการ จำนวน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



10,671.09 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี นับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ โดยเมื่อชำระค่าใช้จ่ายสิทธิครบถ้วน จึงจะมีสิทธิดำเนินการกิจการเชิงพาณิชย์และให้บริการโครงการตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน และบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมถึงฉบับที่ 5 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลง และแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

4. ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.27 ซึ่งอธิบายถึงการทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานและมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สินโดยจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยประเมินผลและจัดทำรายงานโครงการในปี 2565 โดยรับรู้ผลแตกต่างของภาระหนี้สินจากการประเมินเป็นผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ จำนวนรวม 12,439.22 ล้านบาท

5. แผนฟื้นฟูกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.58 ซึ่งอธิบายถึงการจัดทำแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ด้านต่างๆ ซึ่งอยู่ระหว่างการนำเสนอเพื่อพิจารณาแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามลำดับ

6. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.59 เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2565 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติวงเงินกู้เสริมสภาพคล่องประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 15,200 ล้านบาท และวงเงินกู้ระยะสั้น จำนวน 1,500 ล้านบาท

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องที่กล่าวข้างต้นนี้

## เรื่องอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้เสนอรายงานโดยแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามรายงานของผู้สอบบัญชีลงวันที่ 28 มีนาคม 2565 ข้อ 2 เกี่ยวกับเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินกู้ยืมโครงการดังกล่าวเป็นเงินกู้ยืมที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระทั้งจำนวน 33,229.15 ล้านบาท ทำให้ไม่สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีล่าสุดเมื่อปี 2561 ที่ให้รัฐบาลรับภาระหนี้เงินกู้ยืมส่วนของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งหากการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเป็นเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ จะมีผลให้ต้องปรับปรุงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล รวมถึงรายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน

จากการตรวจสอบงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 ปรากฏว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงรายการเงินกู้ยืมโครงการดังกล่าว จำนวน 22,558.06 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ และปรับปรุงบัญชีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปรับปรุงงบการเงินที่แสดงเปรียบเทียบใหม่ เพื่อประโยชน์ต่อการเปรียบเทียบกันได้ ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 การปรับปรุงงบการเงิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ย้อนหลัง และข้อ 8.18 เงินกู้ยืมระยะยาว ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่ได้แสดงความเห็นต่องบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 แบบมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

#### ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่พบว่ามีความขัดแย้งที่จำเป็นต้องรายงาน และตามที่กล่าวไว้ในวรรคก่อนในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น หากผู้บริหารจัดทำรายงานประจำปีจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญดังกล่าว ข้อมูลในรายงานประจำปีส่วนที่อ้างอิงหรือจัดทำจากข้อมูลในงบการเงินที่ได้รับผลกระทบจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง จะแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงด้วย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในความถูกต้อง ครบถ้วนตามที่กล่าวในวรรคก่อนในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถสรุปได้ว่ารายงานประจำปีส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

#### ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการ หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

#### สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและของกิจการ

#### ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูง แต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่าเป็นสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะส่งผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบการวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการหรือกิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการ เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติตามตรวจสอบกลุ่มกิจการ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางสุไลวรรณ เทียรเพิ่มภัทร)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 27 มีนาคม 2566

การดำเนินงานประเภทย่อย และบริษัทย่อย  
 ระบบรายงานการเงิน  
 ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

หมายเลข	ผลการดำเนินงาน			ผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ			หน่วย : บาท
	2565	เปรียบเทียบ	เปรียบเทียบ	2565	เปรียบเทียบ	เปรียบเทียบ	
		2564	1 ตุลาคม 2563		2564	1 ตุลาคม 2563	
<b>สินทรัพย์</b>							
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8.1	2,690,463,048.21	1,426,905,687.67	1,550,034,261.60	2,756,663,916.19	1,336,988,966.37	1,549,928,002.26
เงินฝากประเภทที่มิได้จัดจำแนกในการใช้		24,367,820.85	-	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและค่าบริการ	8.2	516,717,214.63	339,064,472.64	382,201,557.80	516,717,214.63	339,064,472.64	382,201,557.80
ลูกหนี้อื่น	8.3	11,146,031,382.58	355,473,453.38	849,434,350.17	11,145,884,145.21	355,308,236.01	849,167,112.80
เงินปันผลรอ	8.4	50,391,210.97	29,058,369.44	36,384,756.65	49,808,710.97	29,058,369.44	36,384,756.65
หักลดหนี้	8.5	3,581,856,260.04	3,975,802,978.43	3,938,554,697.58	3,577,697,327.71	3,972,304,929.62	3,935,308,232.63
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.6	752,470,899.55	652,089,078.95	286,105,389.81	728,876,522.53	631,988,098.36	241,106,364.37
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		18,962,297,836.83	6,776,396,040.52	7,042,715,013.21	18,775,647,837.24	6,664,713,072.46	8,994,096,826.51
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>							
เงินลงทุน	8.7	-	-	-	340,000,000.00	240,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	8.8	327,948,308,379.94	299,952,386,631.95	269,489,924,054.78	327,937,382,650.49	299,949,411,996.26	269,488,130,689.20
สินทรัพย์ทางการเงินที่มิได้	8.9	793,884,540.46	9,094,840.54	-	780,631,169.13	8,148,456.95	-
สินทรัพย์อื่นที่มีค่า	8.10	95,252,088.37	18,592,662.14	385,204.58	67,132,425.93	-	221,332.44
เงินรับฝากจากหน่วยงานต่าง ๆ และเงินประกันจำนอง	8.11	21,957,516.78	23,300,687.72	22,620,364.35	21,957,516.78	23,200,687.72	22,820,364.35
เงินจ่ายล่วงหน้า	8.12	27,692,443,283.89	17,138,083,408.06	9,755,539,892.46	27,692,443,283.89	17,138,083,408.06	9,755,539,892.46
สินทรัพย์ถาวรที่มิได้คิดค่าเสื่อม	8.13	7,778,338.44	939,964.57	-	-	-	-
เงินรอชดเชยตามกฎหมายระหว่างรัฐบาล	8.14	273,516,754,174.51	246,599,722,225.25	230,084,443,508.75	273,516,754,174.51	246,599,722,225.25	230,084,443,508.75
เงินค้างรับจากรัฐบาล	8.15	199,132,414,544.36	227,423,334,432.21	228,416,756,535.84	199,132,414,544.36	227,423,334,432.21	228,416,756,535.84
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	8.16	1,550,754,994.37	2,425,656,183.21	2,246,266,867.61	1,549,891,974.37	2,425,632,183.21	2,246,286,867.61
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		830,759,547,861.14	793,591,011,035.65	740,016,356,428.37	831,038,707,739.46	793,805,533,389.66	740,154,199,190.65
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>849,721,845,697.97</b>	<b>800,389,467,076.17</b>	<b>747,059,071,441.58</b>	<b>849,814,355,576.70</b>	<b>800,470,246,462.12</b>	<b>747,148,296,017.16</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินส่วนหนึ่งจะแสดงในหมายเหตุอื่น

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทอื่น  
 งบแสดงฐานะการเงิน  
 ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

หมวดหมู่	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ	
	2565	2564	1 ตุลาคม 2563	2565	2564	1 ตุลาคม 2563
หน่วย : บาท						
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินเบิกเกินบัญชี	530,648,834.01	-	-	530,648,834.01	-	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8.17 4,233,239,025.51	3,011,562,899.00	4,059,894,196.24	4,202,327,560.29	3,007,386,435.03	4,044,502,773.01
นิติบุคคลค้างชำระ	-	-	1,000,000.00	-	-	-
นิติบุคคลระยะยาวที่ยังกำหนดชำระภายในปีถัดไป	8.18 73,264,042,089.08	65,587,803,964.51	59,260,417,760.85	73,264,042,089.08	66,587,803,964.51	59,360,417,760.85
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	8.26 37,719,578.72	7,648,413.56	-	32,452,393.36	6,195,995.83	-
ยอดเงินเบิกเกินบัญชี	8.20 1,476,121,880.59	1,170,179,231.59	1,073,136,652.71	1,476,121,880.59	1,170,179,231.59	1,073,136,652.71
เจ้าหนี้จากเงินลงทุนผู้ถือหุ้นในการรถไฟฯ	8.19 60,955,433.17	183,103,769.97	184,699,866.40	60,955,433.17	183,103,768.97	184,699,866.40
ประเภทการหนี้สิน	8.23 4,391,419,697.19	-	-	4,391,419,697.19	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8.21 12,611,471,150.75	1,876,399,201.41	1,523,598,845.42	12,611,471,150.75	1,876,399,201.41	1,518,813,954.22
รวมหนี้สินหมุนเวียน	96,605,617,899.02	72,536,497,478.04	66,302,747,321.62	96,605,617,899.02	72,831,088,597.34	66,281,570,507.19
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาว	8.18 322,089,246,866.55	289,728,364,094.21	254,871,314,323.46	322,089,246,866.55	289,728,364,094.21	254,871,314,223.46
หนี้สินตามสัญญาเช่า	8.26 778,937,046.19	30,252,704.10	-	771,141,861.37	28,771,085.66	-
เจ้าหนี้ในหุ้นส่วนจากกลุ่มผู้ถือหุ้น และเงินประกันตัวพนักงาน	8.22 21,970,636.78	23,200,887.72	22,820,964.35	21,970,636.78	23,200,887.72	22,820,964.35
เงินประกันและเงินมัดจำ	8.25 4,351,501,021.80	3,551,128,738.53	3,515,672,588.67	4,347,296,970.10	3,547,947,767.83	3,515,044,166.97
รายได้ค่าเช่าที่เช่าพนักงาน-สินทรัพย์อสังหาริมทรัพย์	8.24 3,882,025,654.92	4,325,008,164.97	4,784,631,749.39	3,882,025,654.92	4,325,008,164.97	4,784,631,749.39
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลจากการรถไฟฯ	8.25 291,685,401,885.47	311,395,636,385.99	300,349,877,917.14	291,685,401,885.47	311,395,636,385.99	300,349,877,917.14
การผูกพันต่อประโยชน์พนักงาน	8.27 82,089,954,990.21	69,282,400,041.57	68,016,531,063.09	82,013,792,244.36	69,219,282,067.41	67,951,433,639.41
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	8.29 3,884,937,665.24	4,621,864,655.52	4,592,500,095.78	3,884,937,665.24	4,621,864,655.52	4,592,500,095.78
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	708,543,975,747.16	682,958,265,094.61	636,173,348,581.88	708,695,813,784.79	682,890,075,111.31	636,117,622,756.50
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>805,189,593,646.18</b>	<b>755,794,963,172.65</b>	<b>701,476,095,903.50</b>	<b>805,065,252,823.23</b>	<b>755,721,143,708.65</b>	<b>702,399,193,263.69</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
เงินทุน	8.30 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-ผู้ถือหุ้น	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	(185,503,961.69)	(170,898,907.89)	(166,127,215.39)	-	-	-
ขาดทุนสะสม-บริษัท รถโดยสารที่ 1 และรถฯ จำกัด	(31,346,549.99)	(3,759,942.08)	-	-	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>44,532,252,241.79</b>	<b>44,574,443,903.52</b>	<b>44,582,975,538.08</b>	<b>44,749,102,753.47</b>	<b>44,749,102,753.47</b>	<b>44,749,102,753.47</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>849,721,845,888.97</b>	<b>800,369,407,076.17</b>	<b>747,059,071,441.58</b>	<b>849,814,355,576.70</b>	<b>800,470,246,462.12</b>	<b>747,148,296,017.16</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวิฑูรย์ นวลจันทร์)  
 ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางศศิศา สขขอฤกษ์)  
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

รายละเอียด	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564
<b>รายได้</b>					
รายได้จากการขนส่ง	8.31	3,831,896,773.99	3,101,400,681.30	3,831,896,773.99	3,101,400,681.30
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	8.32	13,529,505.00	280,300,304.26	13,529,505.00	280,300,304.26
รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	8.33	112,476,027.13	-	112,476,027.13	-
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	8.34	3,611,681,359.00	3,111,703,158.43	3,611,681,359.00	3,111,703,158.43
รายได้สิทธิประโยชน์จาก					
รายได้จากสัมปทาน โถงใต้	8.35	464,422,187.57	467,607,837.46	464,422,187.57	467,607,837.46
รายได้จากสัมปทาน โถงใต้	8.35	499,816,836.00	500,069,622.25	499,816,836.00	500,069,622.25
รายได้จากกวดขันวินัยอื่น ๆ	8.36	93,048,715.39	93,609,223.92	93,048,715.39	93,609,223.92
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	8.37	5,857,096,067.33	4,858,927,380.31	5,857,096,067.33	4,858,927,380.31
รายได้เงินอุดหนุนจากรถไฟฟ้า	8.48	343,831,400.00	345,729,600.00	343,831,400.00	345,729,600.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	8.38	358,393,472.65	296,272,667.59	358,393,472.65	296,272,667.59
รายได้อื่น ๆ	8.39	557,981,414.05	448,161,144.92	557,313,204.12	447,947,149.28
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.40	5,308,610,964.06	(117,333,372.84)	5,308,610,960.95	(117,333,372.84)
<b>รวมรายได้</b>		<b>21,052,784,722.17</b>	<b>13,386,448,247.60</b>	<b>21,052,116,529.13</b>	<b>13,386,234,251.96</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>					
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาวัสดุสัญญาและสิ่งปลูกสร้าง	8.41	2,482,513,363.74	2,385,323,326.22	2,482,513,363.74	2,385,323,326.22
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	8.42	3,061,761,089.59	3,276,884,998.39	3,061,761,089.59	3,276,884,998.39
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	8.43	6,787,456,594.88	6,035,347,534.22	6,787,456,594.88	6,035,347,534.22
ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	8.44	945,335,920.70	116,561,406.03	945,113,812.13	116,561,406.03
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	8.45	168,631,701.64	1,110,131,678.61	168,463,531.28	1,111,033,978.92
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	8.46	947,179,165.75	687,080,223.89	915,746,544.40	682,565,189.24
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8.47	6,318,249,561.16	6,485,502,616.49	6,305,604,789.47	6,481,867,437.21
ค่าใช้จ่ายค่าตรวจรถไฟ	8.48	457,430,022.73	424,812,828.82	457,430,022.73	424,812,828.82
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8, 8.10	5,054,414,215.59	5,381,702,160.69	5,049,683,291.62	5,379,340,629.69
ขาดทุนจากการค้าสินทรัพย์		430,013,533.86	699,152,856.38	429,935,651.25	699,152,856.38
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	8.5	(5,677,024.89)	12,624,038.91	(5,677,024.89)	12,624,038.91
ยกเว้นเงินกู้ยืมมูลค่ารับภาระ	8.49	1,649,888,075.63	1,247,766,168.92	1,649,888,075.63	1,247,766,168.92
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		<b>28,297,396,220.38</b>	<b>27,862,889,837.57</b>	<b>28,247,919,741.83</b>	<b>27,853,280,392.95</b>
<b>ขาดทุนก่อนตีต้นทุนทางการเงิน</b>		<b>(7,244,611,498.21)</b>	<b>(14,476,441,589.97)</b>	<b>(7,195,803,212.70)</b>	<b>(14,467,046,140.99)</b>
ต้นทุนทางการเงิน	8.50	8,037,762,016.65	3,048,308,725.66	8,037,540,266.56	3,048,232,575.51
<b>ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้</b>		<b>(15,282,573,514.86)</b>	<b>(17,524,750,315.63)</b>	<b>(15,233,343,479.26)</b>	<b>(17,515,278,716.50)</b>
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้		(6,838,373.87)	(939,964.57)	-	-
<b>ขาดทุนสุทธิ</b>		<b>(15,275,535,140.99)</b>	<b>(17,523,810,351.06)</b>	<b>(15,233,343,479.26)</b>	<b>(17,515,278,716.50)</b>
<b>กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น</b>					
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ					
โครงการผลประโยชน์พนักงาน		(12,439,223,713.75)	-	(12,439,223,713.75)	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(27,714,758,854.74)	(17,523,810,351.06)	(27,672,567,193.01)	(17,515,278,716.50)
รายได้เงินอุดหนุนตามกฎหมาย	8.51	27,672,567,193.01	17,515,278,716.50	27,672,567,193.01	17,515,278,716.50
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จสุทธิหลังเงินอุดหนุนตามกฎหมาย		(42,191,661.73)	(8,531,634.56)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายสิทธา ลอธกุล)  
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ทุน  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			
	เงินต้น	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ตามที่รายงานไว้เดิม ผลรวมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(166,127,215.39)	44,582,975,538.08
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	7,939,325,397.57	7,939,325,397.57
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(7,939,325,397.57)	(7,939,325,397.57)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(166,127,215.39)	44,582,975,538.08
ขาดทุนส่วนทวีปี (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(17,523,810,351.06)	(17,523,810,351.06)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	17,515,278,716.50	17,515,278,716.50
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(174,658,849.95)	44,574,443,903.52
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ตามที่รายงานไว้เดิม ผลรวมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(174,658,849.95)	44,574,443,903.52
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	8,667,401,806.69	8,667,401,806.69
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(8,667,401,806.69)	(8,667,401,806.69)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(174,658,849.95)	44,574,443,903.52
ขาดทุนส่วนทวีปี	-	-	(15,275,535,140.99)	(15,275,535,140.99)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	(12,439,223,713.75)	(12,439,223,713.75)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	27,672,567,193.01	27,672,567,193.01
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(216,850,511.68)	44,532,252,241.79

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

  
 (นายนิพนธ์ มณีพิทักษ์)  
 ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

  
 (นางกิติกา สธองกiet)  
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ลงทุน  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	เงินทุน	กำไรสะสม อัตรารับแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ตามที่รายงานให้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางรายการบัญชี				
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	7,939,325,397.57	7,939,325,397.57
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(7,939,325,397.57)	(7,939,325,397.57)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(17,515,278,716.50)	(17,515,278,716.50)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	17,515,278,716.50	17,515,278,716.50
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ตามที่รายงานให้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางรายการบัญชี				
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	8,667,401,806.69	8,667,401,806.69
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(8,667,401,806.69)	(8,667,401,806.69)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(15,233,343,479.26)	(15,233,343,479.26)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการรวมหลักทรัพย์ประเมินกันกับ	-	-	(12,439,223,713.75)	(12,439,223,713.75)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	27,672,567,193.01	27,672,567,193.01
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายปวิฐ นนดีพันธ์)  
 ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลลิตา ล้ออดกุล)  
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบกระแสเงินสด  
截至วันสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

หมวดหมู่	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสุทธิหลังเงินชดเชยลดจากทุนคงค้างกฎหมาย	(42,191,661.73)	(8,531,634.56)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
รายได้เงินชดเชยลดจากทุนคงค้างกฎหมาย	8.51	(27,672,567,193.01)	(27,672,567,193.01)	(17,515,278,716.50)
ประมาณการหนี้สิน	8.53	4,391,419,697.19	4,391,419,697.19	-
รายได้กำไรเงินได้		(6,838,373.87)	-	-
ค่าเสียหายอุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สลับเปลี่ยน	8.8, 8.10	5,054,414,215.59	5,381,702,160.69	5,049,683,291.82
ค่าเสียหายอุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สลับเปลี่ยน		23,771,632.65	66,809,533.82	23,771,632.65
ค่าเสียหายอุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สลับเปลี่ยน		55,019,335.96	9,389,051.30	9,389,051.30
(กำไร) จากการขายทรัพย์สิน	8.38	(358,393,472.65)	(296,272,667.59)	(358,393,472.65)
(กำไร) จากทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.40	(5,308,610,964.06)	117,333,372.84	(5,308,610,980.95)
ค่าสำรองค่าเสียหายพัสดุ		(5,677,024.89)	12,624,038.91	(5,677,024.89)
ขาดทุนจากการค้ำประกันทรัพย์สิน		430,013,533.86	699,152,856.38	429,935,651.25
รายได้จากเงินรับโอนบริจาค		(464,422,187.57)	(467,607,837.46)	(467,607,837.46)
รายได้เงินอุดหนุนเงินทรัพย์สินจากรัฐบาล	8.37	(1,588,909,240.45)	(1,601,177,371.57)	(1,588,909,240.45)
รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ	8.37	(2,585,141,157.18)	(1,965,579,939.82)	(2,585,141,157.18)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย		5,296,230,395.09	4,296,074,894.58	5,296,008,645.00
ค่าใช้จ่ายการผูกพันและประโยชน์งาน	8.47	6,314,040,538.16	6,482,326,422.24	6,301,395,786.47
ขาดทุนจากการประมาณการควบคุมหลักทรัพย์ประเด็นภัยจากการรั่วไหลน้ำมัน		12,439,223,713.75	-	12,439,223,713.75
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		(4,028,218,193.16)	(4,790,335,801.31)	(5,996,863,502.81)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
เงินฝากประจำที่มีชื่อจำกับการรถไฟ		(24,367,820.85)	-	-
ลูกหนี้การค้าและค่าบริการ		(233,072,077.95)	33,748,033.86	(233,072,077.95)
ลูกหนี้อื่น		(10,790,555,929.20)	493,958,896.79	(10,790,575,909.20)
เงินมีสิทธิครอง		(21,338,941.53)	7,326,387.21	(20,750,341.53)
พัสดุคงเหลือ		375,852,110.63	(116,681,853.58)	376,512,994.15
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(100,381,820.59)	(965,983,689.55)	(96,888,424.17)
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		1,243,170.94	(380,323.37)	1,243,170.94
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		811,368,749.89	(399,416,476.28)	812,107,769.89
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		(2,856,516,607.92)	(6,037,442,130.68)	(2,891,800,399.56)
เจ้าหนี้กองทุนเงินออมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ		(122,148,335.80)	(101,596,097.43)	(122,148,335.80)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		10,735,071,949.34	357,585,747.19	10,735,071,949.34
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		(1,230,250.94)	379,923.37	(1,230,250.94)
เงินประกันและเงินมัดจำ		(193,174,663.21)	(155,465,540.46)	(193,174,663.21)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		(990,454,305.95)	(37,425,684.51)	(990,454,305.95)
เงินสดรับ (จ่าย) จากการค้าดำเนินงาน		(7,435,916,866.30)	(11,111,728,608.76)	(7,412,022,526.60)
รายการผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(5,946,109,323.27)	(5,220,842,814.96)	(5,946,109,323.27)
<b>เงินสดสุทธิได้รับ (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน</b>		<b>(13,382,026,189.57)</b>	<b>(16,332,571,423.72)</b>	<b>(13,358,131,850.07)</b>
				<b>(16,345,230,895.14)</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทขั้วรอย  
 จนกระทั่งถึงสิ้นปี  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	30 กันยายน 2565	30 กันยายน 2564	30 กันยายน 2565	30 กันยายน 2564
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์	495,953,860.00	545,399,791.12	495,953,860.00	545,399,791.12
เงินสดรับเงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาล	11,476,421,183.33	14,083,165,113.83	11,476,421,183.33	14,083,165,113.83
เงินสดจ่ายเงินลงทุน	-	-	(100,000,000.00)	(100,000,000.00)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(19,334,000.00)	(18,368,790.00)	-	-
เงินสดจ่ายค่าจ้างหน้าค่างานระหว่างก่อสร้าง	(12,844,119,944.83)	(12,030,141,701.51)	(12,844,119,944.83)	(12,030,141,701.51)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่าจ้างระหว่างก่อสร้าง	(26,094,152,386.54)	(26,103,763,361.96)	(26,084,719,427.78)	(26,101,995,360.96)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน	(26,985,231,288.04)	(23,523,708,948.52)	(27,056,464,329.26)	(23,603,572,157.52)
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดรับจากการกู้เงินเบิกเกินบัญชี	530,648,834.01	-	530,648,834.01	-
เงินสดรับเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	1,000,000,000.00	1,000,000,000.00	1,000,000,000.00	1,000,000,000.00
เงินสดรับจากเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ	1,639,432,854.00	2,346,176,500.00	1,639,432,854.00	2,346,176,500.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	106,620,038,100.72	89,148,832,413.26	106,620,038,100.72	89,148,832,413.26
เงินสดจ่ายชำระเงินกู้ยืมกรรมการ	-	(1,000,000.00)	-	-
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(5,414,603.33)	(1,635,268.33)	-	-
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(62,301,412,962.81)	(47,688,849,484.20)	(62,301,412,962.81)	(47,688,849,484.20)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(5,654,477,384.44)	(5,070,372,362.42)	(5,654,435,696.77)	(5,070,296,212.27)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) กิจกรรมจัดหาเงิน	41,830,814,898.15	39,793,151,798.31	41,834,271,129.15	39,735,863,216.79
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	1,463,557,360.54	(123,128,573.93)	1,419,674,949.80	(212,939,835.87)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	1,426,905,687.67	1,550,034,261.60	1,336,988,966.39	1,549,928,802.26
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	2,890,463,048.21	1,426,905,687.67	2,756,663,916.19	1,336,988,966.39

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นต้นฉบับของงบการเงินนี้



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
 ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลลิตา ตะกอกุล)  
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

25/9

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
หมายเหตุประกอบงบการเงิน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน
3	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ
6	รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
7	การปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง
8.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
8.2	ลูกหนี้การค้าและบริการ
8.3	ลูกหนี้อื่น
8.4	เงินยืมโดยตรง
8.5	พัสดุดังเหลือ
8.6	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
8.7	เงินลงทุน
8.8	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
8.9	สินทรัพย์สิทธิการใช้
8.10	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
8.11	เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
8.12	เงินจ่ายล่วงหน้า
8.13	ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี
8.14	เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ
8.15	เงินค้างรับจากรัฐบาล
8.16	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
8.17	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
8.18	เงินกู้ยืมระยะยาว
8.19	เจ้าหนี้กองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ
8.20	ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ
8.21	หนี้สินหมุนเวียนอื่น
8.22	เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
8.23	เงินประกันและเงินมัดจำ
8.24	รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด

หมายเหตุ	สารบัญ (ต่อ)
8.25	รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้
8.26	หนี้สินตามสัญญาเช่า
8.27	การระงับผลประโยชน์พนักงาน
8.28	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
8.29	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
8.30	เงินทุน และกำไรสะสม-จัดสรรแล้ว
8.31	รายได้จากการขนส่ง
8.32	รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
8.33	รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง
8.34	รายได้จากการบริหารสินทรัพย์
8.35	รายได้จากสัมปทาน ไอซีที
8.36	รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ
8.37	รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล
8.38	กำไรจากการขายสินทรัพย์
8.39	รายได้อื่น ๆ
8.40	กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
8.41	ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง
8.42	ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน
8.43	ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง
8.44	ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง
8.45	ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
8.46	ค่าใช้จ่ายการบริหาร
8.47	ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน
8.48	รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ
8.49	ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ
8.50	ต้นทุนทางการเงิน
8.51	รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย
8.52	หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
8.53	ประมาณการหนี้สิน
8.54	โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน
8.55	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)
8.56	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนฯ
8.57	การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
8.58	แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย
8.59	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
หมายเหตุประกอบงบการเงิน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

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 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

2.3 งบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วยงบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4 งบการเงินรวม ประกอบด้วยงบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัทย่อย ได้แก่ งบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และงบการเงินของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

งบการเงินรวมเริ่มจัดทำตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 มีรายละเอียดดังนี้

2.4.1 รฟท. ได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (รถไฟฟ้า) ซึ่งก่อสร้างเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟท.) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และ รฟท. ได้จัดทำงบการเงินปี 2554 เป็นครั้งแรกโดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554

2.4.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. ซึ่ง รฟท. จัดตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (เอสอาร์ทีเอ) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 และเอสอาร์ทีเอได้จัดทำงบการเงินตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เป็นครั้งแรกโดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2564

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ รฟท. นำมาถือปฏิบัติ

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศโดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งบการเงิน ยกเว้นมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ดังต่อไปนี้ ที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ

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 รวมถึงการแสดงผลการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานเหล่านี้จะนำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินเมื่อมีผลบังคับใช้

ผู้บริหารของ รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

#### มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการการวัดมูลค่า การแสดงผลการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน โดยใช้หลักการเช่นเดียวกับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17

#### สัญญาเช่า

รฟท. ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญานั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลานึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

#### สินทรัพย์สิทธิการใช้ - ผู้เช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้แสดงมูลค่าตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (ถ้ามี) ราคาทุนดังกล่าว ประกอบด้วย จำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ต้นทุนทางตรงที่เกิดขึ้น และการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใด ๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่เริ่มนำมาตรฐานมาถือปฏิบัติหักสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาเช่า หรืออายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แต่ละประเภท

#### หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า รับรู้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 รับรู้เริ่มแรกคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามบัญชีของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่า จะเพิ่มขึ้นโดยสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่า และลดลงโดยสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายชำระแล้ว นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือประเมินสัญญาเช่าใหม่

รพท. นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 โดยเลือกวิธีรับรู้ผลกระทบสะสมจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาปฏิบัติใช้ครั้งแรก ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

### 3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้ มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และเพิ่มเติมเนื้อหาบางส่วนของมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 และเปลี่ยนแปลงในหลักการสำคัญ

#### มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 9	เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 16	เรื่อง สัญญาเช่า (การยินยอมลดค่าเช่าที่เกี่ยวข้องกับ COVID-19 หลังวันที่ 30 มิถุนายน 2564)

ปัจจุบันผู้บริหารของ รพท. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ ทั้งนี้ บริษัททยอยนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในงวดบัญชีปี 2565 แล้ว

#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

##### 4.1 การรับรู้รายได้

###### 4.1.1 รายได้จากการขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตัวโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้ว จะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตัวโดยสารนั้น
- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว
- รายได้รถเสียง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาการให้สิทธิ

###### 4.1.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

รฟท. ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ดังนี้

- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับรายได้ รับรู้เป็นรายได้ในกำไรหรือขาดทุนโดยแสดงเป็นรายการแยกต่างหาก
- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ รับรู้เงินอุดหนุนเป็นรายได้รอการรับรู้และทยอยรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

###### 4.1.3 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่ผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง
- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด
- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

###### 4.1.4 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

###### 4.1.5 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

##### 4.2 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (สินทรัพย์ถาวร) และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้ง

การรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ซึ่งราคาที่ได้รับโอนมาเป็นราคาที่คณะกรรมการตราสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

สินทรัพย์ถาวรแสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม

ในปี 2554 รฟท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และแสดงราคาสินทรัพย์ตามราคาประเมินใหม่หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินใหม่ (ยกเว้นที่ดินแสดงด้วยราคาทุนเดิม) และการคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ใหม่จะนำราคาทุนหักมูลค่าคงเหลือ และใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินไว้ ดังนี้



อายุการใช้ประโยชน์ (ปี)

- กลุ่มอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10 - 50
- กลุ่มทางรถไฟและสะพาน	2 - 50
- กลุ่มรถจักรและล้อเลื่อน	5 - 40
- กลุ่มระบบอานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5 - 30
- กลุ่มยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5 - 10
- กลุ่มสินทรัพย์อื่น ๆ	5 - 20

4.3 ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ประมาณจากจำนวนหนึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ และลูกหนี้อื่นภายใน รพท.

4.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงในราคาทุนที่ซื้อหรือได้มาหรือระหว่างติดตั้งแล้วเสร็จหักค่าตัดจำหน่ายสะสม ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 5 ปี

4.5 พัสดุคงเหลือ

4.5.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้ท่อน พัสดุ สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำแสดงตามราคาทุนโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.5.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยวิธีเข้าก่อน-ออกก่อน

4.5.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหักค่าใช้จ่ายการเสื่อมสภาพ อัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี และสำหรับอุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้เปลี่ยนแทน (unit replacement) ที่เบิกใช้ในงวดบัญชีปี 2562 เป็นต้นมา จะตัดบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดนั้น

4.5.4 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะบันทึกสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ ร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.6 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่ประเมินตามสภาพและตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งโอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่ายคู่กับหนี้สินไม่หมุนเวียน

4.7 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน

4.8 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

4.8.1 เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลรับภาระเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา จะบันทึกคู่กับบัญชีรายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ด้วยจำนวนเงินตามงบประมาณที่ได้รับเมื่อโครงการเริ่มมีการเบิกจ่ายเงิน และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนเกี่ยวกับสินทรัพย์ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

4.8.2 เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ บันทึกรายได้เงินอุดหนุนโดยจะทยอยรับรู้รายได้ครั้งแรก ร้อยละ 50 ของวงเงินตามการบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ และจะบันทึกเงินอุดหนุนที่ระบุ

ได้รับในครึ่งหลัง เป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับด้วยจำนวนเงินที่ประมาณการตามสัดส่วนของการได้รับเงินอุดหนุนจากปีก่อน

4.8.3 เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับ เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชำระเงินกู้ยืมต่างประเทศในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ ซึ่งบันทึกบัญชีค้างรับไว้ สำหรับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 จากเงินกู้ยืมที่ รฟท. ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล โดยสำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาได้ จะทยอยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามมูลค่าค่าเสื่อมราคา สำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาไม่ได้ จะรับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงวดที่ได้รับเงินจากรัฐบาล

4.9 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ บันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

4.10 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการ และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยคำนวณจากอัตราปีของธนาคารแห่งประเทศไทย ถ้าหรือหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในรอบระยะเวลาที่เกิดรายการ

4.11 ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่งการดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียมการก่อสร้างเสร็จสิ้นและสินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์

4.12 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

4.13 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดินและทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาดตามอายุของสัญญาเช่าในส่วนที่ทราบ และในส่วนที่ยังไม่ทราบข้อมูลของสัญญาเช่าจะรับรู้รายได้ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

4.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

ตั้งแต่ปี 2554 รฟท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รฟท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิสำหรับงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

4.15 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน รฟท. รับรู้และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภทดังต่อไปนี้

4.15.1 ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

4.15.2 ผลประโยชน์หลังออกจากงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานปัจจุบันและในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ โดยผลกำไรขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ ซึ่งรวมถึงกำไรขาดทุนจากการประมาณการ

ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gain/Loss) รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้จำนวนสะสมในบัญชีกำไร (ขาดทุน) สะสมในส่วนของทุน

4.15.3 ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย คิดลดโดยวิธีคิดลดผลประโยชน์แต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน รับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันที

กรณีที่เกิดผลต่างจากการจ่ายเงินผลประโยชน์พนักงานกับยอดประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รพท. ยังไม่รับรู้รายการดังกล่าวจนกว่าจะมีการทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งจะทบทวนทุก 3 ปี หรือเมื่อมีข้อสงสัย โดยจะรับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและขาดทุนสะสม ซึ่งผลประโยชน์หลังออกจากงานและผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประกอบด้วย

- 1) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ
- 2) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน
- 3) ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ
- 4) ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ
- 5) ภาระค่ารักษาพยาบาล

#### 4.16 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2528 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความ ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัวในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รพท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รพท.

#### 4.17 ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วย ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ยกเว้นภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดจากรายการที่บันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นให้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้ ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวข้องรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี บันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกรับรู้ เมื่อเกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวต่อไป การรับรู้ค่าความนิยมในครั้งแรกในงบการเงินรวม การรับรู้สินทรัพย์หรือหนี้สินในครั้งแรกในงบการเงินรวม ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจและรายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรขาดทุนทางบัญชีหรือทางภาษี

และผลแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันหากเป็นไปได้ว่าจะไม่มีการกลับรายการในอนาคตอันใกล้

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี วัตถุประสงค์โดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะต้องคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้นและมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ และเชื่อว่าได้ตั้งภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมินผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึง การตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อสมมติฐาน และอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ ๆ อาจจะทำให้เปลี่ยนการตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ค้างจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ค้างจ่ายจะกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะหักกลบกันเมื่อเป็นค่าภาษีเงินได้ที่จะต้องนำส่งให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีเดียวกันและกิจการมีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง กิจการรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการในงบการเงิน

#### 4.18 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟท. หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม รฟท. ถูกควบคุมโดย รฟท. ไม่ว่าจะโดยตรงหรือทางอ้อม นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังรวมถึงบุคคลและกิจการที่มีอิทธิพลอย่างเป็นนัยสำคัญกับ รฟท. ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของ รฟท. ตลอดจนสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลดังกล่าวและกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลเหล่านั้น

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟท. แต่ละรายการคำนึงถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย รายการที่มีขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันได้กำหนดขึ้นโดยใช้ราคาตลาดหรือราคาที่เกี่ยวข้องกันตามสัญญาหากไม่มีราคาตลาดรองรับ

บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟท. มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกับ รฟท. รายการที่มีสาระสำคัญเกิดขึ้นระหว่าง รฟท. และบริษัทย่อยได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวม

5. ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจ การประมาณการและข้อสมมติที่มีผลกระทบต่อการนำนโยบายการบัญชีมาใช้ และจำนวนเงินของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการประมาณการ

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจที่มีนัยสำคัญในการนำนโยบายการบัญชีของ รฟท. และบริษัทย่อย และแหล่งที่มาของข้อมูลที่สำคัญของความไม่แน่นอนในการประมาณการที่มีอยู่

6. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

6.1 บริษัทย่อย ประกอบด้วย

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่หลัก	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
ถือหุ้นโดย รฟท.			2565	2564
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

	หน่วย : ล้านบาท งบการเงินเฉพาะกิจการ	
บริษัทย่อย	2565	2564
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565		
รายได้	327.05	304.80
ค่าใช้จ่าย	326.38	305.71
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565		
ลูกหนี้และรายได้ค้างรับ	-	0.13
เงินค้างรับ รฟท.	(4.17)	-
เจ้าหนี้การค้า	-	29.37

7. การปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 รพท. ได้ปรับปรุงเงินกู้ยืมโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 22,558.06 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อปี 2561 รวมทั้งปรับปรุงย้อนหลังงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และงบการเงิน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ที่รายงานไว้เดิม เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้ รายละเอียดดังต่อไปนี้

งบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2564			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563		
	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>						
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
เงินค้างรับจากรัฐบาล	204,865.27	22,558.06	227,423.33	205,858.70	22,558.06	228,416.76
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	255,267.12	(8,667.40)	246,599.72	238,023.77	(7,939.33)	230,084.44
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	297,504.98			285,751.15		
บวก เงินกู้ยืมโครงการสุวรรณภูมิฯ		22,558.06			22,558.06	
หัก รายได้ที่รับรู้ตามสัดส่วน ค่าเสื่อมราคาสะสมแต่ละปี		(8,667.40)			(7,939.33)	
<b>รวม</b>	<b>297,504.98</b>	<b>13,890.66</b>	<b>311,395.64</b>	<b>285,751.15</b>	<b>14,618.73</b>	<b>300,369.88</b>

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่ รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล			
- เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	44.04	-	44.04
- เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ PSO	1,965.94	-	1,965.94
- รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่เกี่ยวกับสินทรัพย์	873.10	728.08	1,601.18
- เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,247.77	-	1,247.77
<b>รวม</b>	<b>4,130.85</b>	<b>728.08</b>	<b>4,858.93</b>
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	18,243.36	(728.08)	17,515.28

8. ข้อมูลเพิ่มเติม

8.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินสด	56.89	22.49	56.86	22.39
เงินรองจ่าย	5.44	4.78	5.44	4.78
รวม	62.33	27.27	62.30	27.17
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	208.48	844.72	208.48	844.71
- ออมทรัพย์	2,527.38	546.84	2,393.61	457.03
รวม	2,735.86	1,391.56	2,602.09	1,301.74
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	92.27	8.08	92.27	8.08
รวม	2,890.46	1,426.91	2,756.66	1,336.99

เงินฝากธนาคาร-ออมทรัพย์ ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 2,393.61 ล้านบาท ได้รวมเงินฝากธนาคารกรุงไทย ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ดังนี้

1) เงินหลักประกันค่าสิทธิบริหารโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 1,069.61 ล้านบาท

2) เงินรายได้ค่าโดยสารและเงินสำรองทอน จำนวน 379.41 ล้านบาท

8.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	17.10	5.22	17.10	5.22
- ลูกหนี้ค่าระวาง	173.94	184.61	173.94	184.61
- ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	8.57	8.60	8.57	8.60
รวม	199.61	198.43	199.61	198.43
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	8.99	11.57	8.99	11.57
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ <sup>1</sup>	190.62	186.86	190.62	186.86
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	778.74	540.57	778.74	540.57
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	325.58	323.76	325.58	323.76
รวม	1,104.32	864.33	1,104.32	864.33
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	795.28	737.29	795.28	737.29
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ <sup>2</sup>	309.04	127.04	309.04	127.04
ลูกหนี้อื่นๆ <sup>3</sup>	17.06	25.16	17.06	25.16
รวม <sup>1+2+3</sup>	516.72	339.06	516.72	339.06

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 778.74 ล้านบาท และ 540.57 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 75.02 ล้านบาท และ 75.02 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 325.58 ล้านบาท และ 323.76 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.75 ล้านบาท และ 10.75 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

ขณะนี้ รพท. อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่าให้เป็นปัจจุบัน

### 8.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้เงินขาดรอการฟ้องร้อง	3.85	3.85	3.85	3.85
ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี	334.09	334.09	334.09	334.09
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	1.51	1.68	1.51	1.68
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฟ้า	10.44	10.40	10.44	10.40
ลูกหนี้อื่น	5.44	5.45	5.29	5.29
เงินค้ำรับค่าสิทธิร่วมทุนโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	10,790.70	-	10,790.70	-
<b>รวม</b>	<b>11,146.03</b>	<b>355.47</b>	<b>11,145.88</b>	<b>355.31</b>

ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 334.09 ล้านบาท และจำนวน 334.09 ล้านบาท เกิดจากกรณี รฟท. ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้าคงคลัง ไอซีดี ที่ลาดกระบังกับคู่สัญญา 6 ราย ซึ่งได้สิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 แต่ยังคงใช้พื้นที่ต่อไป ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือถึงผู้ประกอบการว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 และให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้คืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ส่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ไอซีดีด้วยจำนวนดังกล่าว

ณ วันสิ้นงวด รฟท. ได้รับชำระเงินค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการไอซีดีลาดกระบังของงวดปัจจุบันแล้วจำนวน 499.82 ล้านบาท และอยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัดให้ชำระเงินค่าขาดประโยชน์ซึ่งเป็นยอดคงค้างในปีก่อน ๆ

เงินค้ำรับค่าสิทธิร่วมทุนฯ จำนวน 10,790.70 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ค่าโอนสิทธิบริหารโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ พร้อมดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้อง ที่ รฟท. จะได้รับจากบริษัทร่วมลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินและบันทึกข้อตกลง (MOU) ซึ่งกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.55

### 8.4 เงินยืมตรง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินตรงจ่ายในกิจการ	22.34	5.61	21.76	5.61
เงินตรงค่าเช่าธรรมเนียมคดี	28.05	23.45	28.05	23.45
<b>รวม</b>	<b>50.39</b>	<b>29.06</b>	<b>49.81</b>	<b>29.06</b>

8.5 พัดคungskเหล็ก ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2565	2564	2565	2564
พัดคungskเหล็ก				
- ะโหล่สำหรับซ่อมบำรุงรถ	2,702.39	3,094.46	2,702.39	3,094.46
- ะโหล่สำหรับซ่อมบำรุงทาง และอาณัติสัญญาณฯ	273.60	286.89	273.60	286.89
- ะโหล่คungskเหล็กโครงการรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	526.96	531.32	526.96	527.82
- ะโหล่คungskเหล็กโครงการรถไฟ ชานเมือง (สายสีแดง)	6.73	-	2.57	-
อุปกรณ์อะโหล่เพื่อสับเปลี่ยน	5.07	28.84	5.07	28.84
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	85.76	57.73	85.76	57.73
ไม้และไม้หมอน	6.55	7.03	6.55	7.03
อื่น ๆ	19.07	19.47	19.07	19.47
	3,626.13	4,025.74	3,621.97	4,022.24
หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพัดคungsk	44.27	49.94	44.27	49.94
รวม	3,581.86	3,975.80	3,577.70	3,972.30

ยอดพัดคungskเหล็ก ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ได้จัดประเภทรายการใหม่ตามลักษณะของพัดคungsk จึงจัดประเภทรายการของพัดคungskเหลืองวดบัญชี 2564 ใหม่ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

8.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2565	2564	2565	2564
เงินค้ำรับคองเบียดเงินกู้จากรัฐบาล	465.24	555.78	465.24	555.78
คองเบียดค้ำรับ	1.69	0.65	1.63	0.61
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค้ำปรับ	62.59	59.98	40.03	40.83
รายได้ค้ำรับ	188.89	-	184.43	-
อื่น ๆ	34.06	35.68	37.55	34.77
รวม	752.47	652.09	728.88	631.99

## 8.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
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	100.00000
	0.00011	0.00011	340.00011	240.00011
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
รวม	-	-	340.00000	240.00000

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และวันที่ 10 มีนาคม 2535 ในระหว่างงวดปี 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. ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณเพื่อเป็น เงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาท ซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลง และกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กั้นไว้เบิกเหลือในปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้งบริษัทฯ ให้นำ งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กั้นไว้เบิกเหลือในปีเป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทฯ

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. โดยให้ รฟท. ฎีมีเงินจำนวน 200 ล้านบาท ตาม มาตรา 39 (4) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัทย่อย และ รฟท. ได้ชำระค่าหุ้นครบเรียบร้อยแล้ว

8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม						หน่วย : ล้านบาท	
	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			30 ก.ย. 64	
	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 65	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 65
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	11,152.08	124.32	22.16	11,254.24	4,657.74	285.09	17.17	6,328.58
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,824.92	-	2.07	8,822.85	4,207.79	365.15	1.68	4,251.59
ทางรถไฟและสะพาน	48,632.49	2,171.96	1,635.45	49,169.00	22,797.69	2,149.05	1,199.44	25,421.70
รถจักรและล้อเลื่อน	22,970.94	146.39	35.95	23,081.38	15,181.69	742.89	29.68	15,894.90
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	15,312.03	982.78	123.74	16,111.07	10,692.10	730.57	123.50	11,299.17
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5,873.77	1,027.86	114.44	6,787.19	4,845.59	583.38	44.03	5,384.94
สินทรัพย์ถาวรอื่น	3,099.09	95.16	-	3,194.25	2,010.63	187.15	-	2,197.78
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ								
- ระบบงานและอุปกรณ์	678.02	384.28	123.75	938.55	-	-	-	938.55
- งานระหว่างดำเนินการ	116,125.72	10,958.78	4,401.99	122,682.51	-	-	-	122,682.51
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่	89.22	852.86	-	942.08	-	-	-	942.08
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	4,849.52	5,298.62	-	10,148.14	-	-	-	10,148.14
ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน								
- โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต๋องสามสนามบิน	3,951.37	832.65	-	4,784.02	-	-	-	4,784.02
- โครงการระบบส่งทางรถไฟ	9.76	-	5.64	4.12	-	-	-	4.12
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ								
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	23,330.70	5,934.43	-	29,265.13	-	-	-	29,265.13
- โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	96,543.19	9,282.28	3.47	105,822.00	-	-	-	105,822.00
รวม	364,345.62	38,092.37	6,468.66	395,969.33	64,393.23	5,043.28	1,415.50	68,021.01
								327,948.32
								299,952.39

8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	งบการเงินเฉพาะกิจการ 30 ก.ย. 65						มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี		หมายเหตุ	
	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี	มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี	ตามบัญชี	
	1 ต.ค. 64	เพิ่มเข้า/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 65	1 ต.ค. 64	เพิ่มเข้า/โอน				ลดลง/โอน
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	2,902.80	2,902.80	
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	11,152.08	124.32	22.16	11,254.24	4,657.74	285.09	17.17	4,925.66	6,328.58	
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,824.92	-	2.07	8,822.85	4,207.79	365.15	1.68	4,571.26	4,251.59	
ทางรถไฟและสะพาน	48,632.49	2,171.96	1,635.45	49,169.00	22,797.69	2,149.05	1,199.44	23,747.30	25,834.80	
รถจักรและล้อเลื่อน	22,970.94	146.39	35.95	23,081.38	15,181.69	742.89	29.68	15,894.90	7,186.48	
ยานยนต์สัญชาติไทยและเครื่องยนต์	15,312.03	982.78	123.74	16,171.07	10,692.10	730.57	123.50	11,299.17	4,871.90	
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5,867.68	1,018.42	112.55	6,773.55	4,842.48	581.98	42.22	5,382.24	1,391.31	
สินทรัพย์ถาวรอื่น	3,099.09	95.16	-	3,194.25	2,010.63	187.15	-	2,197.78	996.47	
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- ระบบงานและอุปกรณ์	678.02	384.28	123.75	938.55	-	-	-	-	938.55	
- งานระหว่างดำเนินการ	116,125.72	10,958.78	4,401.99	122,682.51	-	-	-	-	122,682.51	
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่	89.22	852.86	-	942.08	-	-	-	-	942.08	
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	4,849.52	5,298.62	-	10,148.14	-	-	-	-	10,148.14	
ความร่วมมือระหว่างรัฐภาคเอกชน	3,951.37	832.65	-	4,784.02	-	-	-	-	4,784.02	
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	9.76	-	5.64	4.12	-	-	-	-	4.12	
เชื่อมต่อสามสนามบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	23,330.70	5,934.43	-	29,265.13	-	-	-	-	29,265.13	
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	96,543.19	9,282.28	3.47	105,822.00	-	-	-	-	105,822.00	
- โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>รวม</b>	<b>364,339.53</b>	<b>38,082.93</b>	<b>6,466.77</b>	<b>395,955.69</b>	<b>64,390.12</b>	<b>5,041.88</b>	<b>1,413.69</b>	<b>68,018.31</b>	<b>327,937.38</b>	<b>299,949.41</b>

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวนรวม 274,586.55 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รับทุนการกู้ยืมเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการจำนวน 20,059.83 ล้านบาท และได้รับมูลค่าที่ดินจากกระบวนการเวนคืนพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จำนวน 4,694.24 ล้านบาท และมูลค่าที่ดินจากกระบวนการเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างโครงการทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 604.27 ล้านบาท

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. รับภาระต้นทุนและรัฐบาลรับประกันภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายของผู้ของโครงการไปก่อนและตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้รัฐบาลรับประกันภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.18) การบริหารโครงการและสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการของโครงการรวมเป็นของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานสามสนามบินตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			หน่วย : ล้านบาท	
	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น	ลดลง	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น	ลดลง	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 64
	4,270.67	-	-	950.66	85.53	-	3,234.48	3,320.01
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	16,777.49	-	4,270.67	6,572.40	590.25	-	9,614.84	10,205.09
ทางรถไฟและสะพาน	5,486.56	-	16,777.49	5,466.79	0.90	-	18.87	19.77
รถจักรและล้อเลื่อน	5,184.53	-	5,486.56	4,435.32	142.61	-	606.60	749.21
อานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	2,759.18	-	5,184.53	2,759.18	-	0.70	-	-
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	1,074.89	-	2,758.48	1,074.89	-	-	-	-
สินทรัพย์ถาวรอื่น	35,553.32	-	1,074.89	21,259.24	819.29	0.70	13,474.79	14,294.08
<b>รวม</b>			<b>35,552.62</b>	<b>21,259.24</b>	<b>819.29</b>	<b>0.70</b>	<b>22,077.83</b>	

หมายเหตุ : ราคาทุนยกมาตั้งงวดเท่ากับมูลค่าโครงการฯ 35,659.99 ล้านบาท หักลดตัดจำหน่ายทรัพย์สินระหว่างปี 2563 จำนวน 1.41 ล้านบาท และระหว่างปี 2564 จำนวน 105.26 ล้านบาท  
โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ได้ดำเนินการก่อสร้างและเปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2564 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 มีมูลค่าโครงการฯ ส่วนที่รัฐบาลสนับสนุนตามกรอบวงเงินงบประมาณของคณะรัฐมนตรีครั้งสุดท้าย เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการอนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณเพิ่มเติมตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.54

8.9. สินทรัพย์สิทธิการใช้

	หน่วย: ล้านบาท	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
<b>ราคาทุน</b>		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	17.71	12.30
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	794.13	780.63
หัก สินทรัพย์ลดลง	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	<u>811.84</u>	<u>792.93</u>
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	8.62	6.15
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	9.34	6.15
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	<u>17.96</u>	<u>12.30</u>
<b>ราคาตามบัญชี</b>		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	9.09	6.15
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	<u>793.88</u>	<u>780.63</u>

8.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64
<b>ราคาทุน</b>				
ณ วันต้นปี	20.51	2.14	1.44	1.44
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	110.34	18.37	100.68	-
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นปี	<u>130.85</u>	<u>20.51</u>	<u>102.12</u>	<u>1.44</u>
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>				
ณ วันต้นปี	1.92	1.56	1.44	1.22
บวก ค่าตัดจำหน่าย/รับโอน	33.68	0.36	33.55	0.22
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นปี	<u>35.60</u>	<u>1.92</u>	<u>34.99</u>	<u>1.44</u>
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
ณ วันต้นปี	18.59	0.58	-	0.22
ณ วันสิ้นปี	<u>95.25</u>	<u>18.59</u>	<u>67.13</u>	<u>-</u>

8.11 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.73	17.68	17.73	17.68
เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัวพนักงาน	4.23	5.52	4.23	5.52
<b>รวม</b>	<b>21.96</b>	<b>23.20</b>	<b>21.96</b>	<b>23.20</b>

8.12 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนเมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดยกมา	17,138.08	9,755.54	17,138.08	9,755.54
บวก จ่ายล่วงหน้า	12,843.13	12,021.98	12,843.13	12,021.98
	29,981.21	21,777.52	29,981.21	21,777.52
หัก ชำระตามค่างวดงาน	2,288.77	4,639.44	2,288.77	4,639.44
<b>ยอดยกไป</b>	<b>27,692.44</b>	<b>17,138.08</b>	<b>27,692.44</b>	<b>17,138.08</b>

เงินจ่ายล่วงหน้าส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าในโครงการก่อสร้างตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

8.13 ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี

รายได้ภาษีเงินได้เป็นส่วนของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2565	2564
<b>ภาษีเงินได้ปัจจุบัน</b>		
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	-	-
<b>ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี</b>		
การเปลี่ยนแปลงของผลต่างชั่วคราว	6.84	(0.94)
<b>รายได้ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน</b>	<b>6.84</b>	<b>(0.94)</b>

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดขึ้นในระหว่างปี มีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท		
	2564	งบกำไรขาดทุน	2565
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	0.04	0.08	0.12
ขาดทุนสะสมทางภาษี	0.90	6.76	7.66
รวม	0.94	6.84	7.78

8.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564
ยอดยกมา	246,599.72	230,084.44	246,599.72	230,084.44
บวก ขาดทุนสะสมส่วนเพิ่ม	27,917.03	17,515.28	27,917.03	17,515.28
	274,516.75	247,599.72	274,516.75	247,599.72
หัก รับเงินงบประมาณ	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00
ยอดยกไป	273,516.75	246,599.72	273,516.75	246,599.72

ตั้งแต่ปี 2554 รพท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รพท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิในงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 273,516.75 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รพท. จำนวน 160,728.54 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 112,788.21 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท			
ปี	ผลขาดทุนสุทธิ ปรับปรุงใหม่	รับเงินงบประมาณ ขดเขย	ผลขาดทุนสะสม ที่ยังไม่ได้รับขดเขย ณ วันที่ 30 ก.ย. 65
2550	1,355.89	1,000.00	355.89
2551	5,579.05	-	5,579.05
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	17,515.28	-	17,515.28
2565	27,917.03	-	27,917.03
รวม	274,516.75	1,000.00	273,516.75

หมายเหตุ : ยอดปี 2565 รวมการคืนเงินค่าปรับสัญญาโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงที่เคยเรียกเก็บในปี 2561 จำนวน 244.46 ล้านบาท ซึ่ง รฟท. นำมาปรับปรุงกับผลขาดทุนสะสม

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุน สำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดเงินสำรอง ขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

กรณีรายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาด และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากผลต่างของรายได้หักรายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ให้ รฟท. ต้องนำเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาล ส่วนหนึ่ง ตั้งแต่ปี 2527 - 2540 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. มีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมา

ถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลและในปี 2541 งบการเงินของ รพท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ฯ เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รพท. ซึ่งสำนักงบประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุนของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา

ในปี 2565 รพท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุนจากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2565 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท ซึ่งเป็นการชดเชยผลขาดทุนของปี 2550

#### 8.15 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่
	2565	2564	2565	2564
เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ	1,750.50	804.80	1,750.50	804.80
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ	174,823.85	204,060.48	174,823.85	204,060.48
เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ	22,558.06	22,558.06	22,558.06	22,558.06
<b>รวม</b>	<b>199,132.41</b>	<b>227,423.34</b>	<b>199,132.41</b>	<b>227,423.34</b>

เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับเป็นเงินอุดหนุนในส่วนของปี 2564 และ 2565 ที่ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล

เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับประกันดอกเบี้ยเงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับประกัน สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา

เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับเป็นเงินกู้ในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับประกัน สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 ยอดคงเหลือเป็นเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ทั้งจำนวน

#### 8.16 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	1,098.22	2,080.95	1,098.22	2,080.95
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	12.82	12.82	12.82	12.82
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	123.68	25.05	123.68	25.05
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	118.05	108.91	118.05	108.91
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน	196.95	196.97	196.95	196.97
เงินจ่ายอื่น	1.03	0.96	0.27	0.93
<b>รวม</b>	<b>1,550.75</b>	<b>2,425.66</b>	<b>1,549.99</b>	<b>2,425.63</b>

8.17 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เจ้าหนี้การค้า	3,403.04	2,011.78	3,399.50	2,028.25
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	478.28	574.62	459.87	566.79
ภาษีค้างจ่าย	351.92	425.16	342.95	412.35
<b>รวม</b>	<b>4,233.24</b>	<b>3,011.56</b>	<b>4,202.32</b>	<b>3,007.39</b>

8.18 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท					
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฯ รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่
2565	2564	2565	2564	2565	2564	
เงินกู้ต่างประเทศ	17,925.20	17,566.52	28,037.94	33,788.82	45,963.14	51,355.34
เงินกู้ภายในประเทศ						
- พันธบัตร	141,596.00	118,723.00	-	-	141,596.00	118,723.00
- ธนาคารออมสิน	28,440.41	26,556.81	-	-	28,440.41	26,556.81
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	26,358.46	30,108.16	-	-	26,358.46	30,108.16
- กระทรวงการคลัง	-	-	152,995.28	129,572.86	152,995.28	129,572.86
<b>รวม</b>	<b>214,320.07</b>	<b>192,954.49</b>	<b>181,033.22</b>	<b>163,361.68</b>	<b>395,353.29</b>	<b>356,316.17</b>
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	44,340.23	36,246.57	28,923.81	30,341.23	73,264.04	66,587.80
<b>คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาว</b>	<b>169,979.84</b>	<b>156,707.92</b>	<b>152,109.41</b>	<b>133,020.45</b>	<b>322,089.25</b>	<b>289,728.37</b>

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 การประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางการรับภาระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ปลัดกระทรวงคมนาคม ประธานการประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมในครั้งนี้สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ในคราวอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา) ได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม รฟท. และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ร่วมกันหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ต่อไป

รฟท. ได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และขอความเห็นชอบ

แนวทางการชำระหนี้โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตามหนังสือ รพท. ด่วนที่สุด ที่ รพท1/887/2563 ลงวันที่ 23 เมษายน 2563 เพื่อพิจารณาข้อเสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี มีหนังสือที่ นร 0506/36668 เรื่อง ขอบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองว่านายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว ส่งคืนเรื่องให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการประเด็นต่างๆ ให้เกิดความชัดเจน อาทิ ประเด็นผู้รับภาระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ประเด็นการให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินรับภาระค่าเสียหาย ค่าใช้จ่ายและค่าเสียโอกาสจากการชำระค่าสิทธิการบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ลำช้า และประเด็นผลกระทบของการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินต่อภาระทางการเงินของ รพท. และภาระทางการคลังในการชำระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ โดยเร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 เรื่องแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นจากกระทรวงการคลังไปดำเนินการ

เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2566 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ. หรือ EEC) มีมติที่ประชุม ครั้งที่ 1/2566 เห็นชอบหลักการเดินหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และเสนอการปรับสัญญาร่วมลงทุนกับคู่สัญญาเอกชน ตามขั้นตอนของกฎหมายให้เอกชนผ่อนชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนโครงการ แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และช่วยให้บริการโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ กพอ. จะนำเสนอ ครม. เพื่อทราบและให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาการเสนอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย  
 8.18.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ  
 8.18.1.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน	ปีเริ่มต้นสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 64	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระ	(กำไร)ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการเปลี่ยนระบบหัวรถจักร ส่วนที่ 1	AL 8265654	4.09 ล้านยูโร	ปี 2544	33 ปี	0.75	49.92	-	(3.82)	(2.72)	3.80	39.58	43.38
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการจัดการจราจรสัมปทานเปลี่ยน ส่วนที่ 1	AL 8265613	2.05 ล้านยูโร	ปี 2544	32.5 ปี	0.75	26.42	-	(1.92)	(1.44)	1.92	21.14	23.06
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีส่วนที่เหลือ	AL 9265521	2.61 ล้านยูโร	ปี 2544	23.5 ปี	2.00	20.83	-	(4.93)	(1.13)	4.92	9.85	14.77
เงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น ครั้งที่ 23	TXXIII-5	2,430.88 ล้านบาท	ปี 2541	24 ปี 7 เดือน	2.20	80.70	-	(36.56)	(9.20)	34.94	-	34.94
เงินกู้ยืมจากความร่วมมือระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34 - ส่วนตัวรถ	TXXIV-1	90,631.00 ล้านบาท	ปี 2559	15 ปี	0.30	17,388.65	5,374.40	(2,504.78)	(2,449.22)	2,294.86	15,514.19	17,809.05
	รวม					17,566.52	5,374.40	(2,552.01)	(2,463.71)	2,340.44	15,584.76	17,925.20

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย	จำนวนโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเดิมผู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	ไถ่ถอนใน ระหว่าง งวด	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป	รวม
2552	กรุงเทพ	1,000.00	7 ก.ย. 52	7 ก.ย. 67	15 ปี	4.4200	1,000.00	-	-	-	1,000.00	1,000.00
2552	กรุงเทพ	1,000.00	28 ก.ย. 52	28 ก.ย. 67	15 ปี	4.6000	1,000.00	-	-	-	1,000.00	1,000.00
2553	กสิกรไทย	1,000.00	22 มี.ค. 53	22 มี.ค. 65	12 ปี	4.3000	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2553	อมสิน	1,000.00	29 มี.ค. 53	29 มี.ค. 65	12 ปี	4.1600	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2554	ไทยพาณิชย์	1,000.00	11 ก.ค. 54	11 ก.ค. 66	12 ปี	4.0300	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2554	ธนาคารชาร์เตอร์ด (ไทย)	1,000.00	25 ส.ค. 54	25 ส.ค. 66	12 ปี	3.9900	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2555	กรุงเทพ	1,000.00	10 เม.ย. 55	10 เม.ย. 65	10 ปี	4.0050	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2555	กรุงเทพ	1,000.00	23 ก.ค. 55	23 ก.ค. 65	10 ปี	3.8400	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2555	ธนาคารชาร์เตอร์ด (ไทย)	1,600.00	9 ส.ค. 55	9 ส.ค. 65	10 ปี	3.7500	1,600.00	-	(1,600.00)	-	-	-
2555	ธนาคารชาร์เตอร์ด (ไทย) ไทยพาณิชย์ และกรุงเทพ	2,000.00	6 ก.ย. 55	6 ก.ย. 65	10 ปี	3.8000	2,000.00	-	(2,000.00)	-	-	-
2556	ไทยพาณิชย์	1,200.00	23 เม.ย. 56	23 เม.ย. 66	10 ปี	3.6850	1,200.00	-	-	1,200.00	-	1,200.00
2556	ธนาคารชาร์เตอร์ด (ไทย)	1,000.00	6 ก.ย. 56	6 ก.ย. 66	10 ปี	4.5900	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2556	กรุงเทพ	1,000.00	24 ก.ย. 56	24 ก.ย. 66	10 ปี	4.3500	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2556	ธนาคารชาร์เตอร์ด (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	ไทยพาณิชย์	1,000.00	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 66	10 ปี	4.3500	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2556	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

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย	จำนวน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	ไถ่ถอนใน ระหว่าง งวด	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป	รวม
2557 1	1,000.00	8 เม.ย. 57	8 เม.ย. 57	10 ปี	4.0200	1,000.00	-	-	-	1,000.00	1,000.00
2557 3	1,190.00	29 พ.ค. 57	29 พ.ค. 67	10 ปี	3.8400	1,190.00	-	-	-	1,190.00	1,190.00
2557 5	2,000.00	7 ส.ค. 57	7 ส.ค. 67	10 ปี	3.8800	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00
2557 7	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	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	700.00	27 พ.ย. 57	27 พ.ย. 67	10 ปี	3.2300	700.00	-	-	-	700.00	700.00
2558 6	4,227.00	29 ก.ย. 58	29 ก.ย. 65	7 ปี	2.8100	4,227.00	-	(4,227.00)	-	-	-
2559 1	2,000.00	15 ธ.ค. 58	15 ธ.ค. 65	7 ปี	2.7100	2,000.00	-	-	2,000.00	-	2,000.00
2559 2	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	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	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	3,370.00	15 พ.ย. 61	15 พ.ย. 66	5 ปี	2.6300	3,370.00	-	-	-	3,370.00	3,370.00
2562 2	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	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	2,000.00	23 ก.ย. 62	23 ก.ย. 69	7 ปี	1.6260	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00
2563 1	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	7,400.00	24 ธ.ค. 62	24 มี.ย. 72	9 ปี 6 เดือน	1.7500	7,400.00	-	-	-	7,400.00	7,400.00

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย	เจ้าหน่วยโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	ไถ่ถอนใน ระหว่าง งวด	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป	รวม
2563	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	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	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	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	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	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	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	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	อมสิน	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	อมสิน	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	อมสิน	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	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	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	กรุงไทย	4,000.00	1 ธ.ค. 64	1 มิ.ย. 70	5 ปี 6 เดือน	1.4940	-	4,000.00	-	-	-	4,000.00
2565	ซีไอเอ็มบีไทย	5,000.00	2 ก.พ. 65	2 ก.พ. 71	6 ปี	1.7800	-	5,000.00	-	-	-	5,000.00
2565	ไทยพาณิชย์	5,000.00	23 ก.พ. 65	2 ก.พ. 75	10 ปี	2.2850	-	5,000.00	-	-	-	5,000.00

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ – พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย	จำนวนโดยธนาคาร (ล้านบาท)	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	ไถ่ถอนใน ระหว่าง งวด	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป	รวม
2565	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	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	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	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	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
	<b>รวม</b>	<b>153,423.00</b>					<b>118,723.00</b>	<b>34,700.00</b>	<b>(11,827.00)</b>	<b>8,200.00</b>	<b>133,396.00</b>	<b>141,596.00</b>

8.18.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ - เงินกู้ยืมธนาคาร

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด	จ่ายชำระใบ ระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	6,000.00	02 ก.ค. 62	02 ก.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0709	6,000.00	-	(6,000.00)	-	-	-
ออมสิน	5,000.00	04 เม.ย. 62	04 เม.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1115	5,000.00	-	(5,000.00)	-	-	-
ออมสิน	4,000.00	21 ต.ค. 63	21 ต.ค. 65	2 ปี	BIBOR + 0.1800	4,000.00	-	(4,000.00)	-	-	-
ออมสิน	4,000.00	28 มี.ย. 62	28 มี.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0709	1,841.94	-	(1,841.94)	-	-	-
ออมสิน	7,500.00	17 ก.พ. 64	17 ก.พ. 66	2 ปี	BIBOR - 0.0100	7,500.00	-	-	7,500.00	-	7,500.00
ออมสิน	956.00	16 มี.ย. 64	16 ต.ค. 65	1 ปี 6 เดือน	BIBOR - 0.0101	956.00	-	(956.00)	-	-	-
ออมสิน	1,381.05	16 ก.ค. 64	16 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.2000	1,258.87	-	-	1,258.87	-	1,258.87
ออมสิน	1,440.00	17 พ.ย. 64	17 พ.ย. 65	1 ปี	BIBOR + 0.3850	-	1,064.81	-	1,064.81	-	1,064.81
ออมสิน	2,671.09	20 ต.ค. 64	20 เม.ย. 66	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.3450	-	2,671.09	-	2,671.09	-	2,671.09
ออมสิน	2,249.00	21 มี.ค. 65	21 มี.ค. 69	4 ปี	คงที่ 1.1600	-	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	4,700.00
ออมสิน	1,710.00	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4290	-	100.00	-	-	100.00	100.00
ออมสิน	1,225.67	20 ก.ค. 65	20 ก.ค. 66	1 ปี	BIBOR + 0.2100	-	1,225.67	-	1,225.67	-	1,225.67
ออมสิน	1,910.00	25 ต.ค. 65	25 ต.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.2890	-	1,910.00	-	-	1,910.00	1,910.00
ออมสิน	6,200.00	06 ก.ย. 65	06 มี.ค. 67	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.2890	-	6,200.00	-	-	6,200.00	6,200.00
กรุงไทย	3,046.00	02 ก.ค. 62	02 ก.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0500	3,046.00	-	(3,046.00)	-	-	-
กรุงไทย	5,000.00	04 เม.ย. 62	04 เม.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1011	5,000.00	-	(5,000.00)	-	-	-

8.18.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ – เงินกู้ยืมธนาคาร (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาวกม ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	مبلغเงินกู้ ระหว่างงวด	จ่ายชำระใน ระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
กรุงไทย	10,900.00	11 มี.ค. 63	11 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.17111	10,600.00	-	-	10,600.00	-	10,600.00
กรุงไทย	1,500.00	11 พ.ย. 63	11 พ.ย. 65	2 ปี	BIBOR + 0.2200	1,153.66	-	(1,153.66)	-	-	-
กรุงไทย	829.15	28 มิ.ย. 62	28 มิ.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0700	829.15	-	(829.15)	-	-	-
กรุงไทย	1,887.00	01 ก.ค. 64	01 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.1000	1,479.35	-	-	1,479.35	-	1,479.35
กรุงไทย	8,000.00	23 มิ.ย. 64	23 มิ.ย. 66	2 ปี	BIBOR ณ วันนั้น	8,000.00	-	-	8,000.00	-	8,000.00
กรุงไทย	4,000.00	20 ต.ค. 64	20 ต.ค. 65	9 เดือน	คงที่ 0.85	-	4,000.00	(4,000.00)	-	-	-
กรุงไทย	1,279.11	20 ม.ค. 65	20 ม.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4400	-	1,279.11	-	-	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	5,000.00
รวม						56,664.97	29,960.65	(31,826.75)	33,799.79	20,999.08	54,798.87

อัตราดอกเบี้ย BIBOR สำหรับเงินกู้ยืมของการรถไฟฯ หมายถึง อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) แบบ 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

8.18.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับประกัน

8.18.2.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน (ล้านบาท)	ปีเริ่มต้นสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ณ 1 ต.ค. 64	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระ	Roll-over สัญญา	(กำไร)ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้ยืมโครงการรวมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 31	TXXXI-1	63,018.00	ปี 2552	25 ปี	0.01 - 1.40	635.48	-	(50.84)	-	-	50.83	533.81	584.64
เงินกู้ยืมโครงการรวมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 33	TXXXIII-1	38,203.00	ปี 2558	20 ปี	0.01 - 0.40	10,857.09	-	(775.51)	-	-	775.51	9,306.07	10,081.58
เงินกู้ยืมโครงการรวมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34	TXXXIV-1	71,780.00	ปี 2559	15 ปี	0.30	21,849.91	-	(2,064.58)	-	(2,761.37)	1,891.55	15,132.41	17,023.96
- ค้างงานก่อสร้าง		1,526.00	ปี 2559	15 ปี	0.01	446.34	-	(42.17)	-	(56.41)	38.64	309.12	347.76
- ค่าที่ปรึกษา		174,527.00				33,788.82	-	(2,933.10)	-	(2,817.78)	2,756.53	25,281.41	28,037.94
รวม													

8.18.2.2 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (พันธบัตร)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรรัฐบาล	จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี (ปรับปรุ่งใหม่)	พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุ่งใหม่)	ออกจำหน่ายระหว่างงวด	ไถ่ถอนในระหว่างงวด	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ให้กู้ต่อ	ธนาคารแห่งประเทศไทย	12,000.00	11-ช/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-ช/2564	1 มี.ค. 64	17 มิ.ย. 85	21.31 ปี	2.0000	15,000.00	-	-	-	15,000.00	15,000.00
ปี 2551 ครั้งที่ 6	ฮ่องกงและไต้หวัน	1,000.00		3 ก.ค. 51	3 ก.ค. 66	15 ปี	6.5390	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
ปี 2556 ครั้งที่ 6	ฮ่องกงและไต้หวัน	1,600.00		16 พ.ค. 56	16 พ.ค. 66	10 ปี	3.7900	1,600.00	-	-	1,600.00	-	1,600.00
ปี 2559 ครั้งที่ 3	ฮ่องกงและไต้หวัน	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 2560 ครั้งที่ 2	กรุงเทพฯ	6,000.00		22 ส.ค. 60	22 ส.ค. 65	5 ปี	1.8500	6,000.00	-	(6,000.00)	-	-	-
ปี 2563 ครั้งที่ 5	กรุงเทพฯ	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	กรุงเทพฯ	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	ฮ่องกงและไต้หวัน	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	ฮ่องกงและไต้หวัน	2,158.06		20 ต.ค. 64	20 ม.ย. 68	3 ปี 6 เดือน	1.0500	-	2,158.06	-	-	2,158.06	2,158.06
ปี 2565 ครั้งที่ 10	ฮ่องกงและไต้หวัน	6,000.00		22 ส.ค. 65	22 ส.ค. 72	7 ปี	2.3900	-	6,000.00	-	-	6,000.00	6,000.00
รวม		55,558.06						47,400.00	8,158.06	(6,000.00)	2,600.00	46,958.06	49,558.06

หมายเหตุ : พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี 2551 ถึงปี 2565 และเงินกู้ธนาคารออมสิน (วงเงิน 4,000 ล้านบาท) บางส่วน รวมจำนวน 22,558.06 ล้านบาท เป็นพันธบัตรและ

เงินกู้เพื่อชำระหนี้เงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทั่งวงการค้าคลัง

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ ระหว่าง งวด	จ่ายชำระ ในระหว่าง งวด	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,500.00	10-ท/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 67	5 ปี	BIBOR - 0.0500	2,500.00	-	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	2,500.00	10-ท/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 67	5 ปี	BIBOR - 0.0100	2,500.00	-	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	2,500.00	10-ท/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-ท/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 72	10 ปี	BIBOR + 0.0400	2,500.00	-	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	183.98	4-ท/2564	17 มี.ค. 64	17 มี.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.2000	161.22	-	-	-	-	161.22	161.22
ออมสิน	4,500.00	8-ท/2564	31 พ.ค. 64	31 พ.ค. 68	4 ปี	BIBOR	4,500.00	-	-	-	-	4,500.00	4,500.00
ออมสิน	661.59	9-ท/2564	16 ก.ค. 64	16 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.2000	558.80	-	(558.80)	-	-	-	-
ออมสิน	2,074.00	5-ท/2565	21 มี.ค. 65	21 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4300	-	1,803.31	-	-	-	1,803.31	1,803.31
ออมสิน	657.00	18-ท/2562	18 ก.ย. 62	18 ก.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0810	593.42	-	(593.42)	-	-	-	-
ออมสิน	2,461.00	16-ท/2562	09 ส.ค. 62	09 ส.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0711	2,458.04	-	-	(2,458.04)	-	-	-
ออมสิน	2,458.04	15-ท/2565	09 ส.ค. 65	09 ส.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.2890	-	-	-	2,458.04	-	2,458.04	2,458.04
ออมสิน	854.08	17-ท/2562	02 ก.ย. 62	02 ก.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0750	854.08	-	-	(854.08)	-	-	-
ออมสิน	1,274.99	10-ท/2563	10 เม.ย. 63	10 เม.ย. 66	3 ปี	BIBOR - 0.1782	1,274.99	-	-	-	1,274.99	-	1,274.99
ออมสิน	10,000.00	8-ท/2562	09 เม.ย. 62	09 เม.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1115	958.09	-	-	(958.09)	-	-	-
ออมสิน	8,100.00	02-ท/2564	10 ก.พ. 64	10 ก.พ. 67	3 ปี	BIBOR - 0.0200	8,100.00	-	-	-	-	8,100.00	8,100.00

รวม

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระพวงการค้าคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับรุ่งใหม่)	เบิกเงินกู้ ระหว่าง งวด	จ่ายชำระ ในระหว่าง งวด	Roll Over สัญญา	เงินกู้ระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,500.00	13-ท/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.2800	316.65	2,183.35	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	2,500.00	13-ท/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3000	-	394.54	-	-	-	394.54	394.54
ออมสิน	5,300.00	13-ท/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3950	-	1,087.79	-	-	-	1,087.79	1,087.79
ออมสิน	854.08	16-ท/2565	2 ก.ย. 65	2 ก.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3100	-	-	-	854.08	-	854.08	854.08
ออมสิน	2,195.00	21-ท/2562	25 ต.ค. 62	24 ก.ค. 65	2 ปี 9 เดือน	BIBOR - 0.0912	2,195.00	-	-	(2,195.00)	-	-	-
ออมสิน	420.00	11-ท/2563	27 เม.ย. 63	27 เม.ย. 66	3 ปี	BIBOR - 0.1782	420.00	-	-	-	420.00	-	420.00
ออมสิน	2,600.00	8-ท/2565	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3590	-	633.94	-	-	-	633.94	633.94
ออมสิน	2,195.00	12-ท/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3850	-	-	-	2,195.00	-	2,195.00	2,195.00
ออมสิน	5,122.00	6-ท/2562	21 มี.ค. 62	21 มี.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1112	1,991.57	-	(1,991.57)	-	-	-	-
ออมสิน	5,905.00	27-ท/2563	21 ธ.ค. 63	21 ธ.ค. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	2,141.09	2,447.30	-	-	-	4,588.39	4,588.39
ออมสิน	4,400.00	5-ท/2563	15 ม.ค. 63	15 ม.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.1355	4,400.00	-	-	-	4,400.00	-	4,400.00
ออมสิน	3,772.00	28-ท/2563	21 ม.ค. 64	21 ม.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3,281.12	150.25	-	-	-	3,431.37	3,431.37
ออมสิน	4,400.00	14-ท/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.4000	-	2,666.01	-	-	-	2,666.01	2,666.01
ออมสิน	4,520.00	10-ท/2565	01 ก.ค. 65	01 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	-	1,253.52	-	-	-	1,253.52	1,253.52
ออมสิน	4,000.00		28 มิ.ย. 62	28 มิ.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0709	2,158.06	-	(2,158.06)	-	-	-	-
ออมสิน	5,540.10	4-ท/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	-	5,540.10	-	-	-	5,540.10	5,540.10

297

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ – กระแสทางการเงินการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะเวลา ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ ระหว่าง งวด	จ่ายชำระ ในระหว่าง งวด	Roll Over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	7,450.00	3-ท/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	-	7,283.50	-	-	-	7,283.50	7,283.50
กรุงไทย	385.00	7-ท/2564	10 พ.ค. 64	10 พ.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.0700	253.00	-	-	-	-	253.00	253.00
กรุงไทย	10.44	24-ท/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3.64	5.57	-	-	-	9.21	9.21
กรุงไทย	3,949.00	4-ท/2562	14 ก.พ. 62	14 ก.พ. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1011	3,949.00	-	-	(3,949.00)	-	-	-
กรุงไทย	6.08	23-ท/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3.79	2.29	-	-	-	6.08	6.08
กรุงไทย	4,700.00	1-ท/2563	10 ม.ค. 63	09 เม.ย. 65	2 ปี 2 เดือน 30 วัน	BIBOR - 0.12468	4,700.00	-	-	(4,700.00)	-	-	-
กรุงไทย	4,700.00	7-ท/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	-	-	-	4,700.00	-	4,700.00	4,700.00
กรุงไทย	10,000.00	6-ท/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	-	-	-	958.09	-	958.09	958.09
กรุงไทย	1,800.00	3-ท/2563	15 ม.ค. 63	15 ม.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.13199	1,800.00	-	-	-	1,800.00	-	1,800.00
กรุงไทย	3,305.00	6-ท/2563	12 มี.ค. 63	12 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.16589	3,305.00	-	-	-	3,305.00	-	3,305.00
กรุงไทย	1,428.00	15-ท/2562	24 ก.ค. 62	24 ก.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0700	1,428.00	-	(1,428.00)	-	-	-	-
กรุงไทย	4,983.48	25-ท/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3,008.03	1,975.45	-	-	-	4,983.48	4,983.48
กรุงไทย	1,600.00	4-ท/2563	15 ม.ค. 63	15 ม.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.13299	1,600.00	-	-	-	1,600.00	-	1,600.00
กรุงไทย	2,700.00	12-ท/2563	22 เม.ย. 63	22 เม.ย. 66	3 ปี	BIBOR - 0.08889	2,700.00	-	-	-	2,700.00	-	2,700.00
กรุงไทย	1,000.00	15-ท/2563	17 ก.ย. 63	17 ก.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.2700	1,000.00	-	-	-	-	1,000.00	1,000.00
กรุงไทย	8,000.00	7-ท/2563	17 มี.ค. 63	17 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.17589	8,000.00	-	-	-	8,000.00	-	8,000.00

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ – กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะเวลา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ ระหว่าง งวด	จ่ายชำระ ในระหว่าง งวด	Roll over สัญญา	เงินกู้มีระยะเวลา ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	เงินกู้มีระยะเวลา ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	รวม
กรุงไทย	5,769.00	12-ท/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-ท/2565	14 ก.พ. 65	14 ก.พ. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4500	-	-	3,949.00	-	3,949.00	-	3,949.00
กรุงเทพ	500.00	9-ท/2564	16 ก.ค. 64	16 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.1800	500.00	-	(432.71)	-	-	67.29	67.29
กรุงเทพ	500.00	12-ท/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2600	500.00	-	-	-	500.00	-	500.00
กรุงเทพ	500.00	12-ท/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2900	500.00	-	-	-	500.00	-	500.00
กรุงเทพ	500.00	14-ท/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3500	-	500.00	-	-	500.00	-	500.00
กรุงเทพ	500.00	14-ท/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3800	-	500.00	-	-	500.00	-	500.00
รวม							82,172.86	28,426.92	(7,162.56)	-	23,567.28	79,869.94	103,437.22

อัตราดอกเบี้ย BIBOR สำหรับเงินกู้ยืมของการรถไฟฯ หมายถึง อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) แบบ 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

8.19 เจ้าหนี้กองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รถฟท. ซึ่งเป็นเงินที่ฝากไว้กับ รถฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 60.96 ล้านบาท และ 183.10 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นเงินสุทธิต่อจากยอดเงินสะสมที่เกิดจากผู้ปฏิบัติงานใน รถฟท. และเงินให้กู้แก่สมาชิกของกองทุนเงินสะสมฯ ที่ รถฟท. จ่ายแทนจากกองทุนเงินสะสมฯ

8.20 ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฟ้า รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	11.04	9.64	121.71	133.22	132.75	142.86
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ						
- กระทรวงการคลัง	-	-	522.80	329.87	522.80	329.87
- พันธบัตร	731.43	490.26	-	106.44	731.43	596.70
- ธนาคารออมสิน	44.17	51.66	-	6.91	44.17	58.57
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	44.97	29.17	-	13.01	44.97	42.18
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่ต่างชำระ	831.61	580.73	644.51	589.45	1,476.12	1,170.18

8.21 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	1,174.17	1,168.34	1,174.17	1,168.34
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	150.84	91.74	150.84	91.74
รายได้ค่าสิทธิร่วมลงทุนรอบปรับโอน	10,671.09	-	10,671.09	-
รายได้ค่าโดยสาร ARL รอการหักโอน	382.59	-	382.59	-
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	161.51	573.99	161.51	573.99
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	71.27	42.33	71.27	42.33
รวม	12,611.47	1,876.40	12,611.47	1,876.40

รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 1,174.17 ล้านบาท เป็นรายได้รับล่วงหน้าที่ยังไม่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 572.47 ล้านบาท

รายได้ค่าสิทธิร่วมลงทุนรอบปรับโอน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 10,671.09 ล้านบาท เป็นบัญชีพักจากการบันทึกมูลค่าโอนสิทธิบริหารโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ที่ รถฟท. จะได้รับจากบริษัทร่วมลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุน และบันทึกข้อตกลง ซึ่งกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.3 และข้อ 8.55

รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 161.51 ล้านบาท เป็นค่าขายรางและเครื่องประกอบราง และอื่น ๆ จำนวน 55.42 ล้านบาท ซึ่งเป็นสินทรัพย์รอการขายที่ รฟท. รอสงมอบให้แก่ผู้ซื้อรางและเครื่องประกอบรางและอื่น ๆ ที่ชำระเงินแล้ว

8.22 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.74	17.68	17.74	17.68
เงินประกันตัวพนักงาน	4.23	5.52	4.23	5.52
<b>รวม</b>	<b>21.97</b>	<b>23.20</b>	<b>21.97</b>	<b>23.20</b>

8.23 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินมัดจำ	1,931.23	866.78	1,931.23	864.30
เงินประกัน	2,420.27	2,684.35	2,416.07	2,683.65
<b>รวม</b>	<b>4,351.50</b>	<b>3,551.13</b>	<b>4,347.30</b>	<b>3,547.95</b>

8.24 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดยกมา	4,325.01	4,784.63	4,325.01	4,784.63
บวก อุปกรณ์รับบริจาค	-	-	-	-
	4,325.01	4,784.63	4,325.01	4,784.63
หัก รับรู้เป็นรายได้	442.98	445.66	442.98	445.66
จัดประเภทรายการใหม่และปรับปรุง	-	13.96	-	13.96
<b>ยอดยกไป</b>	<b>3,882.03</b>	<b>4,325.01</b>	<b>3,882.03</b>	<b>4,325.01</b>

8.25 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2565	2564	2565	2564
ยอดยกมา	311,395.64	300,369.88	311,395.64	300,369.88
<b>บวก</b> งบเงินรัฐบาลอนุมัติที่เริ่มเบิกจ่าย	27,176.47	13,441.47	27,176.47	13,441.47
	338,572.11	313,811.35	338,572.11	313,811.35
<b>หัก</b> รับรู้เป็นรายได้	1,589.42	1,601.17	1,589.42	1,601.17
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	1.20	-	1.20
ปรับปรุง	45,297.29	813.34	45,297.29	813.34
<b>ยอดยกไป</b>	<b>291,685.40</b>	<b>311,395.64</b>	<b>291,685.40</b>	<b>311,395.64</b>

รายการปรับปรุง เป็นการปรับวงเงินงบประมาณที่วงเงินตามสัญญาน้อยกว่ากรอบวงเงินอนุมัติจากรัฐบาลของทรัพย์สินที่สร้างเสร็จแล้วและการปรับปรุงออกของโครงการทรัพย์สินที่ยังไม่ได้เริ่มเบิกจ่ายเงิน

รฟท. เริ่มบันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาลตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก เป็นต้นมา

8.26 หนี้สินตามสัญญาเช่า

มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าและการเคลื่อนไหวสำหรับปี

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	37.91	34.97
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	789.53	776.03
ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น	0.23	0.01
หนี้สินชำระในปี	(11.01)	(7.42)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	816.66	803.59
<b>หัก</b> ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	<b>(37.72)</b>	<b>(32.45)</b>
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	778.94	771.14

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 รฟท. มีภาระผูกพันตามสัญญาเช่าที่ดินกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) จำนวนค่าเช่าตามสัญญาเช่าทั้งสิ้น 1,220.29 ล้านบาท (รวมค่าเช่าที่ดินค้างจ่ายตามสัญญาเดิมจำนวน 27.56 ล้านบาท) กำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี เพื่อประกอบธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของ รฟท. สัญญาเช่ากำหนดให้ทั้ง 2 หน่วยงานนำค่าเช่าที่ดินที่แต่ละฝ่ายจะต้องชำระต่อกันมาหักกลบลบกันในแต่ละปีตลอดอายุสัญญาเช่า และจะชำระเงินส่วนต่างเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ซึ่งในปี 2565 รฟท. ได้ตกลงร่วมกันกับ กนอ. เกี่ยวกับแนวทางการจ่ายชำระค่าเช่าที่ดินจากสัญญาเช่าเดิม จำนวน 27.56 ล้านบาท และส่วนต่างค่าเช่าตามสัญญาเช่าแต่ละปี ซึ่งแตกต่างจากเงื่อนไขในสัญญาเช่า ในปี 2565 รฟท. จึงจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าตามที่ตกลงร่วมกันเป็นส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

**8.27 ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน**

ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ประเภทผลประโยชน์ระยะยาวและผลประโยชน์หลังออกจากงานประกอบด้วย ภาวะผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ ภาวะผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลา ยาวนาน ภาวะบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ ภาวะบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ ค่าทำศพ และภาวะค่ารักษาพยาบาล

ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (TAS19) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน สนับสนุนให้หน่วยงานใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วย ที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit method) ในการประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงาน (Defined Benefit Obligation) ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการให้บริการที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตและเงินเดือนที่คาดหมายในอนาคต

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สิน ตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน ดังนี้

	หน่วย : ร้อยละ			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
อัตราคิดลด	1.89-4.11	1.89-3.58	1.97-2.68	2.60-3.58
อัตรการขึ้นเงินเดือน	6.00-6.50	5.00-6.00	6.50	6.00
อัตรการหมุนเวียนของพนักงาน	0.57-22.92	0.57-11.46	0.57-6.88	0.57-6.88
อัตราเงินเฟ้อ	2.75	2.75	2.75	2.75
อัตรการเพิ่มของค่ารักษาพยาบาล	8.00	6.00	8.00	6.00
อัตรามรณะอ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17)	105.00	105.00	105.00	105.00

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดยกมา ณ วันต้นปี	69,282.80	68,016.53	69,219.28	67,961.43
จัดประเภทผลประโยชน์ระยะสั้น	=	4.79	-	-
การวัดมูลค่าใหม่				
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์				
ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	3.73	-	0.69	-
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์				
ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ในกำไรขาดทุน				
เปิดเสรีอื่น	12,439.22	-	12,439.22	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,944.43	2,929.24	3,936.03	2,926.65
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,632.79	2,044.25	1,631.59	2,043.21
ผลประโยชน์จ่ายระหว่างปี	(5,213.02)	(3,712.01)	(5,213.02)	(3,712.01)
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี	82,089.95	69,282.80	82,013.79	69,219.28

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
<b>กำไรขาดทุน</b>				
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,944.43	2,929.24	3,936.03	2,926.64
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,632.79	2,044.25	1,631.59	2,043.21
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัย	733.09	1,508.84	733.09	1,508.84
การวัดมูลค่าใหม่				
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	3.73	-	0.69	-
<b>รวม</b>	<b>6,314.04</b>	<b>6,482.33</b>	<b>6,301.40</b>	<b>6,478.69</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>				
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์จากการวัดมูลค่าใหม่				
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานด้านการเงิน	7,644.57	-	7,644.57	-
ผลกระทบจากการปรับปรุงค่าประสบการณ์	4,794.65	-	4,794.65	-
<b>รวมค่าใช้จ่ายในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>	<b>12,439.22</b>	<b>-</b>	<b>12,439.22</b>	<b>-</b>

ในปี 2565 รฟท. ทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน และวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สินโดยจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยประเมินผลและจัดทำรายงานโครงการ รฟท. บันทึกรับรู้ผลแตกต่างของภาระหนี้สินจากการวัดมูลค่าใหม่เป็นผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ กำไรขาดทุนและขาดทุนสะสม



### การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้ อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยถือว่าข้อสมมติฐานอื่นๆ คงที่จะมีผลกระทบต่อประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 มีดังนี้

อัตราคิดลด	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
อัตราคิดลด		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(8,219.86)	(8,209.32)
- ลดลงร้อยละ 1	9,909.02	9,896.22
อัตราการขึ้นเงินเดือน		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	8,645.35	8,630.82
- ลดลงร้อยละ 1	(7,342.37)	(7,330.38)
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(444.35)	(436.09)
- ลดลงร้อยละ 20	452.96	443.49
อัตรารมณะ		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(4,525.42)	(4,224.09)
- ลดลงร้อยละ 20	5,218.55	5,217.19
อัตราค่ารักษาพยาบาล		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	1,893.62	1,893.62
- ลดลงร้อยละ 1	(1,551.89)	(1,551.89)

### 8.28 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 22/2562 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 เห็นชอบแผนการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการรถไฟแห่งประเทศไทย จากกระบวนการคัดเลือกจึงให้บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เข้ามาดำเนินการจัดตั้งบริหารกองทุนสำรองเลี้ยงชีพรูปแบบกองทุนร่วม มีกำหนดระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่กองทุนเฉพาะส่วน นายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลบังคับใช้ โดยแต่งตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ไทยมันคง มาสเตอร์ พูล พันธุ์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว มาดำเนินการ สมาชิกกองทุนเป็นพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้รับการบรรจุหลังจากวันที่กองทุนสำรองเลี้ยงชีพเฉพาะส่วน นายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลบังคับใช้ จึงมีสิทธิสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนได้ สมาชิกจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 3 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้ สำหรับนายจ้างจ่ายเงินสมทบเข้าเป็นเงินกองทุนให้แก่พนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนทุกเดือน ตามอายุงานของสมาชิกอัตราดังนี้

อายุงาน	อัตราร้อยละ
ไม่เกิน 20 ปี	ร้อยละ 9 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้
เกินกว่า 20 ปี ขึ้นไป	ร้อยละ 10 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้

ทั้งนี้ ลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้รับการบรรจุเป็นพนักงาน ให้นับอายุงานในทุกช่วงสัญญาจ้างที่เป็นลูกจ้างมาคำนวณอายุงานในการจ่ายเงินสมทบดังกล่าวด้วย และการคำนวณให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายจ้างกำหนด

ในงวดบัญชีปี 2565 รฟท. จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 7.34 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมไว้ในรายการค่าใช้จ่ายบริหาร ประเภทค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล ค่าสวัสดิการอื่นๆ

8.29 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	1,215.81	1,315.66	1,215.81	1,315.66
ภาระจ่ายออมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	668.76	505.83	668.76	505.83
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.37	0.47	0.37	0.47
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	241.49	267.66	241.49	267.66
- เอกชน	54.83	58.42	54.83	58.42
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้	1,065.26	2,047.99	1,065.26	2,047.99
รอใช้งาน/รอการขาย				
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้จ่ายอิติตตตั้งป้ายโฆษณา	35.10	9.38	35.10	9.38
ค่าจ้างที่ปรึกษาการจ่าย	22.38	22.38	22.38	22.38
รายได้สินทรัพย์บริจาครอการรับรู้	367.33	385.06	367.33	385.06
อื่น ๆ	13.61	9.01	13.61	9.01
<b>รวม</b>	<b>3,684.94</b>	<b>4,621.86</b>	<b>3,684.94</b>	<b>4,621.86</b>

ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 1,215.81 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 179.34 ล้านบาท และภาระจ่ายออมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 668.76 ล้านบาท มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 45.06 ล้านบาท

### 8.30 เงินทุน และกำไรสะสม-จัดสรรแล้ว

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่ รฟท. ได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขชำระคืนเมื่อมีกำไร จากการดำเนินงาน	306.28	306.28	306.28	306.28
เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระเงินกู้ที่รัฐบาล	5,044.63	5,044.63	5,044.63	5,044.63
<b>รวม</b>	<b>44,280.27</b>	<b>44,280.27</b>	<b>44,280.27</b>	<b>44,280.27</b>

กำไรสะสม-จัดสรรแล้ว จำนวน 468.84 ล้านบาท ส่วนใหญ่ประกอบด้วย เงินสำรองขยายงาน จำนวน 113.08 ล้านบาท เงินสำรองเผื่อขาด จำนวน 23.46 ล้านบาท เงินสมทบตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. 2504-2519 จำนวน 298.98 ล้านบาท เงินสำรองปรับปรุงทางรถไฟ จำนวน 4.80 ล้านบาท เงินโบนัสโอนไว้เป็นกำไรสะสมเป็นไปตามมาตรา 20 ของ พรบ. การรถไฟฯ ที่กำหนดให้เงินสำรอง ประกอบด้วย เงินสำรองเผื่อขาด เงินสำรองอื่น ๆ เพื่อความประสงค์เฉพาะตามแต่คณะกรรมการเห็นสมควร

### 8.31 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้การโดยสาร	1,961.64	1,275.92	1,961.64	1,275.92
รายได้การสินค้า	1,870.19	1,825.48	1,870.19	1,825.48
ค่าเช่ารถเสียบียง	0.07	-	0.07	-
<b>รวม</b>	<b>3,831.90</b>	<b>3,101.40</b>	<b>3,831.90</b>	<b>3,101.40</b>

### 8.32 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	13.53	279.95	13.53	279.95
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	-	0.35	-	0.35
<b>รวม</b>	<b>13.53</b>	<b>280.30</b>	<b>13.53</b>	<b>280.30</b>

8.33 รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	110.92	-	110.92	-
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	1.56	-	1.56	-
<b>รวม</b>	<b>112.48</b>	<b>-</b>	<b>112.48</b>	<b>-</b>

8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	2,976.60	2,391.48	2,976.60	2,391.48
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	250.78	283.54	250.78	283.54
ค่าใช้จ่ายสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณ ที่ดินการรถไฟฯ	66.92	74.88	66.92	74.88
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	103.44	110.94	103.44	110.94
รายได้ค่าเช่าอาคาร	191.38	196.42	191.38	196.42
รายได้ค่าใช้จ่ายสิทธิในบริเวณสถานี	17.72	22.82	17.72	22.82
ค่าเช่าโรงแรม	4.84	31.62	4.84	31.62
<b>รวม</b>	<b>3,611.68</b>	<b>3,111.70</b>	<b>3,611.68</b>	<b>3,111.70</b>

8.35 รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าธรรมเนียมสัมปทาน	-	-	-	-
รายได้ค่าขาดประโยชน์	499.82	500.07	499.82	500.07
<b>รวม</b>	<b>499.82</b>	<b>500.07</b>	<b>499.82</b>	<b>500.07</b>

รฟท. ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2552 กับคู่สัญญาจำนวน 6 ราย ซึ่งสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2564 หลังสิ้นสุดสัญญา รฟท. ให้คู่สัญญาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยรับชำระเงินค่าใช้ประโยชน์ตามอัตราสุดท้ายของสัญญา ในงวดบัญชีปี 2562 มีรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี จำนวน 166.60 ล้านบาท เป็นรายได้ประจำเดือนตุลาคม 2561 ถึงเดือนมกราคม 2562

ต่อมา รฟท. มีหนังสือถึงผู้ประกอบการ ว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ 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 ได้ทันทีที่ รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ไอซีดี ด้วยจำนวนดังกล่าว

#### การสรรหาผู้รับสัมปทาน

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2561 รฟท. มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการ สรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังรายเดิมว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญาฯยังได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และ รฟท. ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ "ร่วมลงทุน" โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดีที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ต่อคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษาข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยได้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณูและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 กระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกัน ที่ประชุมมีมติให้ รฟท. จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอนที่ต้อง และพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป รฟท. จึงมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รฟ1/282/2563 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือแนวทางการดำเนินการโครงการดังกล่าว

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 รฟท. มีคำสั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 4/2564 แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องไอซีดีที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามผลการวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564

เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 รฟท. มีหนังสือที่ รฟ1/334/2565 นำเสนอผลการศึกษาประกอบการพิจารณา กำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญของคณะกรรมการคัดเลือกโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของ รฟท. ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานโครงการ ข้อดีข้อเสียการกำหนดเงื่อนไขและวิธีการประมูลโดยใช้การแข่งขันเสนอราคาต่ำสุดเป็นเกณฑ์การตัดสินใจคัดเลือกหาผู้ชนะการประมูลที่ไอซีดีลาดกระบัง 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 สนช. ต่อไป ทั้งนี้ คค. จะแจ้งความคืบหน้าให้ผู้ตรวจการแผ่นดินทราบด้วย

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 รฟท.มีหนังสือที่ รฟ1/1086/2565 เสนอกระทรวงคมนาคม ยืนยันว่าปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 อย่างครบถ้วนแล้วโดย รฟท. ได้หารือไปยัง สคร. ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบกฎหมายว่าด้วย

การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 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 และตั้งคณะทำงาน เพื่อศึกษาการดำเนินโครงการฯ ทั้งหมดที่ผ่านมาและจัดทำรายงานคำชี้แจงให้แก่ คค. พร้อมนำเสนอผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญยืนยันว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อันเป็นไปตามนัยของกฎหมายว่าด้วยการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน ของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ ให้แก่ คค. นั้น ไม่ใช่เพื่อเป็นการแจ้งผลรายงานการศึกษาและการวิเคราะห์โครงการที่ได้ทำตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน แต่นำส่งเพื่อประกอบการยืนยันของ รฟท. ว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อย่างครบถ้วน ถูกต้องแล้ว ซึ่งสอดคล้องกับคำพิพากษาศาลปกครองกลางรองรับว่าการดำเนินการคัดเลือกของโครงการฯ เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายแล้วและยังสอดคล้องกับคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดินเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2565 สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน มีหนังสือที่ ผผ.0901/4073 เรื่องการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดินถึง รฟท. ว่า ผู้ตรวจการแผ่นดินจะเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีต่อไปเพื่อพิจารณาสั่งการให้เป็นไปตาม พรบ. ว่าด้วยผู้ตรวจการแผ่นดิน พ.ศ. 2560 มาตรา 33 วรรคสอง ต่อไป

### 8.36 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าใช้จ่ายสิทธิสัมภาระและติดตั้ง	4.16	6.81	4.16	6.81
ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ				
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	0.66	0.31	0.66	0.31
รายได้ค่ารักษาพยาบาลโรงพยาบาลบุรีรัมย์ไชยากร	2.46	2.33	2.46	2.33
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	54.56	53.99	54.56	53.99
รายได้ตลาด กม.11	4.18	3.55	4.18	3.55
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร	23.84	21.11	23.84	21.11
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	3.19	5.51	3.19	5.51
<b>รวม</b>	<b>93.05</b>	<b>93.61</b>	<b>93.05</b>	<b>93.61</b>

## 8.37 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	32.65	44.04	32.65	44.04
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)	2,585.14	1,965.94	2,585.14	1,965.94
เงินอุดหนุนพัสดุที่รัฐบาลรับภาระ	0.51	-	0.51	-
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	1,588.91	1,601.18	1,588.91	1,601.18
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,649.89	1,247.77	1,649.89	1,247.77
<b>รวม</b>	<b>5,857.10</b>	<b>4,858.93</b>	<b>5,857.10</b>	<b>4,858.93</b>

8.37.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภท ตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครึ่งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป-กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึก สมาชิกคุรุสภา ภิกษุสามเณร ฯลฯ

- ตัวเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน

- ตัวพิเศษลดราคา หักเที่ยวเดียวและไป-กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น คณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักศึกษาและนักเรียน

8.37.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคา ค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554

8.37.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน ส่วนเงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

## 8.38 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ขายรางเหล็กเก่า	354.90	292.72	354.90	292.72
ขายไม้หมอนเก่า	3.49	3.55	3.49	3.55
<b>รวม</b>	<b>358.39</b>	<b>296.27</b>	<b>358.39</b>	<b>296.27</b>

8.39 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าปรับ	5.75	40.53	5.55	40.48
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	275.26	288.10	275.26	288.10
รายได้ขายแบบประกวดราคา	8.07	6.59	8.07	6.59
รายได้ขาดใช้ค่าเสียหาย	21.03	23.34	21.03	23.34
รายได้ดอกเบี้ย	8.13	2.35	7.86	2.22
รายได้ค่าจ่อครุฑและทำความสะอาด	39.74	40.03	39.74	40.03
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	61.16	41.53	60.96	41.50
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	138.84	5.69	138.84	5.69
<b>รวม</b>	<b>557.98</b>	<b>448.16</b>	<b>557.31</b>	<b>447.95</b>

8.40 กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2565	2564	2565	2564
สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี				
เยอรมนี	5.31	(5.30)	5.31	(5.30)
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	5,304.30	(593.81)	5,304.30	(593.81)
กำไรจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศ	-	482.25	-	482.25
อื่น ๆ	(1.00)	(0.47)	(1.00)	(0.47)
<b>รวม</b>	<b>5,308.61</b>	<b>(117.33)</b>	<b>5,308.61</b>	<b>(117.33)</b>

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศมาจากเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่นเป็นสกุลเงินเยน (JPY) และอื่น ๆ

8.41 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	755.84	777.58	755.84	777.58
ค่าล่วงเวลา	92.59	99.78	92.59	99.78
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	142.52	119.15	142.52	119.15
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	1,491.56	1,388.81	1,491.56	1,388.81
รวม	2,482.51	2,385.32	2,482.51	2,385.32

8.42 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	664.52	694.88	664.52	694.88
ค่าล่วงเวลา	141.72	137.64	141.72	137.64
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	59.17	40.86	59.17	40.86
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	2,196.35	2,403.50	2,196.35	2,403.50
รวม	3,061.76	3,276.88	3,061.76	3,276.88

8.43 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	2,276.20	2,365.69	2,276.20	2,365.69
ค่าล่วงเวลา	832.72	877.43	832.72	877.43
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	368.69	281.06	368.69	281.06
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,168.66	1,508.29	2,168.66	1,508.29
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,141.19	1,002.88	1,141.19	1,002.88
รวม	6,787.46	6,035.35	6,787.46	6,035.35

*Handwritten signature*

8.44 ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	0.05	-	0.05	-
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	945.49	116.56	945.06	116.56
รวม	945.54	116.56	945.11	116.56

ค่าใช้จ่ายที่ทำการและอื่น ๆ รวมค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 287.58 ล้านบาท ไปด้วย

8.45 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	4.28	4.95	4.28	4.95
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	0.28	0.18	0.28	0.18
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	163.75	1,105.00	163.90	1,105.90
รวม	168.31	1,110.13	168.46	1,111.03

ค่าใช้จ่ายที่ทำการและอื่น ๆ รวมค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 39.39 ล้านบาท ไปด้วย

8.46 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	333.95	335.85	317.05	334.06
ค่าล่วงเวลา	46.82	35.08	46.82	35.08
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	45.85	102.57	45.20	102.57
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	520.56	213.58	506.68	210.86
รวม	947.18	687.08	915.75	682.57

8.47 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
บำเหน็จบำนาญ บำเหน็จดำรงชีพและเงิน สงเคราะห์ค่าทำศพ	5,065.60	5,620.43	5,065.60	5,620.43
ค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	866.48	580.06	866.48	580.06
ผลประโยชน์จากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน	378.23	281.83	368.62	278.20
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการ ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	3.73	-	0.69	-
รวมค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	6,314.04	6,482.32	6,301.39	6,478.69
ค่าเล่าเรียนบุตรและอื่น ๆ	4.21	3.18	4.21	3.18
<b>รวม</b>	<b>6,318.25</b>	<b>6,485.50</b>	<b>6,305.60</b>	<b>6,481.87</b>

*2567*

8.48 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
<b>รายได้</b>		
เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	343.83	345.73
<b>รวมรายได้</b>	<b>343.83</b>	<b>345.73</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>		
เงินเดือนค่าจ้าง	334.06	317.40
เงินพิเศษสู้รบ	3.65	3.93
เงินตกเบิก	2.09	1.75
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	41.62	35.64
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	59.33	50.66
ค่าเล่าเรียน	4.55	3.41
ค่ารักษาพยาบาล	1.01	0.74
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	-	0.01
เงินยืมชีพภาคใต้	2.60	2.67
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	2.68	2.73
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	0.31	0.25
ค่าน้ำมันรถยนต์	3.68	3.69
ค่าซ่อมของใช้	0.02	0.05
ค่าสืบลูก	0.20	0.26
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	0.04	0.02
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	0.78	0.74
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	0.41	0.30
ค่าของใช้	0.03	0.20
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.37	0.36
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>457.43</b>	<b>424.81</b>
<b>ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่ารายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ</b>	<b>113.60</b>	<b>79.08</b>

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปีซึ่งสำนักงบประมาณ (ส.ง.ป.) เห็นว่าควรจะได้รับความสะดวกเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ ส.ง.ป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 และแจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 113.60 ล้านบาท

8.49 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
พันธบัตรการรถไฟ	1,082.62	1,014.39	1,082.62	1,014.39
ธนาคารออมสิน	145.31	108.64	145.31	108.64
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	46.58	56.36	46.58	56.36
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	370.66	66.23	370.66	66.23
ธนาคารสิริกิติ์ จำกัด (มหาชน)	-	0.62	-	0.62
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	4.72	0.91	4.72	0.91
ธนาคารเกียรตินาคินภัทร จำกัด	-	0.61	-	0.61
<b>รวม</b>	<b>1,649.89</b>	<b>1,247.76</b>	<b>1,649.89</b>	<b>1,247.76</b>

8.50 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	448.27	272.41	448.27	272.41
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	53.35	12.87	53.35	12.87
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	3,109.15	2,762.85	3,109.15	2,762.85
ค่าธรรมเนียมค่าประกันเงินกู้	4,426.31	-	4,426.31	-
ดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	0.23	0.18	0.01	0.10
ดอกเบี้ยเงินกู้เบิกเกินบัญชี	0.45	-	0.45	-
<b>รวม</b>	<b>8,037.76</b>	<b>3,048.31</b>	<b>8,037.54</b>	<b>3,048.23</b>

8.51 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564
ชดเชยผลขาดทุน (กำไร) ของการรถไฟฯ	10,199.54	12,193.98	10,199.54	12,193.98
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ	17,473.03	5,321.30	17,473.03	5,321.30
<b>รวม</b>	<b>27,672.57</b>	<b>17,515.28</b>	<b>27,672.57</b>	<b>17,515.28</b>

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาสั่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถึรายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว

นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รพท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้แก่ รพท. เท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนขาดเขตผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินขาดเขตตามกฎหมายข้างรับ

#### 8.52 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

8.52.1 รพท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณีการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน โครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ฉบับลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 โดยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 119/2547 ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม อ้างมูลเหตุว่า สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ทำให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม พร้อมขอให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ รพท. ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ คืน เป็นเงิน ทั้งสิ้น 28,334.66 ล้านบาท ต่อมา คค. และ รพท. (ในฐานะคู่สัญญาฝ่ายรัฐ) ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม โดยอ้างมูลเหตุว่าบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน พร้อมทั้งเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 59,581.79 ล้านบาท เหตุเช่นนี้ทำให้คณะอนุญาโตตุลาการได้แยกสำนวนที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 44/2550 อีกสำนวนหนึ่ง

วันที่ 30 กันยายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยเห็นว่าสัญญาสัมปทานเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ซึ่งส่งผลให้คู่สัญญาจำต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม ดังนั้นจึงวินิจฉัยให้ คค. และ รพท. (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 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 โดยให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ จากพฤติการณ์ที่กล่าวมา คค. และ รพท. ไม่เห็นพ้องด้วยกับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองสำนวน จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการฟ้องคดีขอคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง (โดยยื่นเป็นคดีหมายเลขคำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขคำที่ 107/2552) ส่วนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้มีการบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 (เป็นคดีหมายเลขคำที่ 1379/2552) โดยศาลปกครองกลางได้รวมคดีทั้งสามเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขคำที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก

วันที่ 13 มีนาคม 2557 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขแดงที่ 366-368/2557 ให้เพิกถอน คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง โดยให้เหตุผลว่าคณะอนุญาโตตุลาการไม่มีอำนาจรับข้อพิพาทนั้นไว้วินิจฉัย เนื่องจากการยื่นคำเสนอข้อพิพาทของทั้งสองเรื่องเกินกำหนดระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รู้หรือควรรู้อถึงเหตุแห่งการฟ้องคดี คือ วันที่ 30 มกราคม 2541 และวันที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐได้มีหนังสือบอกเลิกสัญญาสัมปทาน คือ วันที่ 27 มกราคม 2541 ตามลำดับ ทั้งนี้ตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง จึงยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 ที่พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และให้ คค. และ รพท. ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยให้ผู้ร้องทั้งสองปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ซึ่งเหตุผลสำคัญในการวินิจฉัยคดีของศาลปกครองสูงสุด คือ การนับระยะเวลาขึ้น

คำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ คือ วันที่ 9 มีนาคม 2544 (มติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545)

ภายหลังจากที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาในคดีดังกล่าว คค. และ รพท. (คู่สัญญาฝ่ายรัฐ) เห็นว่าการเริ่มนับเวลาตามที่ศาลปกครองสูงสุดพิจารณาพิพากษานั้นไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งยังตรวจสอบพบความผิดปกติในเรื่องที่ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังคงมีสถานะเป็นคนต่างด้าวตั้งแต่วันที่เริ่มจดทะเบียนจัดตั้งจนถึงปัจจุบัน โดยมีลำดับการดำเนินการ ดังนี้

วันที่ 18 กรกฎาคม 2562 คค. และ รพท. จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่ที่ประชุมใหญ่ศาลปกครองสูงสุด และคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 21 สิงหาคม 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ เพราะเห็นว่าการวินิจฉัยดังกล่าวถือเป็นดุลพินิจของศาลปกครองสูงสุด และเอกสารหลักฐานในเรื่องสถานะของ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด มิได้เป็นพยานหลักฐานใหม่อันจะมีผลทำให้ข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วเปลี่ยนแปลงไปในสาระสำคัญ ดังนั้น คำขอให้ศาลพิจารณาคดีใหม่จึงไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 75 วรรคหนึ่ง (1) และ (3) ประกอบวรรคสองแห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542

วันที่ 18 กันยายน 2562 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจาก คค. และ รพท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลปกครองสูงสุด

วันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่อนุญาตคำขอทุเลาการบังคับคดี โดยให้เหตุผลว่า “คดีนี้อยู่ระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุดซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่ได้มีคำสั่งในเรื่องดังกล่าว จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543 ในอันที่ศาลจะสั่งบังคับคดี ศาลจึงไม่อนุญาตตามคำขอ”

สำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ได้สอบถามความสับสนในการดำเนินการตามคำพิพากษาดังกล่าวเป็นระยะ ๆ โดย คค. และ รพท. ต่างก็รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ว่าในขณะนี้คณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด (แต่แต่งตั้งตามคำสั่ง คค. ที่ 125/2562 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2562) ทำการเจรจาในเบื้องต้นกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐอันมีลักษณะเป็นสัญญาประนีประนอม ซึ่งทางราชการไม่เคยดำเนินการมาก่อน คค. จึงมีหนังสือหรือสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติตามคำพิพากษา ของศาลปกครองสูงสุด และได้รับหนังสือตอบข้อหารือจากสำนักงานอัยการสูงสุดกลับมาแล้ว โดยมีความเห็นในประเด็นข้อกฎหมายต่อเงื่อนไขของร่างบันทึกข้อตกลง พร้อมทั้งแจ้งว่าหากเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ต้องเสียเปรียบจากการลงนามในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ก็อาจใช้สิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้เพิกถอนบันทึกข้อตกลงดังกล่าวได้ตามมาตรา 237 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่มีคำสั่งว่าจะรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่หรือไม่ เนื่องจากหากมีคำสั่งรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่แล้ว ก็จะส่งผลให้เกิดการงดการบังคับคดีไว้ก่อน ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 22 กรกฎาคม 2563 ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลชั้นต้น ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ โดยเห็นว่ามิใช่พยานหลักฐานใหม่ อันอาจทำให้ข้อเท็จจริงเปลี่ยนแปลงไป

วันที่ 17 มิถุนายน 2563 รพท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2533 (ซึ่งเป็นวันรับจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท) โดยในขณะนี้ผลการพิจารณารับฟ้องคดีของศาลปกครองกลาง

วันที่ 20 ตุลาคม 2563 คค. และ รพท. ได้ยื่นคำร้องผ่านผู้ตรวจการแผ่นดิน เพื่อขอให้เสนอความเห็นให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาว่ามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ต่อมา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ได้ประกาศข่าวมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครอง

สูงสุดครั้งที่ 18/2545 วันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 เรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาการฟ้องคดีปกครองว่าเป็นการอกระเบียบตาม 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. ได้ร่วมกันยื่นคำขอให้พิจารณาคดีพิพากษาคดีใหม่/คำของดการบังคับคดี ต่อศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2564 ได้ยื่นข้อเท็จจริงเพิ่มเติมประกอบคำขอแล้ว

วันที่ 13 กรกฎาคม 2564 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ของ คค. และ รฟท. ในคดี หมายเลขดำที่ 107/2552 หมายเลขดำที่ 2038/2551 หมายเลขดำที่ 1397/2552 และคดีหมายเลขแดงที่ 366 - 368/2557 และ

วันที่ 11 สิงหาคม 2564 คค. และ รฟท. ได้ร่วมกันยื่นคำขอทบทวนคดีค้ำคำสั่งศาลปกครองกลางที่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 4 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำสั่งศาลปกครองสูงสุด ที่ 81 - 83/2565 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณาคดีพิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รฟท.) ไว้พิจารณา และให้ศาลปกครองชั้นต้นพิจารณาคำขอให้ศาลมีคำสั่งงดการบังคับคดีของผู้ร้องทั้งสองต่อไป

วันที่ 7 มีนาคม 2565 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำของดการบังคับคดี ต่อศาลปกครองกลางโดยอ้างเหตุว่าเมื่อศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งที่ 81 - 83/2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณาคดีพิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รฟท.) ไว้พิจารณาแล้ว กรณีจึงด้วยหลักเกณฑ์ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 14 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้มีหมายแจ้งคำสั่งงดการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ อ. 410 - 412/2557 คดีหมายเลขแดงที่ อ. 221 - 223/2562 ไว้ในระหว่างพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 30 พฤษภาคม 2565 ศาลปกครองกลางอ่านคำสั่งของศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ 1613/2563 และคดีหมายเลขแดงที่ 172/2563 โดยมีคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลปกครองชั้นต้นไม่รับคำฟ้องที่ รฟท. ยื่นฟ้อง นายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันที่ 22 สิงหาคม 2565 กระทรวงคมนาคม และ รฟท. ได้รับหมายแจ้งคำสั่งศาลปกครองกลาง สั่งให้ คค. และ รฟท. ทำคำคัดค้านคำให้การแก้คำขอพิจารณาคดีใหม่ ต่อมา วันที่ 9 ธันวาคม 2565 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การต่อศาลปกครองกลาง ขณะนี้อยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาคดีของศาลปกครองกลาง

8.52.2 เพิ่มเติมจากที่กล่าวในข้อ 8.52.1 รฟท. และบริษัทย่อย มีคดีความที่ถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา	จำนวนคดี	หน่วย : ล้านบาท	
		ทุนทรัพย์	
ศาลชั้นต้น	124	13,259.19	
ศาลอุทธรณ์	10	114.52	
ศาลฎีกา	22	1,502.98	
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>156</b>	<b>14,876.69</b>	

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 มีคดีที่ถูกฟ้องร้องเพิ่มเติมในปี 2565 ซึ่งมีทุนทรัพย์สูง ได้แก่ คดีที่กิจการร่วมค้า เอส ยู ฟ้องร้อง รฟท. ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ จำนวนทุนทรัพย์ 7,225.10 ล้านบาท กรณีมีสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ความสืบหน้าตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.54 ซ้อย่อย 2.6

### 8.53 ประมาณการหนี้สิน

รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการขนส่งสาธารณะทางรางโดยให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ในราคาค่าขนส่งต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริงเพื่อตอบสนองแนวทางของภาครัฐที่จะอำนวยความสะดวกอันเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะและประชาชนในการเชื่อมต่อบนระบบขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รฟท. จึงต้องรับภาระผลขาดทุนจากการดำเนินงาน มาโดยตลอด ซึ่งผลขาดทุนของรฟท. จะได้รับการชดเชยจากภาครัฐตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 รายได้ที่ รฟท. ได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของ รฟท. สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่างๆ รายได้ที่ได้รับในปีหนึ่งๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่างๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และครอบครัว เงินสำรองธรรมา ซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดเงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาด รฟท. ได้ขอตั้งงบประมาณแผ่นดินในแต่ละปีเพื่อชดเชยการขาดทุนตามกฎหมาย แต่เนื่องจากภาครัฐมีงบประมาณจำกัด จึงชดเชยผลขาดทุนให้ รฟท. ได้เพียงปีละประมาณ 1,000 ล้านบาทเท่านั้น ส่งผลให้ รฟท. ต้องกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องในการดำเนินงาน และการลงทุนโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันการกู้เงินและคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกันจาก รฟท. ก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายการกู้เงินและดอกเบี้ยเงินกู้เพิ่มขึ้นในแต่ละปีด้วย

จากเหตุผลข้างต้น รฟท. ได้รับการชดเชยผลขาดทุนจากภาครัฐไม่เป็นที่แน่นอนตามผลขาดทุนที่เกิดขึ้นจริง รฟท. ต้องกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการกู้เงินที่เหมาะสม ส่งผลให้ รฟท. มีภาระค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน ได้แก่ ค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้ และค่าดอกเบี้ยเงินกู้จากการที่ รฟท. ต้องกู้เงินเพื่อนำมาจ่ายชำระค่าธรรมเนียมการค้ำประกัน ด้วยค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้เป็นภาระตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 ในการชำระค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้แก่กระทรวงการคลัง (ส่วนักงานบริหารหนี้สาธารณะ) ในแต่ละปี และเพียง ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 รฟท. ถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้และเงินให้กู้ต่อสะสมตั้งแต่ปี 2551 - 2565 จำนวน 4,448.89 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รับค่าธรรมเนียมในส่วนของสัญญาเงินกู้โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จำนวน 34.89 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการที่บริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด เอกชนคู่สัญญาตามโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินยังไม่ชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนใน แอร์พอร์ต เรลลิงก์ ทำให้ รฟท. ไม่สามารถไถ่ถอนต้นเงินกู้ได้ โดย รฟท. ได้ดำเนินการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้ จำนวน 34.89 ล้านบาท จากบริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด แล้ว แต่บริษัทฯ ยังมิได้นำเงินมาชำระให้แก่ รฟท. ซึ่งหาก รฟท. ได้รับเงินจำนวนดังกล่าวแล้ว จะนำส่งกระทรวงการคลังต่อไป ทั้งนี้ รฟท. ได้บันทึกเป็นเจ้าหนี้และค่าธรรมเนียมไว้ในงบการเงินแล้ว จึงคงเหลือค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้ส่วนที่ รฟท. ต้องชำระให้แก่กระทรวงการคลัง โดย รฟท. บันทึกค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้และประมาณการหนี้สินค่าธรรมเนียมดังกล่าวในงบการเงินงวดบัญชีปี 2565 แล้ว จำนวน 4,391.42 ล้านบาท ซึ่งเป็นยอดประมาณการที่คาดว่าจะต้องชำระหลังจากได้รับการพิจารณาถอนค่าธรรมเนียมเงินกู้ต่อ

### 8.54 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน

กรม มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ รวม 65,353 ล้านบาท ดังนี้

1. ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กม. วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น
2. ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละยี่สิบกีดขวางและระบบ

สาธารณูปโภค 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. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท (ปรับวงเงินจากเดิม 65,353 ล้านบาท เป็น 59,888 ล้านบาท) ประกอบด้วยช่วง บางซื่อ-รังสิต จำนวน 55,704 ล้านบาท (งานโยธา งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่าร้อยละ) และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 ครม. มีมติ ดังนี้

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (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 งานร้อยละ จำนวน 105 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,244 ล้านบาท งานเพื่อเหลือเผื่อขาด จำนวน 1,381 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 864 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. เป็นเงิน 2,403 ล้านบาท เพื่อให้การเดินทางสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย งานไฟฟ้าเครื่องกล จำนวน 2,162 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา จำนวน 84 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 157 ล้านบาท

2. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400 ล้านบาท เพื่อให้การเดินทางสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ แบ่งเป็นกรอบวงเงิน ดังนี้

2.1 ช่วงบางซื่อ-รังสิต มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า จำนวน 6,560 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าตู้รถไฟฟ้า จำนวน 6,131 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 429 ล้านบาท

2.2 ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า จำนวน 3,840 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าตู้รถไฟฟ้า จำนวน 3,589 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 251 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2555 ครม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555 รับทราบสถานการณ์ดำเนินการประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (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 (งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต) เพิ่มเติมจากจำนวน 19,314 ล้านบาท เป็นจำนวน 21,235.44 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 76,719.70 ล้านบาท และให้ รฟท. ดำเนินการโครงการดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การก่อสร้างงานโยธา ในสัญญาที่ 1 และ 2 ตามลำดับ ขั้นตอนต่อไป

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ครม. มีมติอนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินทางที่แตกต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมจำนวน 8,140 ล้านบาท (จากวงเงินลงทุนเดิมตามมติ ครม. วันที่ 8 มกราคม 2556 จำนวน 76,719.70 ล้านบาท) รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 84,859.70 ล้านบาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอโดยกรอบวงเงินโครงการฯ 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 ปรับกรอบวงเงินลงทุน และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 จำนวน 84,859.70 ล้านบาท) เป็นจำนวน 91,567.30 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอปรับกรอบวงเงินลงทุน และให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวดงานที่ 27-29 และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท และอากรจากการนำเข้าโดยอนุมัติจัดหาแหล่งเงินกู้รองรับโครงการ รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท

**สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน (สายสีแดง)**

กรม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลบ)	วงเงินปรับใหม่	
22 พฤษภาคม 2550	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	-	65,353.00	
16 ตุลาคม 2550	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	(5,465.00)	59,888.00	
10 มีนาคม 2552	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	59,888.00	5,260.00	65,148.00	
	จัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการฯ	-	10,400.00	10,400.00	
	<b>รวมทั้งสิ้น ปี 2552</b>	<b>59,888.00</b>	<b>15,660.00</b>	<b>75,548.00</b>	
	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	
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>			<b>72,107.00</b>	
	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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>		<b>72,107.00</b>	<b>2,691.26</b>	<b>74,798.26</b>

*Handwritten signature*

		หน่วย : ล้านบาท		
กรม มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>74,798.26</b>	<b>1,921.44</b>	<b>76,719.70</b>
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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>76,719.70</b>	<b>8,140.00</b>	<b>84,859.70</b>
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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>84,859.70</b>	<b>6,707.60</b>	<b>91,567.30</b>
	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
	<b>รวมปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นทั้งสิ้นปี 2552 - 2565</b>	<b>38,038.05</b>		

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินทุน ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด 27 ถึง 29 กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณี ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน รวมเป็นวงเงินทั้งสิ้น 96,868.33 ล้านบาท โดยมีความเห็นชอบตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้

- 1) รพท. 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 โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับประกันค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นจากการต้องจ่ายชำระผลต่าง ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมจัดหาตู้รถไฟฟ้าให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระ

3) อนุมัติให้ รฟท. กู้เงินในประเทศและกระทรวงการคลังค้ำประกันเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการต้องจ่ายชำระผลต่าง จากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินเยน ซึ่งมากกว่าที่ประมาณการไว้ และภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้างานระบบไฟฟ้าเครื่องกล รถตู้ไฟฟ้า ของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน 906.29 ล้านบาท โดย รฟท. รับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงิน

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม ตามที่อธิบายตามข้อ 1 ข้อย่อย 2.6 ของหมายเหตุนี้ ณ วันสิ้นสุด รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

#### 1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมี บริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ณ วันสิ้นสุดได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมีบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2550 วงเงิน 6.15 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 งวด ครบกำหนดตามสัญญาวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ต่อมา ได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาอีก 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ครบกำหนดวันที่ 22 มิถุนายน 2551 และครั้งที่ 2 ครบกำหนดวันที่ 12 ธันวาคม 2551 ณ วันสิ้นสุด ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2552 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2552 วงเงิน 213 ล้านบาท ส่วนที่ 1 ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-35 ครบแล้วเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2555 จำนวน 206.61 ล้านบาท และ เบิกจ่ายค่างานส่วนที่ 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 และบันทึกข้อตกลง ระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กับกิจการร่วมค้าฯ ลงวันที่ 22 มีนาคม 2555 ค่าจ้างงวดที่ 36-37 เป็นเงิน 6.41 ล้านบาท กิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าควบคุมงานและค่าจ้างที่ปรึกษา ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 เห็นชอบกรณีการให้ความช่วยเหลือเนื่องจากเหตุอุทกภัย ซึ่งกิจการร่วมค้า ยูนิค-ซุนโว ได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 188 วัน จากสิ้นสุดวันที่ 19 มกราคม 2555 เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ 25 กรกฎาคม 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยมีกิจการร่วมค้า ยูนิค-ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซุนโวคอนสตรัคชัน 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) ในการก่อสร้าง เพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซกีดขวาง จำนวน 26.61 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,114 ล้านบาท รฟท. จ่ายค่าก่อสร้าง งวดที่ 1-41 ครบถ้วน เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวย โดยมีบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟฟ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา จำนวน 17.85 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

1.6 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รดไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สัญญาที่ 38 โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท 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 เพียงวันที่ 29 มีนาคม 2565 ได้จ่ายเงินค่างานงวดที่ 1-62 เป็นเงินบาท จำนวน 725.79 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 13,051.05 ล้านเยน โดยกลุ่มบริษัท MHSC ขอยกยเวลาตามสัญญาเพิ่มเติมถึงวันที่ 24 กันยายน 2564

## 2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (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 เอเชีย เอ็นจิเนียริง 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.สกุต์ ทอวโนทยาน 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 คอนซัลแต้นท์ จำกัด 2. บริษัท เซ้าท์อีสต์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด 3. บริษัท นิปปอน โคจิ จำกัด 4. บริษัท อินเด็กซ์อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแทนส์ จำกัด และ 6. บริษัท ทีบี เอเชีย 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 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โดยมีคู่สัญญา ดังนี้

- 1) บริษัท ทีเอ็มคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
- 2) บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- 3) บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
- 4) บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด
- 5) บริษัท นอร์ซีฟ เอนจิเนียริง จำกัด
- 6) Tonichi Engineering Consultants, Inc และ 

7) TransurbTechnirai/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 ได้เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-48 เป็นเงินบาท จำนวน 870.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 256.02 ล้านเยน

รฟท. ได้ตั้งนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญาที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยสัญญาที่ 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-รังสิต และการควบคุมงานในสัญญาที่ 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 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 หลังวันสิ้นสุด รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีกิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชัน 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 และภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 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) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 3,265.03 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 3,051.43 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 213.60 ล้านบาท) และขอขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563 ณ วันสิ้นสุด ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาแล้ว โดยได้เบิกจ่ายค่าจ้างตั้งแต่งวดที่ 1-80 (บางส่วน) รวมกับเงินจ่ายล่วงหน้าแล้วเป็นเงิน 34,205.66 ล้านบาท และ ณ วันสิ้นสุดบัญชี รฟท. ได้ตรวจรับงานตั้งแต่งวดที่ 80 (ส่วนที่เหลือ) จนถึงงวดสุดท้าย งวดที่ 85 เสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมค่าจ้างงานก่อนหักเงินประกันผลงานตามเอกสารใบแจ้งหนี้ เป็นจำนวนเงิน 5,610.95 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งยังไม่ได้จ่ายชำระหนี้และในจำนวนนี้ ยังไม่ได้บันทึกบัญชีงานระหว่างก่อสร้าง รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 4,119.17 ล้านบาท

ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจาก ครม. ในส่วนของความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและในส่วนของค่าใช้จ่ายจากคำสั่งการเปลี่ยนแปลงงาน Variation Order อันเนื่องมาจากการออกแบบโครงการที่ได้รับจาก ครม. สำหรับงานก่อสร้างในแต่ละสัญญามีกรอบวงเงินกู้ JICA 91% (งวดที่ 78-85) ไม่เพียงพอต่อการจ่ายค่าจ้างตามกรอบสัญญาเดิมในส่วนงวดงานที่เหลือของงานโยธา อีกทั้ง สำนักบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ไม่ได้กู้เงินเพิ่มเติมเพื่อให้ รฟท. นำมาชำระค่าจ้างตามสัญญาจึงจำเป็นต้องขออนุมัติ ครม. เพื่อนำเงินมาชำระให้แก่ผู้รับจ้างตามงวดงานที่เหลือข้างต้น

ในปี 2565 กิจการร่วมค้า เอสยู ได้ยื่นฟ้องเรียกร้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ กรณีมีข้อพิพาทการผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาด ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2565 ให้ รฟท. ชำระเงินให้กับกิจการร่วมค้า เอสยู ต่อมาเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 รฟท. ได้ยื่นฟ้องคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลางคดีหมายเลขคำที่ 309/2566 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.52

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมี บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น 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 ประกอบด้วยเงินกู้ JICA จำนวน 22,224.07 ล้านบาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0) และเงินกู้ภายในประเทศจำนวน 2,351.84 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) เพียงวันที่ 23 มิถุนายน 2563 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1-68 (งวดสุดท้าย) เป็นเงินค่าวงงาน จำนวน 24,168.62 ล้านบาท (รวมเงินประกันผลงานที่ยังไม่ได้จ่ายคืนบางส่วน) ณ วันสิ้นงวด ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาจ้างก่อสร้างแล้ว และ รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้วหลังวันสิ้นงวด

2.8 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถ 2 แห่ง (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.11/คบ/2558 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 วงเงิน 6.02 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงิน ค่าจ้างงวดที่ 1-5 ครบถ้วนแล้วเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2559

2.9 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนธุรกิจ แผนกบริหารและแผนปฏิบัติการจัดเดินขบวนรถ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นผู้สัญญา เพื่อพิจารณารูปแบบธุรกิจในการดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งใน รูปแบบของการดำเนินการด้วยตัวเองหรือ เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมตามสัญญาจ้างเลขที่ 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) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สัญญาที่ 3A โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท 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 1-62 เพียงวันที่ 30 มีนาคม 2565 เป็นเงินบาท จำนวน 8,314.66 ล้านบาท และงวดที่ 1-62 เป็นเงินเยน จำนวน 54,271.65 ล้านเยน จากทั้งหมด 63 งวด

สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน รฟท. ได้เปิดเดินรถขบวนปฐมฤกษ์ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) วันที่ 26 มีนาคม 2564 และเปิดให้บริการแบบ Soft opening ในเดือนสิงหาคม 2564 โดยไม่คิดค่าโดยสาร และให้บริการเชิงพาณิชย์ในเดือนพฤศจิกายน 2564 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ภายใต้โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ชั่วคราวเป็นระยะเวลา 3 ปี ระหว่างปีงบประมาณ 2565-2567 หรือจนกว่าการโอนถ่าย สิทธิการเดินรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ให้เอกชนคู่สัญญาจะแล้วเสร็จ โดยมีสัญญาจ้างต่อเนื่อง 3 ปี การทำสัญญาจ้างเป็นปีต่อปี

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุง ว่าจ้างบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 วงเงินสัญญาจ้างรวมจำนวน 449.96 ล้านบาทและเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2565 รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุง ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2566 วงเงินสัญญาจ้างรวม ไม่เกินจำนวน 476.81 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีอื่นๆ)

### 8.55 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องของ รฟท. และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 หรือกฎหมาย EEC

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ดังนี้

1. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2556 โดยมีบริษัท เอเซียเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทีมคอนซัลติงเอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.4/สบ./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 เอเซียเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.11/คพ./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 4,694.24 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 ดีเวลล็อปเมนต์ และ บมจ.ช.การช่าง และพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจเพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) มีแนวเส้นทางเชื่อมโยง ท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อผ่านสถานีมีกกะสัน เลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมุ่งหน้าต่อไปตามแนวทางการรถไฟสายตะวันออก ผ่านแม่น้ำบางปะกงเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา และเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นสถานีสุดท้าย ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

1. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่ง ผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvanabhumi Airport Link and City Air Terminal : ARL)
2. โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท (ARL Extension)
3. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง

โดยขบวนรถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายใต้กรอบวงเงิน ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน 119,425 ล้านบาท ภายใต้สัญญาร่วมลงทุน 50 ปี โดยมีรูปแบบการร่วมลงทุน คือ เอกชนคู่สัญญารับผิดชอบงานการ ออกแบบงานการก่อสร้าง งานการจัดหาแหล่งเงินทุน งานการให้บริการ และงานการบำรุงรักษา (Design-Build-Finance-Operation-Maintenance : DBFOM) กำหนดรูปแบบผลประโยชน์ตอบแทนของคู่สัญญาแบบ PPP Net Cost และมีระยะเวลาของ โครงการ 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. ระยะเวลาการดำเนินงานภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูง ดังนี้
    - 2.1 แอร์พอร์ตเรลลิงก์ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่
      - 2.1.1 งานระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธา ระยะเวลา 2 ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับ การขยายจาก รฟท. โดยคู่สัญญาจะต้องชำระค่าใช้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ให้ รฟท. เป็นจำนวน 10,671.09 ล้านบาท เมื่อชำระครบถ้วนจึงมีสิทธิดำเนินกิจการทางพาณิชย์ การให้บริการเดินรถ จนถึงวันสิ้นสุดโครงการ
      - 2.1.2. งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา จะเริ่มงานตามที่ รฟท. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ
    - 2.2 แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่
      - 2.2.1 งานในระยะเวลาที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธาระยะเวลา 5 ปี หรือระยะเวลาที่ ได้รับการขยายจาก รฟท.
      - 2.2.2.งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา จะเริ่มงานตามที่ รฟท. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ
    - 2.3 การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี
    - 2.4 การดำเนินกิจการทางพาณิชย์ของสถานีในเขตเมือง
- ทั้งนี้ ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้
1. ส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยาน อุตะภา ประกอบด้วย 1. รถไฟความเร็วสูง 2. แอร์พอร์ตเรลลิงก์ และ 3. แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย โดยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งหมดที่ จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. ในพื้นที่ที่มี การก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build-Transfer-Operate : BTO)
  2. ส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ จะอยู่ ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการมอบสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ (Build-Operate-Transfer : BOT)

โดยบริษัทฯ จะมีหน้าที่ออกแบบงานโยธา ส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งระบบรถไฟความเร็วสูง เดินรถ บำรุงรักษา รวมถึง พัฒนาพื้นที่มีกษสัน ศรีราชา และพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี รับโอนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ซึ่งต้องชำระหนี้บริหาร จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี ซึ่งครบกำหนดในวันที่ 25 ตุลาคม 2564

#### การบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL)

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-19 ของโครงการ รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) และมอบหมายให้ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ

ในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และได้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

รฟท. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ในการเดินนำร่วมแก้ไขปัญหาการให้บริการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เอกชนคู่สัญญา เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ซึ่งในระหว่างการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนยังไม่แล้วเสร็จและเอกชนคู่สัญญายังไม่ได้ชำระค่าสิทธิแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน รฟท. ยังไม่ได้มอบสิทธิตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนแก่เอกชนคู่สัญญาแต่อย่างใด

การที่เอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระค่าสิทธิในการเดินรถภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 โดยความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณที่ให้ไว้ในคราวพิจารณา เรื่องการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง มีความเห็นว่ารัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ทั้งสิ้นไปจนถึงวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เท่านั้น ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 รัฐบาลรับภาระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่าย ในการกู้เงินเฉพาะในส่วนของการสร้างพื้นฐาน จำนวน 22,558.06 ล้านบาท และ รฟท. รับภาระในส่วนของการขบวนรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณ จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีบันทึกผลการลงวันที่ 27 กันยายน 2564 หายหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กองยุทธศาสตร์และแผนงานเลขที่ คค 0208/กยม 1001 ลงวันที่ 14 กันยายน 2564 โดยให้ รฟท. คิดค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นกับเอกชนคู่สัญญาด้วย ซึ่ง รฟท. ได้แจ้งให้เอกชนคู่สัญญานำเงินมาชำระค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ตามงวดที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2564 เป็นต้นมา แต่เอกชนคู่สัญญายังไม่ได้นำเงินมาชำระแต่อย่างใด

ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามสัญญาร่วมลงทุน และบันทึกข้อตกลงร่วมกัน (MOU) ในการบริหารงานและกำหนดแนวทางการชำระหนี้ค่าสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่บริษัทร่วมลงทุนไปบริหาร โดย รฟท. มีหนังสือ ลงวันที่ 10 มีนาคม 2565 ขอให้บริษัทฯ ดำเนินการชำระค่าสิทธิบริหารโครงการ

เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน 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 รพท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ฉบับที่ 4) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รพท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงกันยกเลิกความในข้อ 9.1 ของรายละเอียดขอบเขตงานสนับสนุนของเอกชนคู่สัญญา ตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข 1 และให้ใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน “เอกสารแนบท้ายหมายเลข 1 (ขอบเขตงานสนับสนุนของเอกชนคู่สัญญา)” “9.1 เงินสดสำรองต้องนำส่ง รพท. และ รพท. จะส่งคืนให้แก่เอกชนคู่สัญญาภายหลังจากการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ แล้วเสร็จ”

เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2565 รพท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ฉบับที่ 5) โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รพท. ตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบภาระดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งปวง ซึ่ง รพท. ต้องชำระให้สถาบันการเงินและกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้องกับแอร์พอร์ท เรลลิงก์ ในช่วงระยะเวลา ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ทั้งนี้

(ก) สำหรับดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่ง รพท. ได้สำรองจ่ายไปแล้ว ทั้งสิ้นจำนวน 102.21 ล้านบาท เอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระให้แก่ รพท. ภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ 4 มกราคม 2566 ซึ่งเป็นวันที่บันทึกข้อตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ หากพ้นกำหนดดังกล่าวแล้วเอกชนคู่สัญญาไม่ได้ชำระให้แก่ รพท. ให้ รพท. มีสิทธิบังคับหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3. ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินซึ่ง รพท. ได้สำรองจ่ายไปดังกล่าว และ

(ข) สำหรับดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่งยังไม่ถึงกำหนดชำระ รพท. จะแจ้งกำหนดเวลาและจำนวนรวมของดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นที่จะถึงกำหนดชำระในแต่ละงวดให้เอกชนคู่สัญญาทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรส่วนรายละเอียดกำหนดการชำระเงินที่ รพท. มีกับกระทรวงการคลังและ/หรือสถาบันการเงินต่าง ๆ และเอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นสำหรับแต่ละงวดในจำนวนเงินที่ได้รับแจ้งจาก รพท. ให้แก่ รพท. ภายในกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้ง ทั้งนี้ หากเอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินให้แก่ รพท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามข้อ (ข) นี้ ให้ รพท. มีสิทธิบังคับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รพท. ตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เอกชนคู่สัญญาไม่ได้ชำระให้แก่ รพท.

ในกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมก่อนหน้านี้ทุกฉบับ และ รพท. ใช้สิทธิหักหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ เพื่อนำมาชำระสำหรับกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฯ จนเป็นเหตุให้หลักประกันลดถุนนั้น เอกชนคู่สัญญาต้องนำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมต่อ รพท. เพื่อให้มูลค่ารวมของหลักประกันเท่ากับ 1,067.10 ล้านบาท และต้องดำเนินการดังกล่าวให้เสร็จสิ้นภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ รพท. ได้บอกกล่าวให้เอกชนคู่สัญญาทราบว่ามีการบังคับหลักประกันดังกล่าว ทั้งนี้ หลักประกันที่เอกชนคู่สัญญาต้องนำมาวางเพิ่มเติมดังกล่าวอาจเป็นเงินสด เช็คที่ธนาคารเงินสั่งจ่ายหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ อย่างไรก็ตามหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกันก็ได้

หากเอกชนคู่สัญญาไม่ได้นำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมให้แก่ รพท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคก่อน ให้ รพท. มีสิทธิหักเงินที่เอกชนคู่สัญญา มีสิทธิได้รับคืนตามบันทึกข้อตกลงฯ มาวางเป็นหลักประกันจนครบจำนวนตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ



### กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์

รฟท. มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ โดย รฟท. จะส่งมอบสิทธิครอบครองให้แก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อใช้สำหรับการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ หากเอกชนคู่สัญญาดำเนินงานนอกแบบ งานการก่อสร้างงานจัดหาทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญเพิ่มเติม รวมถึงงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนรถไฟและทางเชื่อมกับอาคาร สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้ รฟท. โดย รฟท. ไม่ต้องชำระค่าตอบแทนใด ๆ นับแต่วันที่ภายในวันที่เริ่มระยะเวลาของงาน ในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (Build-Transfer-Operate : BTO) ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ 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 จะต้องชดเช้ค่าเสียหายตามข้อ 25 (4) ทั้งนี้ ณ วันสิ้นสุด รฟท. มิได้ปรับยอดพัสดคงเหลือ ส่วนที่มอบสิทธิครอบครองแก่เอกชนคู่สัญญา เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ

### 8.56 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย

กรม 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 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 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 เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำหรับรายละเอียดต่อสิ่งทรมิตรภัยเพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.9/รฟส./2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 109.08 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลักๆ 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 งานสำรวจรายละเอียดต่อสิ่งทรมิตรภัยเพื่อการเวนคืน ช่วงบ้านภาชี-แก่งคอย-นครราชสีมา แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

ณ วันที่ 13 กันยายน 2562 ได้เบิกจ่ายเงินส่วนที่ 1 (งวดที่ 1-3) ส่วนที่ 2 (งวดที่ 1) และส่วนที่ 3 (งวดที่ 1-3) เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 94.74 ล้านบาท

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำหรับรายละเอียดต่อสิ่งทรมิตรภัยเพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2561 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 24 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 52.91 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลักๆ 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 งานสำรวจรายละเอียดต่อสิ่งทรมิตรภัยเพื่อการเวนคืน ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านภาชี แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 20 มีนาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 19 มิถุนายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 57 วัน นับตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2561 ถึงวันที่ 15 สิงหาคม 2561

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

ณ วันที่ 26 กันยายน 2562 ได้เบิกจ่ายเงินส่วนที่ 1 (งวดที่ 1-3) ส่วนที่ 2 (งวดที่ 1) และส่วนที่ 3 (งวดที่ 1-3) เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 44.86 ล้านบาท

3. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดการประกวดราคาสัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil works) โดยบริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2561 และบันทึกข้อตกลงแนบท้าย (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 2) ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 8.16 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 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 เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ 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 เซอร์วิสেস แอนด์ โปรดัคส์ 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 23 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-36 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,556.58 ล้านบาท

6. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ ควบคุมงานออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟและรับรองความปลอดภัยของระบบรถไฟ โดยบริษัท เอพซิลอน จำกัด บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็มเอชทีเอ็ม จำกัด และบริษัท ดับเบิลยูเอสที (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

ณ วันที่ 30 พฤษภาคม 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-30 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 584.50 ล้านบาท

7. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธา โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย  
1. บริษัท เอเชียเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 3. บริษัท วิลลิธ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด 4. บริษัท ดับเบิลยูเอสที (ประเทศไทย) จำกัด 5. บริษัท เอ็มเอชทีเอ็ม จำกัด 6. บริษัท ทีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด 7. บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ 8. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.14/รฟส./2562 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 731.56 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2562 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 19 เดือน

ณ วันที่ 29 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-8 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 599.88 ล้านบาท

8. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ไทย เอ็นจิเนียริ่งอุตสาหกรรม 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 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,475.70 ล้านบาท

ณ วันที่ 14 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-14 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,681.33 ล้านบาท

9. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท อิตาเลียน ไทย ดีเวลล็อปเมนต์ 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

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-16 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,587.96 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 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,284.00 ล้านบาท (รวมเงินจ่ายล่วงหน้า)

ณ วันที่ 23 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-15 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,162.58 ล้านบาท

11. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท เนวาร์ตน์พัฒนาการ 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

ณ วันที่ 1 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 649.13 ล้านบาท

12. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท กิจการซิเอเอ็น เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2564 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2564 ค่างานตามสัญญา จำนวน 11,525.35 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 18 มิถุนายน 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 1 มิถุนายน 2567

ณ วันที่ 8 สิงหาคม 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-3 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,744.40 ล้านบาท

#### 8.57 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

จากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มีแนวโน้มกระจายเป็นวงกว้างขึ้น ทำให้รัฐบาลประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อดังกล่าว รวมถึงขอให้ประชาชนงดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็น ซึ่งจากสถานการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุให้ รฟท. ต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์เป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ปี 2563 ต่อเนื่องถึงปี 2565 โดยมีขบวนรถให้บริการต่อวันช่วงเดือนตุลาคม - เดือนธันวาคม 2563 จำนวน 60 ขบวน ช่วงเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2564 จำนวน 22 ขบวน ช่วงเดือนมีนาคม - เมษายน 2564 จำนวน 36 ขบวน ช่วงเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน 2564 จำนวน 16 ขบวน ช่วงเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2564 จำนวน 8-26 ขบวน จากปกติ 84 ขบวน ช่วงเดือนตุลาคม 2564 จำนวน 26 ขบวน เดือนพฤศจิกายน 2564 จำนวน 38 ขบวน และตั้งแต่ช่วงเดือนธันวาคม 2564 ถึงเดือนมีนาคม 2565 เปิดเดินรถจำนวน 46 ขบวน เดือนเมษายน 2565 48 ขบวน และเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน 2565 จำนวน 54 ขบวน เดือนกรกฎาคม 2565 จำนวน 58 ขบวน เดือนสิงหาคม จำนวน 60 ขบวน และเดือนกันยายน จำนวน 66 ขบวน เพื่อรองรับมาตรการผ่อนคลายการเดินทางและยกเลิกมาตรการห้ามออกนอกเคสสถาน รฟท. จึงได้ปรับการเดินขบวนรถให้สอดคล้องกับสภาพการเดินทางและรองรับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาลจากปกติ 84 ขบวน ในงวดบัญชีปี 2565 รายได้จากการขนส่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวในการเดินรถ

## 8.58 แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย

รฟท. ได้จัดทำแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ซึ่ง ณ วันสิ้นงวดบัญชี ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2565 ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ 18 กลยุทธ์ ดังนี้

**ยุทธศาสตร์ 1 พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Enhance Competitive Advantage) :** ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 1.2 บริหารการจัดการและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อลดต้นทุนการแข่งขัน
- กลยุทธ์ที่ 1.3 ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษาระบบรางด้วยการ Outsource/ Out-job

**ยุทธศาสตร์ 2 พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)** ประกอบไปด้วย 7 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 2.1 ขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2.2 บริหารจัดการขบวนรถโดยสารเพื่อลดการขาดทุน
- กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยวเพื่อสร้างรายได้
- กลยุทธ์ที่ 2.4 ขยายพันธมิตรการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)
- กลยุทธ์ที่ 2.5 พัฒนาคุณภาพบริการโดยสารและสินค้า
- กลยุทธ์ที่ 2.6 บริหารโครงการรถไฟฟ้ามหานครและรถไฟความเร็วสูงอย่างมีประสิทธิภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2.7 พัฒนาระบบบริการและบริหารต้นทุน PSO ให้เหมาะสม

**ยุทธศาสตร์ 3 ปรับรูปแบบธุรกิจผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง (Become Platform Provider)** ประกอบไปด้วย 1 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 3.1 ต่อยอดโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง

**ยุทธศาสตร์ 4 พัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง (Non-core Business Enhancement)** ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 4.1 เร่งสร้างรายได้จากการบริหารสัญญาเช่าทรัพย์สินและที่ดิน
- กลยุทธ์ที่ 4.2 การพัฒนาโครงการขนาดใหญ่และขยายธุรกิจใหม่เพื่อสร้างรายได้
- กลยุทธ์ที่ 4.3 พัฒนารูปแบบการสร้างรายได้เสริมอื่น ๆ (Non-core) จากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของการรถไฟฯ

การรถไฟฯ

**ยุทธศาสตร์ 5 ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform)** ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 5.1 ปรับโครงสร้างองค์กรและบริษัทลูกให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู
- กลยุทธ์ที่ 5.2 ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี
- กลยุทธ์ที่ 5.3 บริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ

**ยุทธศาสตร์ 6 พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model (BCG Model Incorporation)** พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียวที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model

- กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว ที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model

จากการประชุมคณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหาวิทยุสาทก (คณะอนุกรรมการฯ) ครั้งที่ 9/2565 เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 ได้มีข้อสังเกตดังนี้

1. รพท. ควรมีแนวทางการบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการตามแผนวิสาหกิจ รพท. ปี พ.ศ. 2566 – 2570 โดยนำข้อมูลในอดีตมาสรุปสาเหตุของความล่าช้าของการดำเนินงานในโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ที่ทำให้ รพท. ไม่สามารถดำเนินการตามแผนพื้นที่ผ่านมาได้สำเร็จ รวมทั้งควรมีการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ชัดเจน และสร้างกลไกในการติดตามการดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อให้ รพท. สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อให้ รพท. สามารถดำเนินการตามแผนวิสาหกิจ รพท. ปี พ.ศ. 2566 – 2570 และแก้ไขปัญหาองค์กรได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้ ควรมีการเทียบเคียงกับอุตสาหกรรมหรือมาตรฐานเกี่ยวข้องในการกำหนดตัวชี้วัดด้วย

2. รพท. ควรกำหนดระยะเวลาในการดำเนินงานในแต่ละโครงการ/แผนงานให้รวดเร็วและสมเหตุสมผลยิ่งขึ้นและมีความเชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะแผนการก่อสร้างทางคู่และแผนการจัดหารถจักรล้อเลื่อน และควรเปรียบเทียบระยะเวลาในการดำเนินการ/แผนงานต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมด้วย เช่น ระยะเวลาการก่อสร้าง

3. ควรพิจารณากำหนดเหตุการณ์ในกรณี Best Case และ Base Case ของแผนวิสาหกิจ รพท. ปี พ.ศ. 2566 – 2570 ให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติทั่วไปในการจัดทำแผนงานขององค์กร โดยกรณี Base Case ควรเป็นการดำเนินการได้ตามเป้าหมายและกรณี Best Case ควรเป็นการดำเนินการได้ดีกว่าเป้าหมาย

4. พิจารณาทบทวนการให้เอกชนมาร่วมเดินรถ (Open Access) ให้มีจำนวนมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ รพท. สามารถใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่รัฐได้ลงทุนไปจำนวนมากได้ดีขึ้นและมีการเพิ่มรายได้ที่เพิ่มขึ้น

5. ควรทบทวนสมมติฐานและประมาณการทางการเงินต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้าน โดยเฉพาะสมมติฐานของรายได้ เช่น รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน รายได้จากบริษัทลูก เป็นต้น

6. รายได้จากการบริหารทรัพย์สินเป็นส่วนสำคัญในการฟื้นฟูกิจการของ รพท. และถึงแม้ว่า รพท. ได้มีการจัดตั้งเอสอาร์ทีเอเพื่อบริหารทรัพย์สินแล้ว แต่หากเอสอาร์ทีเอไม่สามารถดำเนินการตามวัตถุประสงค์ที่จัดตั้งได้ รพท. ควรมีส่วนในการแก้ปัญหาดังกล่าวร่วมกับเอสอาร์ทีเอ และ รพท. อาจพิจารณาใช้รูปแบบอื่นในการบริหารจัดการทรัพย์สินให้เกิดประโยชน์และรวดเร็วยิ่งขึ้นร่วมด้วย

7. ควรปรับปรุงรูปแบบการนำเสนอรายละเอียดของร่างแผนวิสาหกิจ รพท. พ.ศ. 2566 – 2570 ให้ครบถ้วนและชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถพิจารณาและทำความเข้าใจต่อแผนดังกล่าวได้โดยเร็ว โดยควรแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ โครงการ และแผนงานต่าง ๆ กับกรแก้ไข้ปัญหาและผลประกอบการขององค์กรอย่างไรให้ชัดเจน ทั้งนี้ ควรจัดลำดับความสำคัญของโครงการ/แผนงานภายใต้แผนวิสาหกิจ รพท. พ.ศ. 2566–2570 ที่สามารถประสบความสำเร็จได้โดยเร็วหรือมีผลกระทบสูง เพื่อนำมาเร่งรัดดำเนินการก่อน

โดยมติคณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหาวิทยุสาทก (คณะอนุกรรมการฯ) ครั้งที่ 9/2565 เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 ให้การรถไฟฯ นำข้อสังเกตของคณะอนุกรรมการฯ ไปพิจารณาปรับปรุงแผนวิสาหกิจการรถไฟฯ และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ และกระทรวงคมนาคมพิจารณา ก่อนจัดส่งให้คณะอนุกรรมการฯ เพื่อพิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจต่อไป

#### 8.59 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2565 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการกู้เงินของ รพท. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ดังนี้

1) เงินกู้เพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่องในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 วงเงิน 15,200 ล้านบาท เพื่อให้มีเงินสดหมุนเวียนในการใช้จ่ายดำเนินงาน และการชำระหนี้เงินกู้ และ



2) เงินกู้ระยะสั้น วงเงิน 1,500 ล้านบาท โดยให้ดำเนินการคัดเลือกสถาบันการเงินด้วยวิธีการประมูลวงเงินกู้ระยะสั้น (วงเงินกู้เบิกเกินบัญชี) เพื่อให้มีวงเงินสำรองไว้ใช้เสริมสภาพคล่องในการบริหารโครงการการลงทุนขนาดใหญ่ โดย รฟท. จะเป็นผู้รับภาระต้นทุนกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลัดดา ละออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน  
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

**สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน**

สแกน QR Code  
รายงานผู้สอบบัญชีและงบการเงิน  
ปี 2566





## รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 งบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและยกเว้นผลกระทบของการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ก และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากรายการไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ข งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

จากการตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 พบว่า มีรายการที่แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ และมีรายการที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ สรุปตามประเภทรายการได้ดังนี้

ก. การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 พบว่า มีการบันทึกบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ส่งผลให้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



การแสดงข้อมูลในงบการเงินขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงินไม่เหมาะสมและเพียงพอ รายละเอียดดังนี้

1. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.25 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 3,437.72 ล้านบาท (ปี 2565 จำนวน 3,882.03 ล้านบาท) เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด จำนวน 2,173.31 ล้านบาท บันทึกในทะเบียนสินทรัพย์ตั้งแต่ปี 2553 ที่ทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า - สิ้นทรัพย์บริจาดและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

- 1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า
- 1.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน
- 1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะกระทบต่อยอดคงเหลือของรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด และจำนวนเงินรายได้สินทรัพย์บริจาด ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2565 และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2566 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

2. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.8 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชี จำนวน 35.14 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกบัญชีไว้ไม่ครบถ้วน ถูกต้อง รวมทั้งไม่ได้เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่ายุติธรรมของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนดังกล่าวให้เป็นไปตามที่กำหนดในมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เนื่องจากตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 งบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 6,875.15 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง - บริจาด จำนวน 3,855.22 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน สำหรับข้อมูลที่ดินบางส่วนไม่สามารถเปรียบเทียบจำนวนที่ดินและพิภคตามรายละเอียดของที่ดินตามราคาทุนกับรายละเอียดตามรายงานการสำรวจทรัพย์สินประเภทต่าง ๆ เมื่อปี 2553 และปี 2555 ได้ตรงกัน ซึ่งงวดบัญชีปี 2565 และปี 2566

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลสิ่งทหรัพย์ทั้งหมด และเพื่อให้สามารถตรวจสอบกับข้อมูลที่ดินในรายละเอียดตามวิธีราคาทุน ซึ่งบันทึกไว้ในงบการเงินได้

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือของบัญชีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนเพิ่มขึ้น และยอดคงเหลือของบัญชีที่ดินและบัญชีอาคาร มีจำนวนลดลง ทั้งนี้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารไม่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2565 และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2566 พบว่า สถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

3. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 345,982.41 ล้านบาท และจำนวน 345,970.23 ล้านบาท ตามลำดับ และค่าเสื่อมราคาแสดงมูลค่าตามงบการเงินรวม จำนวน 6,056.21 ล้านบาท และงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 6,053.16 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำบัญชีให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

3.1 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 272,188.05 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ยอดคงเหลือจำนวน 107,970.57 ล้านบาท ซึ่งได้อธิบายความคืบหน้าของโครงการฯ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 ในส่วนโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้นำค่าวงจางานก่อสร้างโครงการช่วงบางซื่อ - รังสิต ของสัญญางานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุงตามที่อธิบายในข้อย่อย 2.6 ที่มีการก่อสร้างและการตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จ มาบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการตามเอกสารหลักฐานและภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ถูกต้อง ตรงตามงวดบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และมาตรฐานการรายงานทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด นอกจากนี้ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.53 กล่าวถึงคดีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยถูกฟ้องร้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับภาระหนี้สินตามสัญญางานโยธาข้างต้น และสถาบันอนุญาโตตุลาการมีคำตัดสินชี้ขาดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจ่ายชำระค่างานและค่าเปลี่ยนแปลงงานรวมถึงดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องแก่ผู้รับจ้างก่อสร้างตามสัญญางานโยธาดังกล่าว ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาของศาลปกครองกลาง ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้บันทึกภาระหนี้สินตามคำตัดสินชี้ขาดแต่อย่างใด ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมเพื่อจ่ายชำระหนี้ค่าก่อสร้างโครงการ จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินในเรื่องนี้

#### สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือราคาทุนของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต่าง ๆ มีจำนวนเพิ่มขึ้น และยอดคงเหลือของภาระหนี้สินเพิ่มขึ้น รวมทั้งข้อมูลที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่เกี่ยวข้องจะมีความถูกต้องอย่างเพียงพอมากขึ้น ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารไม่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

3.2 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ยอดคงเหลือรวม จำนวน 272,188.05 ล้านบาท ในส่วนของงานระหว่างดำเนินการและงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟต่าง ๆ ซึ่งบันทึกบัญชีเป็นงานลงทุนบนทางเปิดตามที่ได้อธิบายข้อมูลไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 ในจำนวนนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เร่งดำเนินการปิดแถมงานลงทุนของสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งานแล้วในปีก่อน ๆ และได้บันทึกปรับปรุงสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งานและคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ พร้อมบันทึกปรับปรุงบัญชีที่เกี่ยวข้องในงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบกับย้อนหลังใหม่ จากที่เคยรายงานไว้เดิม เพื่อประโยชน์ของการเปรียบเทียบกันได้แล้ว

แต่จากการตรวจสอบเอกสารหลักฐานการบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ประเภทงานระหว่างดำเนินการและงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ที่ปรากฏหลักฐานว่าพร้อมใช้งานแล้วในงวดปีก่อน ๆ แต่ยังไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานเพื่อคำนวณค่าเสื่อมราคาให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ พบว่า ยังคงมีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการส่วนที่มีนัยสำคัญซึ่งพร้อมใช้งานแล้วหลายแฟ้มงาน ซึ่งยังมีได้บันทึกแยกเป็นสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งานต่าง ๆ เพื่อเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาให้ถูกต้องครบถ้วน ตรงตามงวดบัญชี นับแต่วันที่สินทรัพย์พร้อมใช้งานจนถึงวันสิ้นงวดบัญชี และจากการทดสอบคำนวณผลกระทบของค่าเสื่อมราคาของรายการดังกล่าว พบว่ายอดผลกระทบสะสมของค่าเสื่อมราคา และบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ประเภทต่าง ๆ สุทธิจากค่าเสื่อมราคาสะสม และบัญชีที่เกี่ยวข้องซึ่งยังไม่ได้บันทึกรายการมีจำนวนเงินที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงิน

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง ตรงตามงวดบัญชี จะส่งผลต่อบัญชีที่แสดงตามงบการเงินเฉพาะกิจการ ซึ่งมียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และยอดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 ดังต่อไปนี้

1. บัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ – สุทธิ	จำนวน	345,970.23	ล้านบาท	จะมียอดลดลง
2. บัญชีค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	จำนวน	6,124.84	ล้านบาท	จะมียอดเพิ่มขึ้น
3. บัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้	จำนวน	282,525.90	ล้านบาท	จะมียอดลดลง
4. บัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	จำนวน	7,624.77	ล้านบาท	จะมียอดเพิ่มขึ้น
5. บัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค่าจ้าง	จำนวน	288,622.23	ล้านบาท	จะมียอดเพิ่มขึ้น
6. บัญชีรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	จำนวน	14,274.34	ล้านบาท	จะมียอดเพิ่มขึ้น

รวมทั้งข้อมูลที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่เกี่ยวข้องจะมีความถูกต้องอย่างเพียงพอมากขึ้น ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ในรายละเอียดอย่างชัดเจน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่าง

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



การรวบรวมข้อมูลและการดำเนินการด้านงบประมาณของสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ เพื่อประกอบการบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานให้ครบถ้วนต่อไป

จากกรณีดังกล่าวข้างต้น ข้อ 3.1 เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินงวดบัญชีปี 2564 และปี 2565 และจากการตรวจสอบงบการเงินงวดบัญชีปี 2566 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ และจากกรณีข้างต้น ข้อ 3.2 เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 เกี่ยวกับบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ บัญชีค่าเสื่อมราคา และบัญชีที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้น

4. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี กล่าวถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญไปจากมาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม และเริ่มมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นมา แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงินงวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 งวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 และงวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ให้ครบถ้วน เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ ดังนั้น การจัดทำและแสดงรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินในงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 จึงยังคงใช้มาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม ซึ่งหากได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน มาถือปฏิบัติ อาจมีผลกระทบต่อยอดคงเหลือของรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินหลายรายการ รวมถึงผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างประเมินผลกระทบ ทั้งนี้ มีรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในรายงานของผู้สอบบัญชีตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก และข้อ ข แล้ว

ข. การไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเพื่อให้ได้ข้อสรุปว่ารายการดังต่อไปนี้ขัดต่อข้อเท็จจริงหรือไม่ เพียงใด

1. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.35 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 3,792.04 ล้านบาท (ปี 2565 จำนวน 3,611.88 ล้านบาท) และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.2 จำนวน 1,134.91 ล้านบาท (ปี 2565 จำนวน 1,104.32 ล้านบาท) เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถรวบรวมข้อมูลสัญญาเช่าให้เป็นปัจจุบันและจัดส่งให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบตามจำนวนที่ร้องขอได้ครบถ้วน และพบว่า

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสัญญาเช่าเพียงพอเพื่อประกอบการบันทึกลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ให้ครบถ้วน ถูกต้อง ตรงตามงวดบัญชี นอกจากนี้ ยอดลูกหนี้บริหารสินทรัพย์รายที่เลือกตรวจสอบ ยืนยันยอด ณ วันสิ้นงวดบัญชี ยังไม่ถูกต้อง ครบถ้วน ตรงกันกับการยืนยันยอดจากลูกหนี้ในช่วงเวลาเดียวกัน รวมทั้งพบว่ามีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยฟ้องร้องเกี่ยวกับค่าเช่าทรัพย์สินบางส่วนไม่ได้บันทึกบัญชีเป็นลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่ ในการประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้อย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่มีกำหนดมาตรการควบคุมภายในเพื่อปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมารับรู้รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อรับรู้รายได้และลูกหนี้ที่แสดงรายการในงบการเงินว่ามีความถูกต้อง ครบถ้วน ตามสัญญาเช่าหรือไม่

นอกจากนี้ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญาแต่ผู้เช่ายังคงใช้ประโยชน์ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินสดค่าเช่า จึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2566 ในเรื่องนี้ อย่างไรก็ตาม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าวข้างต้น แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วนหรือไม่ เนื่องจากกิจการไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.15 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 288,622.23 ล้านบาท และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.52 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 14,274.34 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายงานตามข้อ ข 1 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจจาค ข้อ ก 2 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ข้อ ก 3 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนของข้อ 3.1

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) และส่วนของข้อ 3.2 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ (งานลงทุนบนทางเปิด) ข้อ ก 4 การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

3) ยอดคงเหลือของผลขาดทุนสำหรับปี 2566 รวมประมาณการค่าใช้จ่ายในอนาคต เช่น ภาระผลประโยชน์พนักงานตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงในงวด และยังไม่ได้จ่ายชำระหรือจ่ายสมทบ ณ วันสิ้นงวดบัญชี เป็นต้น

ทำให้อำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) ข้อ 2) และข้อ 3) ข้างต้น แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะส่งผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินชดเชยทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือของรายการ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้อำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อบัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และอำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในรายการตามข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 ข้างต้น ทำให้อำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่าจำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

อำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของอำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของอำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดิน อำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และอำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี อำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่อำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของอำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดิน

อำนาจงานการตรวจเงินแผ่นดิน



## ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงิน ดังต่อไปนี้

1. การปรับปรุงงบการเงินใหม่ ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7 ซึ่งอธิบายถึงการปรับปรุงงบการเงินใหม่ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้บันทึกปรับปรุงย้อนหลังงบการเงินใหม่ และปรับปรุงบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ บัญชีค่าเสื่อมราคา บัญชีเงินอุดหนุนจากรัฐบาลค้างรับ บัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล บัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ บัญชีรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และบัญชีที่เกี่ยวข้องอื่น ในงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบใหม่ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

2. ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.28 ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ซึ่งอธิบายว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการทบทวนข้อสมมติที่ใช้ประเมินและประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานและมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สินของปี 2567 และยอดยกมาจากปี 2566 โดยหากเกิดผลแตกต่างจากการประมาณการยอดยกมา จะรับรู้ผลกระทบต่อผลกำไรในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและกำไรขาดทุนของปี 2567

3. สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.53.1 สินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น และข้อ 8.53.2.1 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น จากคดีความกับบริษัท โอโวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อปี 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม คืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย คืนค่านั่งรถไฟค้ำประกัน คืนค่าธรรมเนียมออกหนังสือค้ำประกัน และชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการพร้อมดอกเบี้ย ต่อมาเมื่อปี 2565 ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งกลับคำสั่งของศาลปกครองกลางให้เป็นรับคำขอให้ศาลปกครองพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ และในระหว่างปี 2566 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาคดีแล้ว ขณะนี้คืออยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด เนื่องจากการยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลาง

4. โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL) ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.56 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา) อธิบายว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำบันทึกข้อตกลงกับบริษัทคู่สัญญาภายใต้สัญญาร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนและบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมฉบับที่ 8 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลง และแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

5. แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.59 ได้อธิบายถึงการจัดทำแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ซึ่งอยู่ระหว่างการนำเสนอเพื่อพิจารณาแก่หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องที่กล่าวข้างต้นนี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



## ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปี 2566 ภายหลังจากวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี 2566 หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล และตามที่กล่าวไว้ในวรรคก่อนในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น หากผู้บริหารจัดทำรายงานประจำปีจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญดังกล่าว ข้อมูลในรายงานประจำปีส่วนที่อ้างอิงหรือจัดทำจากข้อมูลในงบการเงินที่ได้รับผลกระทบจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง จะแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงด้วย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในความถูกต้อง ครบถ้วนตามที่กล่าวในวรรคก่อนในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถสรุปได้ว่ารายงานประจำปีส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ เหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการ หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและของกิจการ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



### ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่าเป็นสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การดัดแปลงวันการแสดงผลข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปร่วมที่มีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการหรือกิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการ เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติตามตรวจสอบกลุ่มกิจการ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางสุไลวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 25 มีนาคม 2567

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทอื่น  
 งบแสดงฐานะการเงิน  
 ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	30 กันยายน 2566	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	30 กันยายน 2566	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	
	30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2565	1 ตุลาคม 2564	30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2565	1 ตุลาคม 2564	
<b>สินทรัพย์</b>							
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8.1	4,505,002,996.13	2,890,463,048.21	1,424,805,887.67	4,412,434,474.27	2,756,683,916.19	1,336,888,956.39
เงินฝากประจำที่มีอายุไม่เกิน 1 ปี		24,446,254.69	24,367,820.85	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและค่าบริการ	8.2	441,348,377.35	516,717,214.63	339,045,472.64	441,348,377.35	516,717,214.63	339,064,472.64
ลูกหนี้อื่น	8.3	424,820,909.30	11,146,031,382.58	355,475,453.38	422,854,074.50	11,145,884,145.21	355,308,236.01
เงินใน途	8.4	45,035,931.06	50,391,210.97	29,050,369.44	44,837,433.06	49,808,710.97	29,058,369.44
พัสดุคงเหลือ	8.5	3,621,443,090.79	3,581,856,260.04	3,975,802,978.43	3,616,500,261.85	3,577,697,527.71	3,972,304,929.62
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.6	1,005,331,546.69	752,470,899.55	652,089,078.96	973,095,421.27	728,876,522.53	631,988,098.36
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		10,067,429,085.81	18,942,297,836.83	6,778,396,040.52	9,911,070,022.30	18,775,847,837.24	6,664,713,072.46
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>							
เงินสดทุน	8.7	-	-	-	340,000,000.00	340,000,000.00	240,000,000.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น		10,671,090,000.00	-	-	10,671,090,000.00	-	-
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	8.8	35,138,998.67	-	-	35,138,998.67	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	8.9	345,982,406,160.77	312,964,622,620.69	287,084,947,197.37	345,970,233,330.66	312,953,696,791.24	287,081,972,561.68
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	8.10	772,088,196.03	793,884,540.48	9,094,840.54	794,610,130.07	780,631,169.13	6,148,456.95
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	8.11	182,426,127.21	196,426,248.93	88,239,284.69	155,859,283.58	168,306,596.49	69,646,622.53
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันวินาศภัยรวม	8.12	22,103,914.98	21,957,516.78	23,200,687.72	22,103,914.98	21,957,516.78	23,200,687.72
เงินจ่ายล่วงหน้า	8.13	34,604,155,784.18	27,692,443,283.89	17,138,083,408.06	34,604,155,784.18	27,692,443,283.89	17,138,083,408.06
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	8.14	-	7,778,338.44	939,964.57	-	-	-
เงินสะสมตามกฎหมายที่รับ	8.15	288,622,232,806.03	275,347,890,012.47	248,030,244,689.20	288,622,232,806.03	275,347,890,012.47	248,030,244,689.20
เงินค้างรับจากรัฐบาล	8.16	190,207,307,531.58	199,132,414,544.36	227,423,334,432.21	190,207,307,531.58	199,132,414,544.36	227,423,334,432.21
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	8.17	1,645,816,734.76	1,530,754,994.37	2,425,656,183.21	1,637,787,134.76	1,549,991,974.37	2,425,632,183.21
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		872,744,766,254.41	817,708,172,000.41	782,223,740,687.57	873,000,498,914.71	817,987,331,878.73	782,438,263,041.58
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>882,812,195,340.22</b>	<b>836,670,469,837.24</b>	<b>789,002,136,728.09</b>	<b>882,911,568,937.01</b>	<b>836,762,979,715.97</b>	<b>789,102,976,114.04</b>

372

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบแสดงฐานะการเงิน  
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2565	1 ตุลาคม 2564	30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2565	
				ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	
				30 กันยายน 2566	1 ตุลาคม 2564	
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมกับบัญชี	52,427,745.78	530,649,834.01	-	52,427,745.78	530,649,834.01	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8.18 11,437,025,366.08	4,235,239,025.51	3,011,562,898.00	11,390,721,971.87	4,202,327,560.29	3,007,386,435.03
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.19 55,613,621,982.16	73,264,042,089.06	66,587,803,964.51	55,613,621,982.16	73,264,042,089.08	66,587,803,964.51
หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.27 8,701,029.12	37,719,578.72	7,648,413.56	-	32,452,393.36	8,195,995.83
ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมชำระ	8.21 2,159,366,869.62	1,476,121,880.59	1,170,179,231.59	2,159,366,889.62	1,476,121,880.59	1,170,179,231.59
เจ้าหนี้ถืออสังหาริมทรัพย์ผู้ถือหุ้นเนื่องจากการรถไฟฯ	8.20 40,924,608.25	60,955,433.17	183,103,768.97	40,924,608.25	60,955,433.17	183,103,768.97
ประมาณการหนี้สิน	8.54 -	4,391,419,697.19	-	-	4,391,419,697.19	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8.22 1,959,662,508.06	12,611,471,150.75	1,876,399,201.41	1,918,560,062.02	12,611,471,150.75	1,876,399,201.41
รวมหนี้สินหมุนเวียน	71,271,936,129.07	96,805,617,689.02	72,836,697,478.04	71,165,823,259.70	96,569,439,038.44	72,831,068,597.34
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาว	8.19 379,879,825,435.40	322,089,246,866.55	289,728,364,096.21	379,879,825,435.40	322,089,246,866.55	289,728,364,096.21
หนี้สินตามสัญญาเช่า	8.27 831,807,330.47	778,937,086.19	30,262,704.10	823,771,169.19	771,141,861.37	28,771,085.56
เจ้าหนี้รับเงินฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันค้ำประกัน	8.23 22,103,914.98	21,970,636.78	23,200,887.72	22,103,914.98	21,970,636.78	23,200,887.72
เงินประกันและเงินมัดจำ	8.28 3,769,831,452.29	4,351,501,021.80	3,551,128,758.53	3,764,152,496.59	4,347,296,970.10	3,547,947,767.83
รายได้ค่าเช่าที่ดิน/หน้า - สิ้นหรือสิ้นงวด	8.25 3,437,718,430.15	3,882,025,654.92	4,325,008,164.97	3,437,718,430.15	3,882,025,654.92	4,325,008,164.97
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลการรถไฟฯ	8.26 282,525,897,662.08	218,433,764,645.66	299,864,319,240.33	282,525,897,662.08	218,433,764,645.66	299,864,319,240.33
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	8.14 16,965,496.66	-	-	-	-	-
ภาระผูกพันต่อประโยชน์พนักงาน	8.28 82,305,569,798.05	82,089,954,990.21	69,282,800,041.57	82,246,617,297.22	82,013,792,244.36	89,219,282,067.41
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	8.30 14,296,556,518.23	3,885,199,046.32	4,785,911,853.10	14,296,556,518.23	3,885,199,046.32	4,785,911,853.10
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	767,086,276,038.31	895,532,599,906.83	671,590,995,346.53	766,996,642,923.84	895,494,437,924.06	671,522,804,763.23
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>838,358,212,167.39</b>	<b>792,138,217,595.45</b>	<b>744,427,692,824.57</b>	<b>838,162,666,183.54</b>	<b>792,013,876,962.50</b>	<b>744,353,873,360.57</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
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	8.31 468,837,371.45	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	(158,511,911.57)	(185,503,961.69)	(170,898,907.89)	-	-	-
ขาดทุนสะสม - บริษัท เอชอาร์ที แอสเสท จำกัด	(136,607,669.06)	(31,346,549.99)	(3,759,942.06)	-	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>44,453,983,172.84</b>	<b>44,532,252,241.79</b>	<b>44,574,443,903.52</b>	<b>44,749,102,753.47</b>	<b>44,749,102,753.47</b>	<b>44,749,102,753.47</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>882,812,195,340.22</b>	<b>836,670,469,837.24</b>	<b>789,002,136,728.09</b>	<b>882,911,568,937.01</b>	<b>836,762,979,715.97</b>	<b>789,102,976,114.04</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางรัตนา สอนกiet)  
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

รายการ	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
<b>รายได้</b>					
รายได้จากการขนส่ง	8.32	5,439,994,072.14	3,831,896,773.99	5,439,994,072.14	3,831,896,773.99
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	8.33	-	13,529,505.00	-	13,529,505.00
รายได้ค่าโดยสารระบบรถโดยสารเมืองสายสีแดง	8.34	212,845,184.51	112,476,027.13	212,845,184.51	112,476,027.13
รายได้จากการบริการสินทรัพย์	8.35	3,792,040,933.92	3,611,681,359.00	3,786,396,667.28	3,611,681,359.00
รายได้สินทรัพย์อื่น ๆ		484,049,885.54	475,556,535.58	484,049,885.54	475,556,535.58
รายได้จากสัมปทาน ไอซีที	8.36	499,816,836.00	499,816,836.00	499,816,836.00	499,816,836.00
รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ	8.37	82,686,164.47	93,048,715.39	82,686,164.47	93,048,715.39
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	8.38	7,624,768,651.88	7,577,416,163.48	7,624,768,651.88	7,577,416,163.48
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐรถไฟ	8.49	277,511,023.42	343,831,400.00	277,511,023.42	343,831,400.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	8.39	257,352,396.66	358,393,472.65	257,352,396.66	358,393,472.65
รายได้อื่น ๆ	8.40	644,910,881.83	557,981,414.05	638,612,019.54	557,313,204.12
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.41	2,448,178,631.03	5,308,610,964.06	2,448,178,717.09	5,308,610,980.95
<b>รวมรายได้</b>		<b>21,764,154,661.40</b>	<b>22,784,239,166.33</b>	<b>21,752,211,616.53</b>	<b>22,783,570,973.29</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง ขาดมีสัญญาและรถจักร	8.42	2,570,379,037.60	2,482,513,363.74	2,570,379,037.60	2,482,513,363.74
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาขบวนรถและล้อเลื่อน	8.43	3,338,088,058.67	3,061,761,089.59	3,338,088,058.67	3,061,761,089.59
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	8.44	7,878,902,030.91	6,787,456,594.88	7,878,902,030.91	6,787,456,594.88
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	8.45	8,320,274.56	168,631,701.64	8,320,274.56	168,463,531.28
ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	8.46	1,112,602,671.79	945,535,920.70	1,122,762,597.27	945,113,812.13
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	8.47	925,056,009.32	947,179,165.75	845,323,446.75	915,746,544.40
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8.48	6,423,840,621.27	6,316,249,561.16	6,414,686,890.37	6,305,604,789.47
ค่าใช้จ่ายค่าตรวจรถไฟ	8.49	290,884,786.24	457,430,022.73	290,884,786.24	457,430,022.73
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8 - 8.11	6,136,403,283.73	7,186,482,033.76	6,124,838,174.58	7,181,751,109.79
ขาดทุนจากการดำเนินงานสินทรัพย์		205,708,341.15	430,013,533.86	205,708,341.15	429,935,651.25
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ		20,156,205.38	(5,677,024.89)	20,156,205.38	(5,677,024.89)
ลดหนี้เงินกู้ที่รัฐบาลกับระยะ	8.50	1,838,866,606.65	1,649,888,075.63	1,838,866,606.65	1,649,888,075.63
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		<b>30,749,207,927.27</b>	<b>30,429,464,038.55</b>	<b>30,658,916,450.13</b>	<b>30,379,987,560.00</b>
<b>ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน</b>		<b>(8,985,053,265.87)</b>	<b>(7,645,224,872.22)</b>	<b>(8,906,704,833.60)</b>	<b>(7,596,416,586.71)</b>
<b>ต้นทุนทางการเงิน</b>	8.51	<b>5,368,354,737.46</b>	<b>8,037,762,016.65</b>	<b>5,367,637,961.96</b>	<b>8,037,540,266.56</b>
<b>ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้</b>		<b>(14,353,408,003.33)</b>	<b>(15,682,986,888.87)</b>	<b>(14,274,342,793.56)</b>	<b>(15,633,956,853.27)</b>
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้		24,743,835.10	(6,838,373.87)	-	-
<b>ขาดทุนสุทธิรวม</b>		<b>(14,378,151,838.45)</b>	<b>(15,676,148,515.00)</b>	<b>(14,274,342,793.56)</b>	<b>(15,633,956,853.27)</b>
<b>กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น</b>					
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทให้เป็นกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าใหม่จะเปลี่ยนแปลงประโยชน์จากที่กำหนดไว้		25,539,975.92	(12,439,223,713.75)	-	(12,439,223,713.75)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(14,352,611,862.51)	(28,115,372,228.75)	(14,274,342,793.56)	(28,073,180,567.02)
รายได้เงินช่วยเหลือจากหน่วยงาน	8.52	14,274,342,793.56	28,073,180,567.02	14,274,342,793.56	28,073,180,567.02
กำไร (ขาดทุน) สุทธิหลังเงินช่วยเหลือจากหน่วยงาน		(78,269,068.95)	(42,191,661.73)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินฉบับส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)  
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายพิพาท ละอองกุล)  
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี


202


การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			
	เงินต้น	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 (ตามที่รายงานไว้เดิม)	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(174,658,849.95)	44,574,443,903.52
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางกรบัญชี	-	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	-	-	12,991,665,723.04	12,991,665,723.04
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	(11,531,317,145.66)	(11,531,317,145.66)
รายได้สินทรัพย์บริวาร	-	-	(29,826,113.43)	(29,826,113.43)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(1,430,522,463.95)	(1,430,522,463.95)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(174,658,849.95)	44,574,443,903.52
ขาดทุนสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(15,676,148,515.00)	(15,676,148,515.00)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	(12,439,223,713.75)	(12,439,223,713.75)
สำหรับผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)	-	-	-	-
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	28,073,180,567.02	28,073,180,567.02
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(216,850,511.68)	44,532,252,241.79
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
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางกรบัญชี	-	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	-	-	2,132,067,818.17	2,132,067,818.17
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	(1,720,320,096.15)	(1,720,320,096.15)
รายได้สินทรัพย์บริวาร	-	-	(11,134,348.01)	(11,134,348.01)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(400,613,374.01)	(400,613,374.01)
ยอดคงเหลือต้นงวด 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	-	-	(14,378,151,838.43)	(14,378,151,838.43)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	25,539,975.92	25,539,975.92
สำหรับผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)	-	-	-	-
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	14,274,342,793.56	14,274,342,793.56
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	8.3 44,280,265,382.02	468,837,371.45	(295,119,580.63)	44,453,983,172.84

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

  
 (นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
 ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

  
 (นางสดดา ละอองกุล)  
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและกรบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ลงทุน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566


หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 (ตามที่รายงานไว้เดิม)	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี	-	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	-	-	12,991,665,723.04	12,991,665,723.04
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	(11,531,317,145.66)	(11,531,317,145.66)
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	-	-	(29,826,113.43)	(29,826,113.43)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(1,430,522,463.95)	(1,430,522,463.95)
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(15,633,956,853.27)	(15,633,956,853.27)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	(12,439,223,713.75)	(12,439,223,713.75)
สำหรับผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)	-	-	-	-
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	28,075,180,567.02	28,075,180,567.02
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 (ตามที่รายงานไว้เดิม)	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี	-	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	-	-	2,132,067,818.17	2,132,067,818.17
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	(1,720,320,096.15)	(1,720,320,096.15)
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	-	-	(11,134,348.01)	(11,134,348.01)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(400,613,374.01)	(400,613,374.01)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(14,274,342,793.56)	(14,274,342,793.56)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	-	-
สำหรับผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)	-	-	-	-
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	14,274,342,793.56	14,274,342,793.56
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

๙

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

  
(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

  
(นางลัดดา สะออดกุล)  
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การดำเนินงานในประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบกระแสเงินสด  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 กันยายน 2565	30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2565	30 กันยายน 2566
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
จากทุนสุทธิที่รับเงินชดเชยตามกฎหมาย	(78,269,068.95)	(42,191,661.73)	-	-
รายการรับกระแสเงินสดสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
รายได้เงินสดขายหลักทรัพย์ตามกฎหมาย	8.52	(14,274,342,793.56)	(28,073,180,567.02)	(14,274,342,793.56)
ประมาณการหนี้สิน	-	4,391,419,697.19	-	4,391,419,697.19
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้		24,743,835.10	(6,838,373.87)	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8 - 8.11	6,136,403,283.73	7,186,082,033.76	6,124,838,174.58
ค่าตัดจ่ายอุปกรณ์ไฮโดรลิคใช้ที่เปลี่ยนแปลง		4,653,769.05	23,771,632.65	4,653,769.05
หนี้สงสัยจะสูญ		115,080,990.39	55,419,335.96	115,080,990.39
(กำไร) ขาดทุนจากการขายทรัพย์สิน	8.39	(257,352,396.66)	(358,393,472.65)	(257,352,396.66)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.41	(2,448,178,631.03)	(5,308,610,964.06)	(2,448,178,717.09)
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ		20,156,205.38	(5,677,024.89)	20,156,205.38
ขาดทุนจากการตีบัญชีสินทรัพย์		205,708,341.15	430,013,533.86	205,708,341.15
รายได้จากสินทรัพย์รับบริจาค		(484,049,885.54)	(475,556,535.58)	(484,049,885.54)
รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	8.38	(2,893,265,678.28)	(3,309,229,336.60)	(2,893,265,678.28)
รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ		(2,880,459,533.20)	(2,585,141,157.18)	(2,880,459,533.20)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	8.50, 8.51	7,207,221,344.11	5,296,230,595.09	7,206,504,568.61
ค่าใช้จ่ายรายการผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		6,410,586,188.71	6,314,040,558.16	6,401,432,457.87
(กำไร) ขาดทุนจากการประเมินผลการดำเนินงานหลักคณิตศาสตร์ประจำปี		(25,539,975.92)	12,439,223,713.75	-
ขาดทุนจากการคำนวณรายการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		(3,216,904,005.52)	(4,026,218,193.16)	(3,159,274,497.30)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
เงินฝากประจำที่มีชื่อจำกักในกาไรใช้		(78,413.64)	(24,367,820.85)	-
ลูกหนี้การค้าและบริการ		(39,712,153.11)	(233,072,077.95)	(39,712,153.11)
ลูกหนี้อื่น		10,721,210,473.28	(10,790,555,929.20)	10,723,030,070.71
เงินยืมทดลอง		5,355,279.91	(21,332,841.53)	4,971,277.91
พัสดุคงเหลือ		(64,396,805.26)	375,852,110.63	(63,612,888.57)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(252,860,647.14)	(100,381,820.59)	(244,218,898.74)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น		(10,671,090,000.00)	-	(10,671,090,000.00)
เงินรับฝากจากองค์กรต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		(146,398.20)	1,243,170.94	(146,398.20)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		1,888,830,287.26)	811,368,749.89	(181,563,707.26)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		(861,839,413.86)	(2,854,516,607.92)	(860,944,657.42)
เจ้าหนี้อ่างเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ		(20,030,824.92)	(122,148,335.80)	(20,030,824.92)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		(10,651,808,642.69)	10,735,071,949.34	(10,692,911,088.73)
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากองค์กรต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		133,278.20	(1,230,250.94)	133,278.20
เงินประกันและเงินมีค้ำ		(142,155,627.56)	(193,174,663.21)	(142,155,627.56)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		10,314,327,838.57	(990,454,305.95)	10,314,327,838.57
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน		(5,068,826,349.20)	(7,435,916,866.30)	(5,053,196,276.42)
จ่ายรายการผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(6,169,431,405.01)	(5,946,109,323.27)	(6,168,607,405.01)
เงินสดสุทธิได้มาจากร (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน		(11,238,257,754.21)	(13,382,026,189.57)	(11,221,805,681.43)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และวิจียอย  
งกระแสเงินสด  
สำหรับถึงสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมวดหมู่	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2565	30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2565
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์	399,553,961.32	495,953,860.00	399,553,961.32	495,953,860.00
เงินสดรับเงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาล	16,049,901,274.07	11,476,421,183.33	16,049,901,274.07	11,476,421,183.33
เงินสดจ่ายลงทุน	-	-	-	(100,000,000.00)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน	(11,661,190.66)	(19,334,000.00)	-	-
เงินสดจ่ายชำระหนี้ค่าจ้างระหว่างก่อสร้าง	(9,775,121,560.95)	(12,844,119,944.83)	(9,775,121,560.95)	(12,844,119,944.83)
เงินสดจ่ายซื้ออสังหาริมทรัพย์และค่าจ้างระหว่างก่อสร้าง	(31,954,048,518.91)	(26,094,152,385.54)	(31,949,750,162.49)	(26,084,719,427.78)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(25,291,376,035.13)	(26,985,231,288.04)	(25,275,416,488.05)	(27,056,464,329.28)
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดรับเงินขอผลขาดทุนตามกฎหมาย	1,000,000,000.00	1,000,000,000.00	1,000,000,000.00	1,000,000,000.00
เงินสดรับจากเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ	1,964,177,000.00	1,639,432,854.00	1,964,177,000.00	1,639,432,854.00
เงินสดรับจากเงินอุดหนุนเงินจากรัฐบาล	1,000,000,000.00	-	1,000,000,000.00	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	94,233,651,115.44	106,620,038,100.72	94,233,651,115.44	106,620,038,100.72
เงินสดรับจากการกู้เงินเบิกเกินบัญชี	-	530,648,834.01	-	530,648,834.01
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินเบิกเกินบัญชี	(478,221,088.23)	-	(478,221,088.23)	-
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินทางสัญญาเช่า	(8,102,214.80)	(3,414,603.33)	-	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่มีกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(51,858,528,134.06)	(62,301,412,962.81)	(51,858,528,134.06)	(62,301,412,962.81)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(7,708,802,941.09)	(5,654,477,384.44)	(7,708,086,165.59)	(5,654,435,696.77)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	38,144,173,737.26	41,830,814,838.15	38,152,992,727.56	41,834,271,129.15
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	1,614,559,947.92	1,463,557,360.54	1,655,770,558.08	1,419,674,949.80
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	2,890,463,048.21	1,426,905,687.67	2,756,663,916.19	1,336,988,966.39
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	4,505,022,996.13	2,890,463,048.21	4,412,434,474.27	2,756,663,916.19

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายนิพนธ์ มณีพันธ์)  
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางฉัตรภา สะอาด)  
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
หมายเหตุประกอบงบการเงิน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน
3	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ
6	รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
7	การปรับปรุงงบการเงินใหม่
8.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
8.2	ลูกหนี้การค้าและบริการ
8.3	ลูกหนี้อื่น
8.4	เงินยืมโดยตรง
8.5	พัสดุดังกล่าว
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	เจ้าหนังกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ
8.21	ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ
8.22	หนี้สินหมุนเวียนอื่น
8.23	เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
8.24	เงินประกันและเงินมัดจำ
8.25	รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค

หมายเหตุ	สารบัญญ (ต่อ)
8.26	รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้
8.27	หนี้สินตามสัญญาเช่า
8.28	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
8.29	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
8.30	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
8.31	เงินทุน และกำไรสะสม - จัดสรรแล้ว
8.32	รายได้จากการขนส่ง
8.33	รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
8.34	รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
8.35	รายได้จากการบริหารสินทรัพย์
8.36	รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี
8.37	รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ
8.38	รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล
8.39	กำไรจากการขายสินทรัพย์
8.40	รายได้อื่น ๆ
8.41	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
8.42	ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง
8.43	ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน
8.44	ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง
8.45	ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
8.46	ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
8.47	ค่าใช้จ่ายการบริหาร
8.48	ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน
8.49	รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตัวจริงรถไฟ
8.50	ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ
8.51	ต้นทุนทางการเงิน
8.52	รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย
8.53	สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
8.54	ประมาณการหนี้สิน
8.55	โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน
8.56	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)
8.57	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย
8.58	การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
8.59	แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย
8.60	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
หมายเหตุประกอบงบการเงิน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

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 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

2.3 งบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วย งบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4 งบการเงินรวม ประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัทย่อย ได้แก่ งบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และงบการเงินของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (กลุ่มกิจการ)

งบการเงินรวมเริ่มจัดทำตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 มีรายละเอียดดังนี้

2.4.1 รฟท. ได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (รถไฟฟ้า) ซึ่งก่อสร้างเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟท.) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และ รฟท. 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 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศโดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ 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) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการต่ออายุของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานเหล่านี้นำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินที่มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

ผู้บริหารของ รพท. อยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ ส่งผลให้ รพท. ยังใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับเดิมในการจัดทำและบันทึกบัญชีที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงิน

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 และวันที่ 1 มกราคม 2568

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 และวันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และเพิ่มเติมเนื้อหาของส่วนของมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 และเปลี่ยนแปลงในหลักการสำคัญ

**มาตรฐานการรายงานทางการเงิน**

ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า (การยินยอมลดค่าเช่าที่เกี่ยวข้องกับ COVID-19 หลังวันที่ 30 มิถุนายน 2564)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2568 ได้แก่ มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาประกันภัย

ปัจจุบันผู้บริหารของ รฟท. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่อการเงินในปีที่จะเริ่มนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ ทั้งนี้ บริษัทย่อยของ รฟท. นำมาตราฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในงวดบัญชีปี 2565 แล้ว

#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

##### 4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคารทุกประเภทที่ถึงกำหนดจ่ายในระยะเวลาสามเดือนหรือน้อยกว่า โดยไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน (ถ้ามี) และเงินเหลือส่งรายได้จากสถานีต่าง ๆ

##### 4.2 การรับรู้รายได้

###### 4.2.1 รายได้จากภาระขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตั๋วโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้วจะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตั๋วโดยสารนั้น
- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว
- รายได้รถเสียบ้าง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาการให้สิทธิ

###### 4.2.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

รฟท. ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ดังนี้

- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับรายได้ รับรู้เป็นรายได้ในกำไรหรือขาดทุนโดยแสดงเป็นรายการแยกต่างหาก
- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ รับรู้เงินอุดหนุนเป็นรายได้รอการรับรู้และทยอยรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

###### 4.2.3 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่ผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง โดยบางส่วนรับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญาด้วยวิธีเส้นตรง
- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด
- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

###### 4.2.4 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

###### 4.2.5 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.3 ลูกหนี้การค้าและบริการ รับรู้เมื่อออกใบแจ้งหนี้สำหรับลูกหนี้ขนส่งและลูกหนี้อื่น และรับรู้ตามสัดส่วนรายการเช่าตามสัญญาเช่าที่มีผลบังคับใช้ในงวดสำหรับลูกหนี้บริหารสินทรัพย์

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ และลูกหนี้อื่นภายใน รฟท.

#### 4.4 พัสดคงเหลือ

4.4.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้หมอน พัสดุ สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำแสดงตามราคาทุน โดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.4.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน

4.4.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่ายการเสื่อมสภาพอัตรา ร้อยละ 12.5 ต่อปี และสำหรับอุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้เปลี่ยนแทน (unit replacement) ที่เบิกใช้ในงวดบัญชีปี 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 แสดงตามราคาทุนและจะบันทึกสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ ร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.5 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน และลดลงจากการประเมิน การต่อค้าเงินลงทุน

4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (สินทรัพย์ถาวร) และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟ แห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ซึ่งราคาที่ได้รับโอนมา นี้เป็นราคาที่คณะกรรมการตีราคาสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

4.6.1 สินทรัพย์ถาวรแสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม

4.6.2 ในปี 2554 รฟท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและ แบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และแสดงราคาสินทรัพย์ตามราคาประเมินใหม่หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม การคำนวณค่าเสื่อม ราคา สินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินใหม่ (ยกเว้นที่ดินแสดงด้วยราคาทุนเดิม) และการคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ใหม่จะนำราคาทุนหักมูลค่าคงเหลือ และใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ ที่ประเมินไว้ 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 ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ บันทึกเป็นส่วนหนึ่งของยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์

4.6.4 งานระหว่างดำเนินการ รับรู้ตามค่าวงงานที่เบิกจ่าย

4.6.5 ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืมโดยต้นทุน การกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่งการดำเนินการ ส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียมการก่อสร้างเสร็จสิ้นและสินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์

4.7 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน วัตถุประสงค์ด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการต่อค้า โดยต้นทุนรวมค่าใช้จ่ายทางตรงเพื่อให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างสินทรัพย์ที่กิจการก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนการกู้ยืม

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของแต่ละส่วนประกอบของ สินทรัพย์และรับรู้ในค่าไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ รฟท. ไม่คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ประมาณการอายุการใช้ประโยชน์ ดังนี้

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10 - 50 ปี
-----------------------	------------

#### 4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงในราคาทุนที่ซื้อหรือได้มาหรือระหว่างติดตั้งแล้วเสร็จ หักค่าตัดจำหน่ายสะสม ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 5 - 10 ปี

4.9 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่เป็นไปตามสภาพและตามระเบียบของ รพท. ซึ่งโอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่ายคู่กับหนี้สินไม่หมุนเวียน

#### 4.10 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

4.10.1 เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลรับภาระเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา จะบันทึกคู่กับบัญชีรายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ด้วยจำนวนเงินตามงบประมาณที่ได้รับเมื่อโครงการเริ่มมีการเบิกจ่ายเงิน และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนเกี่ยวกับสินทรัพย์ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

4.10.2 เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ บันทึกรายได้เงินอุดหนุนโดยจะทยอยรับรู้รายได้ครั้งแรก ร้อยละ 50 ของวงเงินตามการบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ และจะบันทึกเงินอุดหนุนที่จะได้รับในครั้งหลัง เป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับด้วยจำนวนเงินที่ประมาณการตามสัดส่วนของการได้รับเงินอุดหนุนจากปีก่อน สำหรับปี 2566 การจัดทำบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปี อยู่ระหว่างการจัดทำหลักเกณฑ์ขอเงินชดเชยใหม่ จึงบันทึกด้วยกรอบวงเงินตามที่ขอรับงบประมาณประจำปี ตามสัดส่วนสถิติที่เคยได้รับเงินอุดหนุนของปีก่อนๆ

4.10.3 เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชำระเงินกู้ยืมต่างประเทศในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ ซึ่งบันทึกบัญชีค้ำรับไว้ สำหรับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 จากเงินกู้ยืมที่ รพท. ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล โดยสำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาได้ จะทยอยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามมูลค่าค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาไม่ได้ จะรับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงวดที่ได้รับเงินจากรัฐบาล

4.11 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาด บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดินและทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาดตามอายุของสัญญาเช่าในส่วนที่ทราบ และในส่วนที่ยังไม่ทราบข้อมูลของสัญญาเช่า จะรับรู้รายได้ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

4.12 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการ และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยคำนวณจากอัตราปิดของธนาคารแห่งประเทศไทย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในรอบระยะเวลาที่เกิดรายการ

4.13 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

4.14 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ บันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้คู่กับค่าเสื่อมราคาเมื่อสินทรัพย์พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

4.15 ผลประโยชน์ของพนักงาน รับรู้และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังต่อไปนี้

4.15.1 ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

4.15.2 ผลประโยชน์หลังออกจากงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานปัจจุบันและในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ โดยผลกำไรขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ ซึ่งรวมถึงกำไรขาดทุนจากการประมาณการ

การตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gain/Loss) รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้จำนวนสะสมในบัญชีกำไร (ขาดทุน) สะสมในส่วนของทุน

4.15.3 ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยคิดลด โดยวิธีคิดลดผลประโยชน์แต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน รับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันที

กรณีที่เกิดผลต่างจากการจ่ายเงินผลประโยชน์พนักงานกับยอดประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รพท. ยังไม่ปรับปรุงการรับรู้รายการภาระผูกพันดังกล่าวในงบการเงินเฉพาะกิจการจนกว่าจะมีการทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งจะทบทวนทุก 3 ปี หรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ โดยจะรับรู้ผลต่างจากการจ่ายเงินจริงเป็นผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ และขาดทุนสะสม ซึ่งผลประโยชน์หลังออกจากงานและผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประกอบด้วย

1) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ

ภายใต้ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4)

2) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน

3) ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ

4) ภาระบำเหน็จกทอตและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ

5) ภาระค่ารักษาพยาบาล

4.16 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2528 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความ ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัว ในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รพท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รพท.

4.17 สัญญาเช่า

กลุ่มกิจการประเมินว่า สัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญานั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน ผู้เช่ารับสินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ ซึ่งกลุ่มกิจการรับรู้การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินงานด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

ในฐานะผู้เช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้แสดงมูลค่าตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเพื่อการต่อค่า (ถ้ามี) และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (ถ้ามี) ราคาทุนดังกล่าว ประกอบด้วย จำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ต้นทุนทางตรงที่เกิดขึ้น และการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใด ๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่เริ่มนำมาตรฐานมาถือปฏิบัติหักสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาเช่า หรืออายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แต่ละประเภท

### หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า รับรู้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ซึ่งเริ่มนำมามาตรฐานมาปฏิบัติใช้ครั้งแรก โดยคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่า จะเพิ่มขึ้นโดยสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงโดยสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายชำระแล้ว นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกรวบรวมมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือประเมินสัญญาเช่าใหม่

**ในฐานะผู้ให้เช่า**

สัญญาเช่าที่มีความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินการตามสัญญา กลุ่มกิจการบันทึกจำนวนเงินที่ได้รับตามสัญญาเช่าดำเนินการเป็นรายได้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า และตามที่ระบุในสัญญาเช่า

#### 4.18 ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วย ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ยกเว้นภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดจากรายการที่บันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นให้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้ ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี บันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี วัตถุประสงค์โดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะต้องคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้นและมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ และเชื่อว่าได้ตั้งภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมินผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึงการตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อสมมติฐาน และอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ ๆ อาจจะทำให้เปลี่ยนการตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ค้างจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ค้างจ่ายจะกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะหักกลบกันเมื่อเป็นค่าภาษีเงินได้ที่จะต้องนำส่งให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีเดียวกันและกิจการมีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง กิจการรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการในงบการเงิน

#### 4.19 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

ตั้งแต่ปี 2554 รฟท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รฟท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิสำหรับงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

4.20 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟท. หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม รฟท. ถูกควบคุม โดย รฟท. ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังรวมถึงบุคคลและกิจการที่มี อิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญกับ รฟท. ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของ รฟท. ตลอดจนสมาชิกในครอบครัว ที่ใกล้ชิดกับบุคคลดังกล่าวและกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลเหล่านั้น

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟท. แต่ละรายการคำนึงถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย รายการที่มีขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันได้กำหนดขึ้นโดยใช้ราคาตลาดหรือราคาที่ตกลงกันตามสัญญาหากไม่มีราคาตลาดรองรับ

บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟท. มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าของ องค์ประกอบของงบการเงิน งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกับ รฟท. รายการที่มีสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่าง รฟท. และบริษัทย่อยได้ถูกตัดรายการในการจัดทางการเงินรวม

5. ประเมินการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทางการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจ การประมาณการและข้อสมมติที่มีผลกระทบต่อการนำนโยบาย การบัญชีมาใช้ และจำนวนเงินของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการประมาณการ

ในการจัดทางการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจที่มีนัยสำคัญในการนำนโยบายการบัญชีของ รฟท. และ บริษัทย่อย และแหล่งที่มาของข้อมูลที่สำคัญของความไม่แน่นอนในการประมาณการที่มีอยู่

6. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

6.1 บริษัทย่อย ประกอบด้วย

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่หลัก	อัตราร้อยละ	
			ของการถือหุ้น	
ถือหุ้นโดย รฟท.			2566	2565
1. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	รับจ้างบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า	ไทย	100	100
2. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	บริหารจัดการสัญญาเช่าและอสังหาริมทรัพย์	ไทย	100	100

กลุ่มกิจการมีส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของและมีสิทธิออกเสียงในบริษัทมากกว่ากึ่งหนึ่ง ตามข้อบังคับของบริษัท เหล่านี้ และมีอำนาจควบคุมบริษัทและสั่งการกิจกรรมดำเนินงานและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้องกับบริษัทดังกล่าว ดังนั้น กลุ่มกิจการจึงจัดประเภทบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มกิจการ ภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม

*[Signature]*

6.2 รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

6.2.1 รายการบัญชีที่สำคัญระหว่างปี สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

บริษัทย่อย	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2566	2565
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566		
รายได้	42.23	-
ค่าใช้จ่าย	375.23	326.38

6.2.2 ยอดคงเหลือของบัญชีที่เกิดขึ้นระหว่างกัน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

รายได้รอการรับรู้ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	111.02	-
เงินค้างรับ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	-	(4.17)

7. การปรับปรุงงบการเงินใหม่

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 รฟท. ได้บันทึกสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่พร้อมใช้งานแล้ว ในงวดก่อน ๆ ตั้งแต่ปี 2552 จนถึงปัจจุบัน เป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานประเภทต่าง ๆ และคำนวณค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายนับจากวันที่พร้อมใช้งาน โดยได้ปรับปรุงผลกระทบสะสมย้อนหลังในงบการเงินสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 และงบการเงิน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ที่รายงานไว้เดิม เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้ รายละเอียดดังต่อไปนี้

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2565			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564		
	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>						
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	395,969.32	111.33	396,080.65	364,345.62	123.89	364,469.51
ค่าเสื่อมราคาสะสม	68,021.01	15,095.02	83,116.03	64,393.23	12,991.33	77,384.56
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	327,948.31	(14,983.69)	312,964.62	299,952.39	(12,867.44)	287,084.95
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	130.85	129.89	260.74	20.51	69.98	90.49
ค่าตัดจำหน่ายสะสม	35.60	28.71	64.31	1.92	0.33	2.25
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	95.25	101.18	196.43	18.59	69.65	88.24
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	273,516.75	1,831.14	275,347.89	246,599.72	1,430.52	248,030.24
<b>รวม</b>	<b>601,560.31</b>	<b>(13,051.37)</b>	<b>588,508.94</b>	<b>546,570.70</b>	<b>(11,367.27)</b>	<b>535,203.43</b>

รวม

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2565			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564		
	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่
<b>งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)</b>						
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น (ปรับปรุง รายได้รอการรับรู้)	3,684.94	200.26	3,885.20	4,621.86	164.05	4,785.91
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	291,685.40	(13,251.64)	278,433.76	311,395.64	(11,531.32)	299,864.32
รวม	295,370.34	(13,051.38)	282,318.96	316,017.50	(11,367.27)	304,650.23

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่ รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (ปรับปรุงเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่ เกี่ยวกับสินทรัพย์)	5,857.10	1,720.32	7,577.42
รายได้สินทรัพย์บริจาคม	464.43	11.13	475.56
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,054.41	2,132.07	7,186.48
ขาดทุนสุทธิก่อนกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(15,275.54)	400.61	(15,676.15)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	27,672.57	400.61	28,073.18

งบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2565			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564		
	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>						
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	395,955.69	111.33	396,067.02	364,339.53	123.89	364,463.42
ค่าเสื่อมราคาสะสม	68,018.30	15,095.02	83,113.32	64,390.12	12,991.33	77,381.45
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	327,937.39	(14,983.69)	312,953.70	299,949.41	(12,867.44)	287,081.97
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	102.12	129.89	232.01	1.44	69.98	71.42
ค่าตัดจำหน่ายสะสม	34.99	28.71	63.70	1.44	0.33	1.77
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	67.13	101.18	168.31	-	69.65	69.65

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2565			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564		
	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่
<b>งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)</b>						
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน (ต่อ)						
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	273,516.75	1,831.14	275,347.89	246,599.72	1,430.52	248,030.24
รวม	601,521.27	(13,051.37)	588,469.90	546,549.13	(11,367.27)	535,181.86
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น (ปรับปรุง รายได้รอการรับรู้)	3,684.94	200.26	3,885.20	4,621.86	164.05	4,785.91
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	291,685.40	(13,251.64)	278,433.76	311,395.64	(11,531.32)	299,864.32
รวม	295,370.34	(13,051.38)	282,318.96	316,017.50	(11,367.27)	304,650.23

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่ รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (ปรับปรุงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ที่เกี่ยวกับสินทรัพย์)	5,857.10	1,720.32	7,577.42
รายได้สินทรัพย์บริจาค	464.43	11.13	475.56
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,049.68	2,132.07	7,181.75
ขาดทุนสุทธิก่อนกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(15,233.35)	400.61	(15,633.96)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	27,672.57	400.61	28,073.18

พิมพ์

8. ข้อมูลเพิ่มเติม

8.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินสด	28.26	56.89	28.22	56.86
เงินรองจ่าย	5.44	5.44	5.44	5.44
รวม	33.70	62.33	33.66	62.30
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	385.06	208.48	385.06	208.48
- ออมทรัพย์	4,030.49	2,527.38	3,937.96	2,393.61
รวม	4,415.55	2,735.86	4,323.02	2,602.09
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	55.75	92.27	55.75	92.27
รวม	4,505.00	2,890.46	4,412.43	2,756.66

เงินฝากธนาคาร - ออมทรัพย์ ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 3,937.96 ล้านบาท ได้รวมเงินฝากธนาคารกรุงไทย ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ดังนี้

1) เงินหลักประกันค่าสิทธิบริหารโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 1,074.32 ล้านบาท

2) เงินรายได้ค่าโดยสารและเงินสำรองทอน จำนวน 115.99 ล้านบาท

8.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	31.37	17.10	31.37	17.10
- ลูกหนี้ค่าระวาง	162.99	173.94	162.99	173.94
= ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	8.40	8.57	8.40	8.57
รวม	202.76	199.61	202.76	199.61
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(6.04)	(8.99)	(6.04)	(8.99)
ลูกหนี้จากการขนส่ง - สุทธิ <sup>1</sup>	196.72	190.62	196.72	190.62
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	833.36	778.74	833.36	778.74
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	301.55	325.58	301.55	325.58
รวม	1,134.91	1,104.32	1,134.91	1,104.32
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(913.32)	(795.28)	(913.32)	(795.28)
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ - สุทธิ <sup>2</sup>	221.59	309.04	221.59	309.04

รวม

8.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ ประกอบด้วย (ต่อ)

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ลูกหนี้อื่น ๆ <sup>3</sup>	23.04	17.06	23.04	17.06
รวม <sup>1+2+3</sup>	441.35	516.72	441.35	516.72

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และวันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 833.36 ล้านบาท และ 778.74 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้ เป็นลูกหนี้คงค้างนานเกิน 10 ปี จำนวน 226.72 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ค่าเช่าที่ดินไว้แล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และวันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 301.55 ล้านบาท และ 325.58 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้ เป็นลูกหนี้คงค้างนานเกิน 10 ปี จำนวน 47.58 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ค่าเช่าอาคารไว้แล้ว

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่าให้เป็นปัจจุบัน

8.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ลูกหนี้เงินขาดรอกการฟ้องร้อง	3.85	3.85	3.85	3.85
ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี	334.09	334.09	334.09	334.09
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	1.11	1.51	1.11	1.51
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.45	10.44	10.45	10.44
ลูกหนี้อื่น	7.12	5.44	5.15	5.29
เงินค้ำรับค่าสิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์	68.20	10,790.70	68.20	10,790.70
รวม	424.82	11,146.03	422.85	11,145.88

ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และวันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 334.09 ล้านบาท และจำนวน 334.09 ล้านบาท ตามลำดับ เกิดจากกรณี รฟท. ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังกับคู่สัญญา 6 ราย ซึ่งได้สิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 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 วันที่ 30 กันยายน 2566 รพท. ได้รับชำระเงินค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการไอซีดีลาดกระบังงวดปัจจุบันแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัดและฟ้องร้องดำเนินคดีให้ชำระเงินค่าขาดประโยชน์ส่วนของปีก่อนๆ ที่ค้างชำระอยู่

เงินค้ำรับค่าสิทธิร่วมทุนฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 68.20 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ค่าดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ค้ำรับ ที่ รพท. จะได้รับจากบริษัทร่วมลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินและบันทึกข้อตกลง (MOU) ซึ่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ได้จัดประเภทเงินค้ำรับค่าสิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ไปเป็นลูกหนี้การค้า และลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.56 ที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขเงื่อนไขการจ่ายชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ฯ ที่ยังมีกระบวนการตามกฎหมายต่าง ๆ รวมถึงมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคาดว่า รพท. จะได้รับเงินค่าสิทธิบริหารโครงการฯ ตามสัญญาร่วมลงทุนเกินกว่า 1 ปี

#### 8.4 เงินยืมทดลอง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินทดลองจ่ายในกิจการ	13.75	22.34	13.55	21.76
เงินทดลองค่าอุตสาหกรรมเนียมคดี	31.19	28.05	31.19	28.05
เงินทดลองประกันตัว	0.10	-	0.10	-
<b>รวม</b>	<b>45.04</b>	<b>50.39</b>	<b>44.84</b>	<b>49.81</b>

#### 8.5 พัสดุดังเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
พัสดุดังคลัง				
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุงรถ	2,794.87	2,702.39	2,794.87	2,702.39
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุงทาง และอาณัติสัญญาณฯ	224.73	273.60	224.73	273.60
- อะไหล่คลังโครงการรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	526.96	526.96	526.96	526.96
- อะไหล่คลังโครงการรถไฟ ชานเมือง (สายสีแดง)	37.81	6.73	32.87	2.57
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	0.41	5.07	0.41	5.07
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	73.11	85.76	73.11	85.76
ไม้และไม้หมอน	-	6.55	-	6.55
อื่น ๆ	27.94	19.07	27.94	19.07
	<u>3,685.83</u>	<u>3,626.13</u>	<u>3,680.89</u>	<u>3,621.97</u>
หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	(64.39)	(44.27)	(64.39)	(44.27)
<b>รวม</b>	<b>3,621.44</b>	<b>3,581.86</b>	<b>3,616.50</b>	<b>3,577.70</b>

อะไหล่คังคังโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 526.96 ล้านบาท ไม่เคลื่อนไหวจากงวดปีก่อน เนื่องจากเป็นพัสดุคังคังที่ รฟท. ให้บริษัทคู่สัญญาารวมลงทุนฯ ใช้ในการดำเนินการเดินรถไฟฯ ตามบันทึกข้อตกลง (MOU) ที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.56 ซึ่ง รฟท. จะได้รับทรัพย์สินคืน เมื่อสิ้นสุดสัญญาารวมลงทุน

#### 8.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินค้ำรับดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาล	523.45	465.24	523.45	465.24
ดอกเบี้ยค้ำรับ	2.11	1.69	1.89	1.63
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค่าปรับ	65.82	62.59	40.05	40.03
รายได้ค้ำรับ	379.40	188.89	374.76	184.43
อื่น ๆ	34.55	34.06	32.95	37.55
<b>รวม</b>	<b>1,005.33</b>	<b>752.47</b>	<b>973.10</b>	<b>728.88</b>

#### 8.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
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 ค่าเผื่อการต่อจ่ายของเงินลงทุน	(0.00011)	(0.00011)	(0.00011)	(0.00011)
<b>รวม</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>340.00000</b>	<b>340.00000</b>

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และวันที่ 10 มีนาคม 2535 ในระหว่างงวดปี 2555 บริษัทฯ ได้ลดทุนจดทะเบียนบริษัท มีผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของ รฟท. เปลี่ยนแปลงและเงินลงทุนคงเหลือจำนวน 22 หุ้น หุ้นละ 5 บาท เป็นมูลค่า 110 บาท ตามใบหุ้นเลขที่ 193 ลงวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ซึ่งบันทึกค่าเผื่อการต่อจ่ายของเงินลงทุนไว้เต็มจำนวน

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รฟท. ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณเพื่อเป็นเงินลงทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาท ซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลงและกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันไว้เบิกเหลือในปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินลงทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้งบริษัทฯ ให้นำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กันไว้เบิกเหลือปีเป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทฯ

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. โดยให้ รฟท. ฎี๋เงินจำนวน 200 ล้านบาท ตามมาตรา 39 (4) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัทย่อย และ รฟท. ได้ชำระค่าหุ้นครบเรียบร้อยแล้ว

8.8 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

งบการเงินเฉพาะกิจการและการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท  
30 ก.ย. 65

	ราคาทุน		ค่าเสื่อมราคาสะสม		มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี
	เพิ่ม/ขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	เพิ่ม/ขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	
1 ต.ค. 65	-	-	-	-	-
30 ก.ย. 66	150.01	150.01	114.87	114.87	35.14
รวม	150.01	150.01	114.87	114.87	35.14

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย จำนวน 114.87 ล้านบาท ประกอบด้วยมูลค่าที่เกิดขึ้นในงวดบัญชีปี 2566 จำนวน 0.73 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมที่โอนมาจาก อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 114.14 ล้านบาท



8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี (ปรับปรุงใหม่)
	ราคาทุน		ค่าเสื่อมราคาสะสม		มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี		
	1 ต.ค. 65 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่ม/ลบ	30 ก.ย. 66	ลบ/ลบ	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65	
ที่ดิน	2,902.80	-	2,902.80	-	-	2,902.80	
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	12,534.53	71.41	12,441.35	306.60	126.45	6,875.15	
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,822.86	-	8,822.60	396.16	0.05	3,855.23	
ทางรถไฟและสะพาน	79,996.41	114.51	79,117.20	2,952.78	809.04	41,853.20	
รถจักรและล้อเลื่อน	29,501.97	56.33	29,554.17	1,084.80	2.82	10,109.73	
ยานยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์	17,278.04	570.30	17,636.83	641.75	193.18	5,434.77	
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	7,977.87	124.54	8,086.77	536.21	13.59	1,848.64	
สินทรัพย์ถาวรอื่น	3,241.53	0.28	3,241.58	134.86	0.23	902.66	
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ							
- ระบบงานและอุปกรณ์	533.47	43.31	576.78	-	-	576.78	
- งานระหว่างดำเนินการ	82,422.59	9,977.88	91,454.75	-	-	91,454.75	
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟ	942.08	9,125.54	10,067.62	-	-	10,067.62	
สายไหม							
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	10,148.14	14,065.46	24,213.60	-	-	24,213.60	
ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน							
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	4,784.02	87.18	4,871.20	-	-	4,871.20	
เชื่อมต่อสามสนามบิน							
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ	4.12	-	-	4.12	-	-	
เชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิฯ							
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	29,265.13	3,768.40	33,033.53	-	-	33,033.53	
- โครงการระบบรถไฟชานเมือง	105,711.46	2,259.11	107,970.57	-	-	107,970.57	
สายส่งแรง							
รวม	396,067.02	40,264.25	433,991.35	83,113.32	1,145.36	345,970.23	
						88,021.12	
						312,953.70	

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รพท. รับภาระต้นทุนเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายของโครงการไปก่อนและตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงการสร้างพื้นฐานของโครงการฯ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.19) การบริหารโครงการและสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการของโครงการรวมเป็นของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อสามสนามบินตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.56

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

หน่วย : ล้านบาท  
30 ก.ย. 65

30 ก.ย. 66

	ราคาทุน		ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 65	เพิ่ม/ลดลง	30 ก.ย. 66	1 ต.ค. 65	เพิ่ม/ลดลง	30 ก.ย. 66	ตามบัญชี
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,270.67	-	4,270.67	1,036.19	85.53	1,121.72	3,148.95
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	-	16,777.49	7,162.65	590.26	7,752.91	9,024.58
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	-	5,486.56	5,467.69	0.90	5,468.59	17.97
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.53	-	5,184.53	4,577.93	142.61	4,720.54	463.99
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,758.48	-	2,756.88	2,758.48	-	2,756.88	-
สิ่งทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.89	-	1,074.89	1,074.89	-	1,074.89	-
รวม	35,552.62	-	35,551.02	22,077.83	819.30	22,895.53	12,655.49

หมายเหตุ : ราคาทุนยกมาต้นงวดเท่ากับมูลค่าโครงการฯ 35,659.99 ล้านบาท ที่กวดตัดจำหน่ายทรัพย์สินระหว่างปี 2563 จำนวน 1.41 ล้านบาท และระหว่างปี 2564 จำนวน 105.26 ล้านบาท และระหว่างปี 2565 จำนวน 0.70 ล้านบาท

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวนรวม 272,188.05 ล้านบาท ในจำนวนนี้ ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการจำนวน 10,523.77 ล้านบาท และได้รวมมูลค่าที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 8,351.40 ล้านบาท โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จำนวน 4,777.30 ล้านบาท และโครงการรถไฟความเร็วสูงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย - จีน จำนวน 2,366.31 ล้านบาท

ในปี 2566 รฟท. ได้เร่งดำเนินการปิดแฟ้มงานสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่พร้อมใช้งานเป็นสินทรัพย์ประเภทต่างๆ พร้อมคำนวณค่าเสื่อมราคาให้ถูกต้องตามงวดบัญชี ในงบการเงินที่แสดงเปรียบเทียบย้อนหลังแล้วหลายโครงการ แต่ ณ วันสิ้นงวดบัญชี รฟท. ยังมีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่พร้อมใช้งานแล้วตั้งแต่งวดก่อน ๆ ที่อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล และดำเนินการด้านงบประมาณรับจากรัฐบาล เพื่อบันทึกปิดแฟ้มงานลงทุนและบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์แต่ละประเภท เช่น โครงการรถไฟทางคู่ช่วงจิจะ - ขอนแก่น, ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย และ การจัดทำฐานข้อมูลที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในระบบการบริหารสินทรัพย์ เป็นต้น

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ได้ดำเนินการก่อสร้างและเปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2564 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 มีมูลค่าโครงการฯ ส่วนที่รัฐบาลสนับสนุนตามกรอบวงเงินงบประมาณของมติคณะรัฐมนตรีครั้งสุดท้าย เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณเพิ่มเติมตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 ข้อย่อย 2.6

#### 8.10 สินทรัพย์สิทธิการใช้

	หน่วย: ล้านบาท	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
<b>ราคาทุน</b>		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	811.84	792.93
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	27.31	-
หัก สินทรัพย์ลดลง	25.48	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	813.67	792.93
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	17.96	12.30
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	34.35	26.02
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	10.73	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	41.58	38.32
<b>ราคาตามบัญชี</b>		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	793.88	780.63
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	772.09	754.61

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 รฟท. มีสัญญาเช่าที่ดินกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยบนพื้นที่จังหวัดระยอง ระยะเวลาตั้งแต่ปี 2565 ถึงปี 2595 เป็นเวลา 30 ปี จำนวนเงินตามสัญญาทั้งสิ้น 1,220.29 ล้านบาท และบริษัทย่อยมีสัญญาเช่ารถยนต์และพื้นที่สำนักงาน ระยะเวลาตามสัญญาเช่า 2 - 5 ปี

ณ วันสิ้นงวด รฟท. มีสัญญาให้เช่าที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างแก่บุคคลที่สามและแก่บริษัทย่อยตามสัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มกิจการมีสัญญาเช่าช่วงโดยบริษัทย่อยแก่บุคคลที่สามและบริษัทย่อยรับรู้เป็นสัญญาเช่าเงินทุนจำนวน 2 สัญญา ระยะเวลาตามสัญญาเช่ารวม 34 ปี มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับทั้งสิ้นจำนวน 4,108.44 ล้านบาท

8.11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65
<b>ราคาทุน</b>				
ณ วันต้นปี	260.75	90.49	232.01	71.42
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	33.32	170.26	14.68	160.59
ณ วันสิ้นปี	294.07	260.75	246.69	232.01
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>				
ณ วันต้นปี	64.32	2.25	63.70	1.77
บวก ค่าตัดจำหน่าย/รับโอน	47.32	62.07	47.15	61.93
ณ วันสิ้นปี	111.64	64.32	110.85	63.70
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
ณ วันต้นปี	196.43	88.24	168.31	69.65
ณ วันสิ้นปี	182.43	196.43	135.84	168.31

8.12 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินฝากธนาคาร - เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.88	17.73	17.88	17.73
เงินฝากธนาคาร - เงินประกันตัวพนักงาน	4.22	4.23	4.22	4.23
<b>รวม</b>	<b>22.10</b>	<b>21.96</b>	<b>22.10</b>	<b>21.96</b>

8.13 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืน เมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ยอดยกมา	27,692.44	17,138.08	27,692.44	17,138.08
บวก จ่ายล่วงหน้า	9,786.38	12,843.13	9,786.38	12,843.13
	37,478.82	29,981.21	37,478.82	29,981.21
หัก ชำระตามค่างวดงาน	2,874.66	2,288.77	2,874.66	2,288.77
<b>ยอดยกไป</b>	<b>34,604.16</b>	<b>27,692.44</b>	<b>34,604.16</b>	<b>27,692.44</b>

เงินจ่ายล่วงหน้าส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าในโครงการก่อสร้างตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

8.14 ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี

รายได้ภาษีเงินได้เป็นส่วนของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2566	2565
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		
การเปลี่ยนแปลงของผลต่างชั่วคราว	(24.74)	6.84
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	(24.74)	6.84

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดขึ้นในระหว่างปี มีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท		
	2565	งบกำไรขาดทุน	2566
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	0.12	0.36	0.48
ขาดทุนสะสมทางภาษี	7.66	5.34	13.00
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สินทรัพย์สิทธิการใช้พื้นที่สำนักงาน	-	1.76	1.76
ดอกเบียจ่าย - สินทรัพย์สิทธิการใช้พื้นที่สำนักงาน	-	0.17	0.17
ค่าเช่า - สินทรัพย์สิทธิการใช้พื้นที่สำนักงาน	-	(1.76)	(1.76)
กำไร (ขาดทุน) จากการยกเลิกสัญญาเช่า	-	0.13	0.13
รวมสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	7.78	6.00	13.78
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ดอกเบียจ่าย - สัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	-	6.58	6.58
ค่าเช่าค้างจ่าย - สัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	-	(11.53)	(11.53)
รายได้จากสัญญาให้เช่าช่วง	-	(33.66)	(33.66)
ดอกเบียรับ - สัญญาให้เช่าช่วง	-	(7.18)	(7.18)
รายได้ค่าเช่าช่วงค้างรับ - สัญญาให้เช่าช่วง	-	15.05	15.05
รวมหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	-	(30.74)	(30.74)
(หนี้สิน) สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	7.78	(24.74)	(16.96)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 รพท. มีสัญญาให้เช่าที่ดิน อาคารและทรัพย์สินแก่บุคคลที่สามและแก่บริษัทย่อย ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีมีมูลค่า 30.74 ล้านบาท เป็นผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีจากการให้เช่าช่วงของบริษัทย่อย

8.15 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	2566	2565	2566	2565
ยอดยกมา (ปรับปรุงใหม่)	275,347.89	248,030.24	275,347.89	248,030.24
บวก ขาดทุนสะสมส่วนเพิ่ม	14,274.34	28,317.65	14,274.34	28,317.65
	289,622.23	276,347.89	289,622.23	276,347.89
หัก รับเงินงบประมาณ	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00
ยอดยกไป	288,622.23	275,347.89	288,622.23	275,347.89

หน่วย : ล้านบาท

ตั้งแต่ปี 2554 รฟท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวดเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รฟท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิในงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 288,622.23 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รฟท. จำนวน 170,792.88 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 117,829.35 ล้านบาท

ยอดยกมา (ปรับปรุงใหม่) ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 จำนวน 248,030.24 ล้านบาท ประกอบด้วยยอดยกมาตามที่รายงานไว้เดิม จำนวน 246,599.72 ล้านบาท และรายการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาส่วนของสินทรัพย์ที่ปรับปรุงใหม่ก่อนสิ้นงวดปี 2564 และรายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง สุทธิจำนวน 1,430.52 ล้านบาท

ยอดขาดทุนสะสมส่วนเพิ่ม จำนวน 28,317.65 ล้านบาท สำหรับงวดปี 2565 ประกอบด้วยยอดคงเหลือตามที่รายงานไว้เดิม จำนวน 27,917.03 ล้านบาท และรายการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาส่วนของสินทรัพย์ที่ปรับปรุงใหม่ก่อนสิ้นงวดปี 2565 และรายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง สุทธิจำนวน 400.61 ล้านบาท

รายละเอียดเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มีดังต่อไปนี้

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุงใหม่)	รับเงินงบประมาณชดเชย	หน่วย : ล้านบาท
			ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย (ปรับปรุงใหม่)
2550	355.89	355.89	-
2551	5,579.05	644.11	4,934.94
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

จ.ช.

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุงใหม่)	รับเงินงบประมาณ ชดเชย	หน่วย : ล้านบาท
			ผลขาดทุนสะสม ที่ยังไม่ได้รับชดเชย (ปรับปรุงใหม่)
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	18,945.80	-	18,945.80
2565	28,317.65	-	28,317.65
2566	14,274.34	-	14,274.34
<b>รวม</b>	<b>289,622.23</b>	<b>1,000.00</b>	<b>288,622.23</b>

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดเงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

กรณีรายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุนไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาด และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากผลต่างของรายได้หักรายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไปเมื่อ 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 2566 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุนจากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2566 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท ซึ่งเป็นการชดเชยผลขาดทุนของปี 2550 และ 2551 จำนวน 355.89 ล้านบาท และจำนวน 644.11 ล้านบาท ตามลำดับ

*JK*

8.16 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
	หน่วย : ล้านบาท			
เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ	2,666.79	1,750.50	2,666.79	1,750.50
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ	165,982.46	174,823.85	165,982.46	174,823.85
เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ	21,558.06	22,558.06	21,558.06	22,558.06
<b>รวม</b>	<b>190,207.31</b>	<b>199,132.41</b>	<b>190,207.31</b>	<b>199,132.41</b>

เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับเป็นเงินอุดหนุนในส่วนของปี 2566 ทั้งจำนวนที่ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล

เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระดอกเบี้ย  
เงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา

เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับเป็นเงินกู้ในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวกับ  
สินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 เป็นเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ  
ทั้งจำนวน

8.17 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
	หน่วย : ล้านบาท			
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	987.43	1,098.22	987.43	1,098.22
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	12.82	12.82	12.82	12.82
เงินทรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	313.31	123.68	313.31	123.68
เงินทรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	126.32	118.05	126.32	118.05
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน	196.94	196.95	196.94	196.95
เงินจ่ายอื่น	9.00	1.03	0.97	0.27
<b>รวม</b>	<b>1,645.82</b>	<b>1,550.75</b>	<b>1,637.79</b>	<b>1,549.99</b>

8.18 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
	หน่วย : ล้านบาท			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	10,518.57	3,403.04	10,510.24	3,399.50
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	494.97	478.28	463.13	459.87
ภาษีค้างจ่าย	423.49	351.92	407.35	342.95
<b>รวม</b>	<b>11,437.03</b>	<b>4,233.24</b>	<b>11,380.72</b>	<b>4,202.32</b>

รฟท.

8.19 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฯ รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
เงินกู้ต่างประเทศ	16,995.58	17,925.20	24,285.40	28,037.94	41,280.98	45,963.14
เงินกู้ภายในประเทศ						
- พันธบัตร	159,226.00	141,596.00	-	-	159,226.00	141,596.00
- ธนาคารออมสิน	28,020.90	28,440.41	-	-	28,020.90	28,440.41
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	37,753.65	26,358.46	-	-	37,753.65	26,358.46
- กระทรวงการคลัง	-	-	169,212.12	152,995.28	169,212.12	152,995.28
รวม	241,996.13	214,320.07	193,497.52	181,033.22	435,493.65	395,353.29
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(31,907.01)	(44,340.23)	(23,706.81)	(28,923.81)	(55,613.82)	(73,264.04)
คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาว	210,089.12	169,979.84	169,790.71	152,109.41	379,879.83	322,089.25

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 การประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางการรับภาระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ปลัดกระทรวงคมนาคมประธานการประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมในครั้งนี้สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ในคราวอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอุตะเกา) ได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม รฟท. และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ร่วมกันหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ต่อไป

รฟท. ได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และขอความเห็นชอบแนวทางการชำระหนี้โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตามหนังสือ รฟท. ส่วนที่สุด ที่ รฟท/887/2563 ลงวันที่ 23 เมษายน 2563 เพื่อพิจารณานำเสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี มีหนังสือที่ นร 0506/36668 เรื่องขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองว่านายกรัฐมนตรียังพิจารณาแล้ว ส่งคืนเรื่องให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการประเด็นต่าง ๆ ให้เกิดความชัดเจน อาทิ ประเด็นผู้รับภาระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ประเด็นการให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินรับภาระค่าเสียหาย ค่าใช้จ่ายและค่าเสียโอกาสจากการชำระค่าสิทธิการบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ลำช้า และประเด็นผลกระทบของการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินต่อการทางการเงินของ รฟท. และภาระทางการคลังในการชำระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ โดยเร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 เรื่องแนวทางแก้ไขปัญหามลภาวะจากโควิด - 19

ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นจากกระทรวงการคลังไปดำเนินการ

เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2566 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ. หรือ EEC) มีมติที่ประชุม ครั้งที่ 1/2566 เห็นชอบหลักการเดินหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และเสนอการปรับสัญญาร่วมลงทุนกับคู่สัญญาเอกชน ตามขั้นตอนของกฎหมายให้เอกชนผ่อนชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนโครงการ แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และช่วยให้บริการโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ กพอ. จะนำเสนอ ครม. เพื่อทราบและให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาการเสนอขอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

ในปี 2566 รฟท. ได้รับเงินจากรัฐบาล เพื่อชำระหนี้เงินกู้โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ จำนวน 1,000 ล้านบาท จึงคงเหลือเงินกู้ของโครงการดังกล่าวเป็นจำนวน 32,229.15 ล้านบาท เป็นส่วนของรัฐบาลรับภาระ จำนวน 21,558.06 ล้านบาท และส่วนของการรถไฟฯ รับภาระจำนวน 10,671.09 ล้านบาท

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาวปรากฏตามตาราง ดังต่อไปนี้

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย  
8.19.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ

8.19.1.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน	ปีเริ่มต้นสัญญา	อายุสัญญา (ปีที่ครบกำหนด)	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 65	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระ	(กำไร)ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ยังค้างชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการเปลี่ยนระบบห้ามล้อ ส่วนที่ 1	AL 8265654	4.09 ล้านยูโร	ปี 2544	32 ปี (2576)	0.75	43.38	-	(3.82)	1.56	3.95	37.17	41.12
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการจัดหารถจักรเปลี่ยน ส่วนที่ 1	AL 8265613	2.05 ล้านยูโร	ปี 2544	32.5 ปี (2577)	0.75	23.06	-	(1.93)	0.83	2.00	19.96	21.96
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ส่วนที่เพื่อ	AL 9265521	2.61 ล้านยูโร	ปี 2544	23.5 ปี (2568)	2.00	14.77	-	(4.94)	0.41	5.11	5.13	10.24
เงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น ครั้งที่ 23	TXIII-5	2,430.88 ล้านเยน	ปี 2541	24 ปี (2566) 7 เดือน (2566)	2.20	34.94	-	(33.43)	(1.51)	-	-	-
เงินกู้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34 - ส่วนตัวรถ	TXXXIV-1	90,631.00 ล้านเยน	ปี 2559	15 ปี (2574)	0.30	17,809.05	2,479.14	(2,202.90)	(1,163.03)	2,146.84	14,775.42	16,922.26
	รวม					17,925.20	2,479.14	(2,247.02)	(1,161.74)	2,157.90	14,837.68	16,995.58

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย	จำนวน (ล้านบาท)	วันออก พันธบัตร	วันครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรที่ มีอยู่ ณ 1 ต.ค. 65	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	ไถ่ถอนใน ระหว่าง งวด	พันธบัตรที่ ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2552	1,000.00	7 ก.ย. 52	7 ก.ย. 67	15 ปี	4.4200	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2552	1,000.00	28 ก.ย. 52	28 ก.ย. 67	15 ปี	4.6000	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2554	1,000.00	11 ก.ค. 54	11 ก.ค. 66	12 ปี	4.0300	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2554	1,000.00	25 ส.ค. 54	25 ส.ค. 66	12 ปี	3.9900	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2556	1,200.00	23 เม.ย. 56	23 เม.ย. 66	10 ปี	3.6850	1,200.00	-	(1,200.00)	-	-	-
2556	1,000.00	6 ก.ย. 56	6 ก.ย. 66	10 ปี	4.5900	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2556	1,000.00	24 ก.ย. 56	24 ก.ย. 66	10 ปี	4.3500	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2556	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	1,000.00	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 66	10 ปี	4.3500	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2556	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	1,000.00	8 เม.ย. 57	8 เม.ย. 67	10 ปี	4.0200	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2557	1,190.00	29 พ.ค. 57	29 พ.ค. 67	10 ปี	3.8400	1,190.00	-	-	1,190.00	-	1,190.00
2557	2,000.00	7 ส.ค. 57	7 ส.ค. 67	10 ปี	3.8800	2,000.00	-	-	2,000.00	-	2,000.00
2557	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	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	700.00	27 พ.ย. 57	27 พ.ย. 67	10 ปี	3.2300	700.00	-	-	-	700.00	700.00
2559	2,000.00	15 ธ.ค. 58	15 ธ.ค. 65	7 ปี	2.7100	2,000.00	-	-	-	-	-
2559	2,366.00	15 ธ.ค. 58	15 ธ.ค. 73	15 ปี	3.2600	2,366.00	-	(2,000.00)	-	2,366.00	2,366.00

หน่วย : ล้านบาท

38

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย	เจ้าหน้าที่ธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 65	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	ไถ่ถอนใน ระหว่าง งวด	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2560	กรุงเทพ	2,200.00	4 ต.ค. 60	4 ต.ค. 70	10 ปี	2.6700	2,200.00	-	-	-	2,200.00	2,200.00
2561	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	ไทยพาณิชย์	3,370.00	15 พ.ย. 61	15 พ.ย. 66	5 ปี	2.6300	3,370.00	-	-	3,370.00	-	3,370.00
2562	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	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	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
2563	กรุงไทย	4,000.00	24 ต.ค. 62	24 ต.ค. 69	7 ปี	1.5800	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	กรุงไทย	7,400.00	24 ต.ค. 62	24 มี.ย. 72	9 ปี 6 เดือน	1.7500	7,400.00	-	-	-	7,400.00	7,400.00
2563	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	กรุงเทพ	4,800.00	25 มี.ค. 63	25 มี.ค. 78	15 ปี	2.0520	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	ซีไอเอ็มบีไทย	5,100.00	17 มี.ย. 63	17 มี.ย. 73	10 ปี	1.6200	5,100.00	-	-	-	5,100.00	5,100.00
2563	กสิกรไทย	4,000.00	24 มี.ย. 63	24 มี.ย. 70	7 ปี	1.4100	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	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	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	ซีไอเอ็มบีไทย	4,300.00	29 ต.ค. 63	29 ต.ค. 75	12 ปี	1.6100	4,300.00	-	-	-	4,300.00	4,300.00
2564	ซีไอเอ็มบีไทย	6,000.00	29 ต.ค. 63	29 ต.ค. 78	15 ปี	1.6600	6,000.00	-	-	-	6,000.00	6,000.00
2564	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	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

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย		เจ้าหน่วยโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไต่ถาม	อายุพันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรถึง งอก ณ 1 ต.ค. 65	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	ไต่ถามใน ระหว่าง งวด	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไต่ถาม ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไต่ถาม ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
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	23 ก.พ. 75	10 ปี	2.2850	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
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
<b>รวม</b>			166,426.00					141,596.00	24,830.00	(7,200.00)	10,560.00	148,666.00	159,226.00

34

8.19.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ - เงินกู้ยืมธนาคาร

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม รวมยกยอดมา ณ 1 ต.ค. 65	เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด	จ่ายชำระใบ ระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	7,500.00	17 ก.พ. 64	17 ก.พ. 66	2 ปี	BIBOR - 0.0100	7,500.00	-	(7,500.00)	-	-	-
ออมสิน	1,381.05	16 ก.ค. 64	16 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.2000	1,258.87	-	(1,258.87)	-	-	-
ออมสิน	1,440.00	17 พ.ย. 64	17 พ.ย. 65	1 ปี	BIBOR + 0.3850	1,064.81	-	(1,064.81)	-	-	-
ออมสิน	2,671.09	20 ต.ค. 64	20 ต.ค. 66	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.3450	2,671.09	-	(2,671.09)	-	-	-
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	-	4,700.00
ออมสิน	1,710.00	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4290	100.00	-	-	100.00	-	100.00
ออมสิน	1,225.67	20 ก.ค. 65	20 ก.ค. 66	1 ปี	BIBOR + 0.2100	1,225.67	-	(1,225.67)	-	-	-
ออมสิน	1,910.00	25 ส.ค. 65	25 ส.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.2890	1,910.00	-	-	1,910.00	-	1,910.00
ออมสิน	6,200.00	06 ก.ย. 65	06 มี.ค. 67	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.2890	6,200.00	-	-	6,200.00	-	6,200.00
ออมสิน	2,760.00	06 มี.ย. 65	06 มี.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	-	19.53	-	-	19.53	19.53
ออมสิน	8,000.00	01 มี.ย. 66	01 มี.ย. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0515	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
ออมสิน	8,000.00	01 มี.ย. 66	01 มี.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
กรุงไทย	2,482.72	20 มี.ย. 66	20 มี.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0379	-	2,482.71	-	-	2,482.71	2,482.71
กรุงไทย	10,900.00	11 มี.ค. 63	11 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.17111	10,600.00	-	(10,600.00)	-	-	-
กรุงไทย	1,887.00	01 ก.ค. 64	01 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.1000	1,479.35	-	(1,479.35)	-	-	-

## 8.19.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ - เงินกู้ยืมธนาคาร (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาวตาม ณ 1 ต.ค. 65	เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด	จ่ายชำระคืน ระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
กรุงเทพ	8,000.00	23 มิ.ย. 64	23 มิ.ย. 66	2 ปี	BIBOR ณ วันนั้น	8,000.00	-	(8,000.00)	-	-	-
กรุงเทพ	1,279.11	20 ม.ค. 65	20 ม.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4400	1,279.11	-	-	1,279.11	-	1,279.11
กรุงเทพ	5,000.00	24 ม.ค. 65	24 ม.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4400	5,000.00	-	-	5,000.00	-	5,000.00
กรุงเทพ	1,060.00	17 พ.ย. 65	17 ก.ค. 66	8 เดือน	คงที่ 1.5800	-	1,060.00	(1,060.00)	-	-	-
กรุงเทพ	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
กรุงเทพ	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
กรุงเทพ	5,000.00	01 มี.ค. 66	01 มี.ค. 69	3 ปี	BIBOR + 0.1590	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
กรุงเทพ	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
กรุงเทพ	4,000.00	08 มิ.ย. 66	08 มิ.ย. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0500	-	4,000.00	-	-	4,000.00	4,000.00
กรุงเทพ	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
กรุงเทพ	4,000.00	25 ส.ค. 66	25 ส.ค. 68	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.0280	-	3,000.00	-	-	3,000.00	3,000.00
รวม	116,447.58					54,798.87	45,835.47	(34,859.79)	19,189.11	46,585.44	65,774.55

อัตราดอกเบี้ย BIBOR สำหรับเงินกู้ยืมของการรถไฟฯ หมายถึง อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) แบบ 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

8.19.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ

8.19.2.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน (ล้านบาท)	ปีเริ่มต้นสัญญา	อายุสัญญา (ปีที่ครบกำหนด)	อัตราดอกเบี้ยร้อยละปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ณ 1 ต.ค. 65	เงินกู้ยืมระหว่างงวด	จ่ายชำระ	Roll-over สัญญา	(กำไร)ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้ยืมความร่วมมือระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 31	TXXX-1	63,018.00	ปี 2552	25 ปี (2576)	0.01 - 1.00	584.64	-	(50.83)	-	-	50.84	482.97	533.81
เงินกู้ยืมความร่วมมือระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 33	TXXX-1	38,203.00	ปี 2558	20 ปี (2578)	0.01 - 0.40	10,081.58	-	(775.51)	-	-	775.51	8,530.56	9,306.07
- สำนักงานก่อสร้าง - ธนาคารกสิกรไทย					0.40	2,639.44	-	(203.03)	-	-	203.03	2,233.38	2,436.41
- ค่าที่ปรึกษา - ธนาคารกสิกรไทย					0.01	578.19	-	(44.48)	-	-	44.48	489.23	533.71
- สำนักงานก่อสร้าง - ธนาคารเอชทีบี					0.40	2,678.89	-	(206.07)	-	-	206.07	2,266.75	2,472.82
- สำนักงานก่อสร้าง - ธนาคารเดนมาร์กเดนมาร์กเดนมาร์ก					0.40	2,612.55	-	(200.97)	-	-	200.97	2,210.61	2,411.58
- สำนักงานก่อสร้าง - ธนาคารบีเอ็นพีพาริส					0.40	1,572.51	-	(120.96)	-	-	120.96	1,330.59	1,451.55
เงินกู้ยืมความร่วมมือระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34	TXXXX-1	73,306.00	ปี 2559	15 ปี (2574)	0.01 - 0.30	17,371.72	-	(1,853.17)	-	(1,073.03)	1,805.69	12,639.83	14,445.52
- สำนักงานก่อสร้าง		71,780.00			0.30	17,023.96	-	(1,816.07)	-	(1,051.55)	1,769.54	12,366.80	14,156.34
- ค่าที่ปรึกษา		1,526.00			0.01	347.76	-	(37.10)	-	(21.48)	36.15	253.03	289.18
<b>รวม</b>		<b>174,527.00</b>				<b>28,037.94</b>		<b>(2,679.51)</b>		<b>(1,073.03)</b>	<b>2,632.04</b>	<b>21,653.36</b>	<b>24,285.40</b>

8.19.2.2 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (พันธบัตร)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรรัฐบาล	เจ้าหน้าที่คอย ธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไต่ตอบ	อายุ พันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละ ต่อปี	พันธบัตรจึงมี ยกมา ณ 1 ต.ค. 65	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	ไต่ตอบใน ระหว่าง งวด	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ภายใน 1 ปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไต่ตอบ ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป	รวม
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อ การบริหารหนี้ให้ต่อ	ธนาคารแห่งประเทศไทย	12,000.00	11-ช/2562	7 พ.ค. 62	25 มิ.ย. 75	13.15 ปี	3.7750	12,000.00	-	-	-	12,000.00	12,000.00
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อ การบริหารหนี้ให้ต่อ	ธนาคารแห่งประเทศไทย	15,000.00	5-ช/2564	1 มี.ค. 64	17 มิ.ย. 85	21.31 ปี	2.0000	15,000.00	-	-	-	15,000.00	15,000.00
ปี 2551 ครั้งที่ 6	ธองกษและ เชียงใหม่	1,000.00		3 ก.ค. 51	3 ก.ค. 66	15 ปี	6.5390	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
ปี 2556 ครั้งที่ 6	ซีไอเอ็มบีไทย	1,600.00		16 พ.ค. 56	16 พ.ค. 66	10 ปี	3.7300	1,600.00	-	(1,600.00)	-	-	-
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		51,158.06						49,558.06	1,600.00	(2,600.00)	-	48,558.06	48,558.06

8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - การระดมทุน

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ ระยะเวลา ยกมา ณ 1 ต.ค. 65	เงินกู้ ระหว่าง งวด	จ่ายชำระ ในระหว่าง งวด	Roll over สัญญา	เงินกู้ระยะยาว ที่ตั้งกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ระยะยาว ที่ตั้งกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,500.00	10-ท/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 67	5 ปี	BIBOR - 0.0500	2,500.00	-	-	-	2,500.00	-	2,500.00
ออมสิน	2,500.00	10-ท/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 67	5 ปี	BIBOR - 0.0100	2,500.00	-	-	-	2,500.00	-	2,500.00
ออมสิน	2,500.00	10-ท/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-ท/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 72	10 ปี	BIBOR + 0.0400	2,500.00	-	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	183.98	4-ท/2564	17 มี.ค. 64	17 มี.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.2000	161.22	-	-	-	161.22	-	161.22
ออมสิน	4,500.00	8-ท/2564	31 พ.ค. 64	31 พ.ค. 68	4 ปี	BIBOR	4,500.00	-	-	-	-	4,500.00	4,500.00
ออมสิน	2,074.00	5-ท/2565	21 มี.ค. 65	21 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4300	1,803.31	-	(252.21)	-	-	1,551.10	1,551.10
ออมสิน	2,760.00	9-ท/2565	06 มี.ย. 65	06 มี.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	-	172.78	-	-	-	172.78	172.78
ออมสิน	2,458.04	15-ท/2565	09 ส.ค. 65	09 ส.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.2890	2,458.04	-	-	-	-	2,458.04	2,458.04
ออมสิน	1,274.99	10-ท/2563	10 เม.ย. 63	10 เม.ย. 66	3 ปี	BIBOR - 0.1782	1,274.99	-	-	(1,274.99)	-	-	-
ออมสิน	8,100.00	02-ท/2564	10 ก.พ. 64	10 ก.พ. 67	3 ปี	BIBOR - 0.0200	8,100.00	-	-	-	8,100.00	-	8,100.00
ออมสิน	2,500.00	13-ท/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.2800	2,500.00	-	-	-	2,500.00	-	2,500.00
ออมสิน	2,500.00	13-ท/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3000	394.54	-	-	-	394.54	-	394.54
ออมสิน	5,300.00	13-ท/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3950	1,087.79	3,353.46	-	-	-	4,441.25	4,441.25
ออมสิน	854.08	16-ท/2565	2 ก.ย. 65	2 ก.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3100	854.08	-	-	-	-	854.08	854.08
ออมสิน	3,800.00	13-ท/2566	23 มี.ย. 66	23 มี.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1350	-	3,383.06	-	-	-	3,383.06	3,383.06

## 8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระแสวงการค้าคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะเวลา ภายใน ณ 1 ต.ค. 65	เบิกเงินกู้ ระหว่าง งวด	จ่ายชำระ ในระหว่าง งวด	Roll over สัญญา	เงินกู้มีระยะเวลา ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้มีระยะเวลา ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	420.00	11-ท/2563	27 เม.ย. 63	27 เม.ย. 66	3 ปี	BIBOR - 0.1782	420.00	-	(420.00)	-	-	-	-
ออมสิน	2,600.00	8-ท/2565	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3590	633.94	934.95	-	-	1,568.89	1,568.89	1,568.89
ออมสิน	2,195.00	12-ท/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3850	2,195.00	-	-	-	2,195.00	2,195.00	2,195.00
ออมสิน	3,305.00	6-ท/2566	13 มี.ค. 66	13 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1899	-	-	-	3,305.00	3,305.00	3,305.00	3,305.00
ออมสิน	1,280.00	10-ท/2566	24 เม.ย. 66	24 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1519	-	389.21	-	-	389.21	389.21	389.21
ออมสิน	5,905.00	27-ท/2563	21 ธ.ค. 63	21 ธ.ค. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	4,588.39	827.83	-	-	5,416.22	5,416.22	5,416.22
ออมสิน	1,600.00	25-ท/2565	03 มี.ค. 66	03 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0800	-	1,559.01	-	-	1,559.01	1,559.01	1,559.01
ออมสิน	4,400.00	5-ท/2563	15 มี.ค. 63	15 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.1355	4,400.00	-	-	(4,400.00)	-	-	-
ออมสิน	3,772.00	28-ท/2563	21 มี.ค. 64	21 มี.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3,431.37	-	-	-	3,431.37	3,431.37	3,431.37
ออมสิน	4,400.00	14-ท/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.4000	2,666.01	-	-	-	2,666.01	-	2,666.01
ออมสิน	4,520.00	10-ท/2565	01 ก.ค. 65	01 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	1,253.52	2,426.18	-	-	3,679.70	3,679.70	3,679.70
ออมสิน	5,000.00	7-ท/2566	17 มี.ค. 66	17 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1899	-	-	-	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00
ออมสิน	3,000.00	7-ท/2566	17 มี.ค. 66	17 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1949	-	-	-	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00
ออมสิน	2,640.00	17-ท/2566	24 ก.ค. 66	24 ก.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0515	-	274.75	-	-	274.75	274.75	274.75
ออมสิน	5,650.00	4-ท/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	5,540.10	-	-	-	5,540.10	5,540.10	5,540.10
ออมสิน	7,450.00	3-ท/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	7,283.50	55.09	-	-	7,338.59	7,338.59	7,338.59

## 8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระบวนการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 65	เงินต้น ระหว่าง งวด	จ่ายชำระ ในระหว่าง งวด	Roll over สัญญา	เงินกู้ระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	1,360.00	8-ท/2566	03 เม.ย. 66	05 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1670	-	711.50	-	-	-	711.50	711.50
ออมสิน	1,600.00	1/2566	16 พ.ค. 66	16 พ.ค. 66	2 เดือน	คที่ 1.9600	-	1,600.00	(1,600.00)	-	-	-	-
กรุงไทย	385.00	7-ท/2564	10 พ.ค. 64	10 พ.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.0700	253.00	-	-	-	253.00	-	253.00
กรุงไทย	500.00	14-ท/2566	20 มี.ย. 66	20 มี.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0379	-	-	-	67.29	-	67.29	67.29
กรุงไทย	10.44	24-ท/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	9.21	1.23	-	-	-	10.44	10.44
กรุงไทย	6.08	23-ท/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	6.08	-	-	-	-	6.08	6.08
กรุงไทย	3,949.00	2-ท/2565	14 ก.พ. 65	14 ก.พ. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4500	3,949.00	-	-	-	-	3,949.00	3,949.00
กรุงไทย	4,700.00	7-ท/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	4,700.00	-	-	-	-	4,700.00	4,700.00
กรุงไทย	10,000.00	6-ท/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	958.09	-	-	-	-	958.09	958.09
กรุงไทย	1,800.00	3-ท/2566	01 มี.ค. 66	01 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2390	-	1,800.00	-	-	-	1,800.00	1,800.00
กรุงไทย	1,274.99	9-ท/2566	10 เม.ย. 66	10 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1570	-	-	-	1,274.99	-	1,274.99	1,274.99
กรุงไทย	1,800.00	3-ท/2563	15 ม.ค. 63	15 ม.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.13199	1,800.00	-	-	(1,800.00)	-	-	-
กรุงไทย	3,305.00	6-ท/2563	12 มี.ค. 63	12 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.16589	3,305.00	-	-	(3,305.00)	-	-	-
กรุงไทย	4,983.48	25-ท/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	4,983.48	-	-	-	-	4,983.48	4,983.48
กรุงไทย	1,800.00	20-ท/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	4-ท/2563	15 ม.ค. 63	15 ม.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.13299	1,600.00	-	-	(1,600.00)	-	-	-

47

8.19.2.3 เงินกู้ยืมไปประเทศ - กระทรวงการคลัง (ต่อ)

ธนาคาร ผู้ให้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาว ณ 1 ต.ค. 65	เบิกเงินกู้ ระหว่าง งวด	จ่ายชำระ ในระหว่าง งวด	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะ ยาวที่ถึงกำหนด ชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะ ยาวที่ถึงกำหนด ชำระตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป	รวม
กรุงเทพ	2,700.00	12-ท/2563	22 เม.ย. 63	22 เม.ย. 66	3 ปี	BIBOR - 0.08869	2,700.00	-	-	(2,700.00)	-	-	-
กรุงเทพ	1,000.00	15-ท/2563	17 ก.ย. 63	17 ก.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.2700	1,000.00	-	-	-	1,000.00	-	1,000.00
กรุงเทพ	1,600.00	21-ท/2565	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0580	-	-	-	1,600.00	1,600.00	-	1,600.00
กรุงเทพ	2,700.00	11-ท/2566	24 เม.ย. 66	24 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1410	-	-	-	2,700.00	2,700.00	-	2,700.00
กรุงเทพ	8,000.00	7-ท/2563	17 มี.ค. 63	17 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.17589	8,000.00	-	-	(8,000.00)	-	-	-
กรุงเทพ	5,769.00	12-ท/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.3200	2,560.27	-	-	-	-	2,560.27	2,560.27
กรุงเทพ	4,400.00	22-ท/2565	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0580	-	-	-	4,400.00	4,400.00	-	4,400.00
กรุงเทพ	500.00	9-ท/2564	16 ก.ค. 64	16 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.1800	67.29	-	-	(67.29)	-	-	-
กรุงเทพ	500.00	12-ท/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2600	500.00	-	-	-	-	500.00	500.00
กรุงเทพ	500.00	12-ท/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2900	500.00	-	-	-	-	500.00	500.00
กรุงเทพ	500.00	14-ท/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3500	500.00	-	-	-	500.00	-	500.00
กรุงเทพ	500.00	14-ท/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3800	500.00	-	-	-	500.00	-	500.00
กรุงเทพ	2,000.00	3-ท/2566	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2300	-	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00
							103,437.22	19,488.05	(2,272.21)	-	21,074.77	99,579.29	120,654.06

อัตราดอกเบี้ย BIBOR สำหรับเงินกู้ยืมของโครงการไฟฟ้า หมายถึง อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงระดับตลาดกรุงเทพ (BIBOR) แบบ 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

8.20 เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 40.92 ล้านบาท และ 60.96 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นเงินสุทธิจากยอดเงินสะสมที่เก็บจากผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ตามข้อบังคับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 และเงินให้กู้แก่สมาชิกของกองเงินสะสมฯ ที่ รฟท. จ่ายแทนจากกองเงินสะสมฯ

8.21 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฟ้า รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	10.32	11.04	111.37	121.71	121.69	132.75
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ						
- กระทรวงการคลัง	-	-	861.71	522.80	861.71	522.80
- พันธบัตร	862.67	731.43	-	-	862.67	731.43
- ธนาคารออมสิน	133.39	44.17	-	-	133.39	44.17
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	179.91	44.97	-	-	179.91	44.97
<b>รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่ค้างชำระ</b>	<b>1,186.29</b>	<b>831.61</b>	<b>973.08</b>	<b>644.51</b>	<b>2,159.37</b>	<b>1,476.12</b>

8.22 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	1,319.42	1,174.17	1,278.32	1,174.17
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	174.74	150.84	174.74	150.84
รายได้ค่าสิทธิร่วมลงทุนรอบปรับโอน	-	10,671.09	-	10,671.09
รายได้ค่าโดยสาร ARL รอการหักโอน	127.85	382.59	127.85	382.59
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	253.60	161.51	253.60	161.51
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	84.05	71.27	84.05	71.27
<b>รวม</b>	<b>1,959.66</b>	<b>12,611.47</b>	<b>1,918.56</b>	<b>12,611.47</b>

รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 1,319.42 ล้านบาท เป็นรายได้รับล่วงหน้าที่ยังไม่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 572.66 ล้านบาท

รายได้ค่าสิทธิร่วมลงทุนรอบปรับโอน เป็นบัญชีพักจากการบันทึกลูกหนี้ค่าสิทธิร่วมลงทุนโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ที่ รฟท. จะได้รับจากบริษัทร่วมลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินและบันทึกข้อตกลง (MOU) ซึ่งในงวดปี 2566 ได้จัดประเภทรายการใหม่ทั้งจำนวนเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.3 ข้อ 8.30 และข้อ 8.56

รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 253.60 ล้านบาท เป็นค่าขายรางและเครื่องประกอบรางและอื่น ๆ จำนวน 203.12 ล้านบาท ซึ่งเป็นสินทรัพย์รอการขายที่ รฟท. รอส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อรางและเครื่องประกอบรางและอื่น ๆ ที่ชำระเงินแล้ว

8.23 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.88	17.74	17.88	17.74
เงินประกันตัวพนักงาน	4.22	4.23	4.22	4.23
<b>รวม</b>	<b>22.10</b>	<b>21.97</b>	<b>22.10</b>	<b>21.97</b>

8.24 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินมัดจำ	1,956.54	1,931.23	1,956.54	1,931.23
เงินประกัน	1,813.29	2,420.27	1,807.61	2,416.07
<b>รวม</b>	<b>3,769.83</b>	<b>4,351.50</b>	<b>3,764.15</b>	<b>4,347.30</b>

เงินมัดจำและเงินประกันในจำนวนนี้ มียอดเงินประกันและเงินมัดจำที่คงค้างนานเกิน 10 ปี ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัดคืนเงินแก่คู่สัญญาหรือผู้วางเงิน รวมทั้งดำเนินการพิจารณาการตัดรายการที่ไม่สามารถคืนเงินแก่ผู้จ่ายเงินได้ เช่น เงินประกันสัญญาและเงินมัดจำของในตลาคันตั้นคันเคย์ เป็นต้น

8.25 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ยอดยกมา	3,882.03	4,325.01	3,882.03	4,325.01
บวก ปรับปรุง	1.53	-	1.53	-
	3,883.56	4,325.01	3,883.56	4,325.01
หัก รับรู้เป็นรายได้	445.84	442.98	445.84	442.98
<b>ยอดยกไป</b>	<b>3,437.72</b>	<b>3,882.03</b>	<b>3,437.72</b>	<b>3,882.03</b>

8.26 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2566	2565	2566	2565
ยอดยกมา	278,433.76	299,864.32	278,433.76	299,864.32
บวก วงเงินรัฐบาลอนุมัติที่เริ่มเบิกจ่าย	7,992.16	27,176.48	7,992.16	27,176.48
	286,425.92	327,040.80	286,425.92	327,040.80
หัก รับรู้เป็นรายได้	2,893.28	3,309.74	2,893.28	3,309.74
ปรับปรุง	1,006.74	45,297.30	1,006.74	45,297.30
ยอดยกไป	282,525.90	278,433.76	282,525.90	278,433.76

หน่วย : ล้านบาท

รายการปรับปรุง เป็นการปรับวงเงินงบประมาณอนุมัติจากรัฐบาลซึ่งคงเหลือหลังจากดำเนินการจัดหาทรัพย์สินแล้วเสร็จตามที่ได้รับอนุมัติ

รพท. เริ่มบันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาลตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก เป็นต้นมา

8.27 หนี้สินตามสัญญาเช่า

มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าและการเคลื่อนไหวสำหรับปี

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	816.66	803.59
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	11.92	-
ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น	20.89	20.18
ลดลงระหว่างปี	(8.95)	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	840.52	823.77
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระตามสัญญาภายในหนึ่งปี	(8.71)	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระตามสัญญาในหนึ่งปี	831.81	823.77

8.28 การระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

การระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ประเภทผลประโยชน์ระยะยาวและผลประโยชน์หลังออกจากงาน ประกอบด้วยภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ ภาระบำเหน็จจุดทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ และการค่ารักษาพยาบาล

ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (TAS 19) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน สนับสนุนให้หน่วยงานใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit method) ในการประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงาน (Defined Benefit Obligation) ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการให้บริการที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตและเงินเดือนที่คาดหมายในอนาคต

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของ  
ประมาณการหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน ดังนี้

หน่วย : ร้อยละ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
อัตราคิดลด	1.97 - 4.27	1.89 - 4.11	1.97 - 2.68	1.97 - 2.68
อัตรากำไรเงินเดือน	6.00 - 6.50	6.00 - 6.50	6.50	6.50
อัตรากำไรหมุนเวียนของพนักงาน	0.57 - 11.46	0.57 - 22.92	0.57 - 6.88	0.57 - 6.88
อัตราเงินเฟ้อ	2.75 - 3.00	2.75	2.75	2.75
อัตรากำไรเพิ่มขึ้นของข้าราชการพยาบาล	8.00	8.00	8.00	8.00
อัตรารมณีสั่งข้าราชการประเทศไทย (TMO17)	105.00	105.00	105.00	105.00

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	82,089.95	69,282.80	82,013.79	69,219.28
การวัดมูลค่าใหม่				
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการ ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	-	3.73	-	0.69
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการ ผลประโยชน์ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(25.54)	12,439.22	-	12,439.22
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,707.94	3,944.43	3,701.07	3,936.03
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,674.78	1,632.79	1,672.86	1,631.59
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัย	1,027.87	733.09	1,027.51	733.09
ผลประโยชน์จ่ายระหว่างปี	(6,169.43)	(5,946.11)	(6,168.61)	(5,946.11)
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	82,305.57	82,089.95	82,246.62	82,013.79

*Handwritten signature*

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
กำไรขาดทุน				
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,707.94	3,944.43	3,701.07	3,936.02
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,674.78	1,632.79	1,672.86	1,631.59
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัย	1,027.87	733.09	1,027.51	733.09
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการ ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	-	3.73	-	0.69
<b>รวม</b>	<b>6,410.59</b>	<b>6,314.04</b>	<b>6,401.44</b>	<b>6,301.39</b>
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์จากการวัดมูลค่าใหม่				
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐาน ด้านประชากรศาสตร์	0.20	-	-	-
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐาน ด้านการเงิน	(18.55)	7,644.57	-	7,644.57
ผลกระทบจากการปรับปรุงค่าประสบการณ์	(7.19)	4,794.65	-	4,794.65
<b>รวมค่าใช้จ่ายในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>	<b>(25.54)</b>	<b>12,439.22</b>	<b>-</b>	<b>12,439.22</b>

ในงวดบัญชีปี 2565 รพท. ทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานและวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สิน โดยจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยประเมินผลและจัดทำรายงานโครงการ และในงวดบัญชีปี 2566 บริษัทย่อยของ รพท. ทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานและวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สินเช่นกัน โดย รพท. และบริษัทย่อย บันทึกรับรู้ผลแตกต่างของภาระหนี้สินจากการวัดมูลค่าใหม่เป็นผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น กำไรขาดทุนและขาดทุนสะสม และปรับปรุงงบการเงินระหว่างกาลงวดที่แสดงเปรียบเทียบใหม่แล้ว ทั้งนี้ กรณีเป็นผลประโยชน์หลังออกจากงาน รับรู้ผลแตกต่างจากการวัดมูลค่าใหม่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น กรณีเป็นผลประโยชน์ระยะยาวอื่น รับรู้ผลแตกต่างจากการวัดมูลค่าใหม่ในกำไรขาดทุน

ในงวดบัญชีปี 2566 รพท. อยู่ระหว่างประเมินทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานและวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สิน โดยจัดจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยประเมินผลและจัดทำรายงานโครงการของปี 2567 และภาระหนี้สินยอออกมาจากปี 2566 ซึ่งหากได้รับผลการประเมินโครงการแล้วเกิดผลต่างจากการประมาณการของยอออกมา จะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและกำไรขาดทุนของปี 2567

ต่อไป

**การวิเคราะห์ความอ่อนไหว**

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยถือว่าข้อสมมติฐานอื่นๆ คงที่จะมีผลกระทบต่อประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
<b>อัตราคิดลด</b>		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(8,042.53)	(8,035.39)
- ลดลงร้อยละ 1	9,654.34	9,645.78
<b>อัตราการเงินเดือน</b>		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	9,170.23	9,161.32
- ลดลงร้อยละ 1	(7,781.47)	(7,773.93)
<b>อัตราการหมุนเวียนพนักงาน</b>		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(473.81)	(468.89)
- ลดลงร้อยละ 20	482.86	477.36
<b>อัตรารวม</b>		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(4,585.74)	(4,584.85)
- ลดลงร้อยละ 20	5,650.72	5,649.81
<b>อัตราค่ารักษาพยาบาล</b>		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	2,013.64	2,013.64
- ลดลงร้อยละ 1	(1,650.04)	(1,650.04)

**8.29 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ**

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 22/2562 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 เห็นชอบแผนการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการรถไฟแห่งประเทศไทย จากกระบวนการคัดเลือกจึงให้บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) เข้ามาดำเนินการจัดตั้งบริหารกองทุนสำรองเลี้ยงชีพรูปแบบกองทุนรวม มีกำหนดระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่กองทุนเฉพาะส่วนนายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลบังคับใช้ โดยแต่งตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ไทยมั่นคง มาสเตอร์ ฟูล ฟินด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว มาดำเนินการ สมาชิกกองทุนเป็นพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้รับการบรรจุหลังจากวันที่กองทุนสำรองเลี้ยงชีพเฉพาะส่วนนายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลบังคับใช้ จึงมีสิทธิสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนได้ สมาชิกจ่ายเงินสมทบในอัตราร้อยละ 3 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้ สำหรับนายจ้างจ่ายเงินสมทบเข้าเป็นเงินกองทุนให้แก่พนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนทุกเดือน ตามอายุงานของสมาชิกในอัตราดังนี้

อายุงาน	อัตราร้อยละ
ไม่เกิน 20 ปี	ร้อยละ 9 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้
เกินกว่า 20 ปี ขึ้นไป	ร้อยละ 10 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้

ทั้งนี้ ลูกจ้างของ รฟท. ที่ได้รับการบรรจุเป็นพนักงาน ให้นำอายุงานในทุกช่วงสัญญาจ้างที่เป็นลูกจ้างมาคำนวณอายุงานในการจ่ายเงินสมทบดังกล่าวด้วย และการคำนวณให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายจ้างกำหนด

ในงวดบัญชีปี 2566 รพท. จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 14.18 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมไว้ในรายการค่าใช้จ่ายบริหาร ประเภทค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล ค่าสวัสดิการอื่นๆ

8.30 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2566	2565	2566	2565
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	1,039.69	1,215.81	1,039.69	1,215.81
ภาระจ่ายออมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	630.91	668.76	630.91	668.76
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.28	0.37	0.28	0.37
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	258.85	241.49	258.85	241.49
- เอกชน	61.01	54.83	61.01	54.83
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้				
รอใช้งาน/รอการขาย	954.48	1,065.26	954.48	1,065.26
รายได้รับสงวนหน้าค่าใช้จ่ายจัดตั้งป้ายโฆษณา	26.27	35.10	26.27	35.10
ค่าจ้างที่ปรึกษาการจ่าย	65.05	22.38	65.05	22.38
รายได้สินทรัพย์บริจาคการรับรู้	575.21	567.59	575.21	567.59
พักค่าสิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ต	10,671.09	-	10,671.09	-
เรลลิงก์				
อื่น ๆ	13.72	13.61	13.72	13.61
<b>รวม</b>	<b>14,296.56</b>	<b>3,885.20</b>	<b>14,296.56</b>	<b>3,885.20</b>

ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 1,039.69 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 146.84 ล้านบาท และภาระจ่ายออมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 630.91 ล้านบาท มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 43.86 ล้านบาท

พักค่าสิทธิร่วมลงทุนโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินได้จัดประเภทมาจากหนี้สินหมุนเวียนอื่น ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.22

8.31 เงินทุน และกำไรสะสม - จัดสรรแล้ว

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่ รพท. ได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2566	2565	2566	2565
รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขชำระคืน	306.28	306.28	306.28	306.28
เมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน				
เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระเงินกู้ที่รัฐบาล	5,044.63	5,044.63	5,044.63	5,044.63
<b>รวม</b>	<b>44,280.27</b>	<b>44,280.27</b>	<b>44,280.27</b>	<b>44,280.27</b>

กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว จำนวน 468.84 ล้านบาท ส่วนใหญ่ประกอบด้วย เงินสำรองขยายงาน จำนวน 113.08 ล้านบาท เงินสำรองเผื่อขาด จำนวน 23.46 ล้านบาท เงินสมทบตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. 2504 - 2519 จำนวน 298.98 ล้านบาท เงินสำรองปรับปรุงทางรถไฟ จำนวน 4.81 ล้านบาท เงินโบนัสโอนไว้เป็นกำไรสะสมเป็นไปตาม มาตรา 20 ของ พรบ. การรถไฟฯ ที่กำหนดให้เงินสำรอง ประกอบด้วยเงินสำรองเผื่อขาด เงินสำรองอื่น ๆ เพื่อความ ประสงค์เฉพาะตามแต่คณะกรรมการเห็นสมควร

8.32 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้การโดยสาร	3,293.28	1,961.64	3,293.28	1,961.64
รายได้การสินค้า	2,137.69	1,870.19	2,137.69	1,870.19
ค่าเช่ารถเสียบียง	9.02	0.07	9.02	0.07
<b>รวม</b>	<b>5,439.99</b>	<b>3,831.90</b>	<b>5,439.99</b>	<b>3,831.90</b>

8.33 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	-	13.53	-	13.53
<b>รวม</b>	<b>-</b>	<b>13.53</b>	<b>-</b>	<b>13.53</b>

8.34 รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	211.51	110.92	211.51	110.92
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	1.34	1.56	1.34	1.56
<b>รวม</b>	<b>212.85</b>	<b>112.48</b>	<b>212.85</b>	<b>112.48</b>

8.35 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	3,063.47	2,976.60	3,063.47	2,976.60
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	226.73	250.78	226.73	250.78
รายได้ตามสัญญาเช่า - บจก. เอสอาร์ที แอสเสท	47.87	-	42.23	-

8.35 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย (ต่อ)

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าใช้จ่ายติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณ ที่ดินของ รฟท.	79.39	66.92	79.39	66.92
รายได้ค่าเช่า - กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	132.85	103.44	132.85	103.44
รายได้ค่าเช่าอาคาร	163.89	191.38	163.89	191.38
รายได้ค่าใช้จ่ายสิทธิในบริเวณสถานี	20.92	17.72	20.92	17.72
ค่าเช่าโรงแรม	56.92	4.84	56.92	4.84
<b>รวม</b>	<b>3,792.04</b>	<b>3,611.68</b>	<b>3,786.40</b>	<b>3,611.68</b>

8.36 รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้ค่าขาดประโยชน์	499.82	499.82	499.82	499.82
<b>รวม</b>	<b>499.82</b>	<b>499.82</b>	<b>499.82</b>	<b>499.82</b>

รฟท. ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้าคงคลัง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2552 กับคู่สัญญาจำนวน 6 ราย ซึ่งสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 หลังสิ้นสุดสัญญา รฟท. ให้คู่สัญญาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยรับชำระเงินค่าใช้ประโยชน์ตามอัตราสุดท้ายของสัญญา ในงวดบัญชีปี 2562 มีรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี จำนวน 166.60 ล้านบาท เป็นรายได้ประจำเดือนตุลาคม 2561 ถึงเดือนมกราคม 2562

ต่อมา รฟท. มีหนังสือถึงผู้ประกอบการ ว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการ ยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์ จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และ หนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ส่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการ ตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ไอซีดี ด้วยจำนวนดังกล่าว

**การสรรหาผู้รับสัมปทาน**

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2561 รฟท. มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการ สรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้าคงคลัง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังรายเดิมว่า การใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญาฯ ยังมิได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และ รฟท. ได้ออกประกาศเชิญชวน ผู้ยื่นข้อเสนอ "ร่วมลงทุน" โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้าคงคลัง ไอซีดี

ที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ต่อคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษาข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 กระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกัน ที่ประชุมมีมติให้ รฟท. จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอนที่ต้อง และพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป รฟท. จึงมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รฟ1/282/2563 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือแนวทางดำเนินการโครงการดังกล่าว

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 รฟท. มีคำสั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 4/2564 แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการรถไฟฟ้าเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังของโครงการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามผลการวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564

เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 รฟท. มีหนังสือที่ รฟ1/334/2565 นำเสนอผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญของคณะกรรมการคัดเลือกโครงการรถไฟฟ้าเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของ รฟท. ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานโครงการข้อดีข้อเสียการกำหนดเงื่อนไขและวิธีการประมูลโดยใช้การแข่งขันเสนอราคา ค่าบริการต่ำสุดเป็นเกณฑ์การตัดสินคัดเลือกหาผู้ชนะการประมูลที่ไอซีดีลาดกระบัง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 และตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน

ตามหนังสือที่ คค 0208/กยพ 464 ลงวันที่ 12 เมษายน 2565 ของกระทรวงคมนาคม (คค.) แจ้ง รฟท. เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2565 ว่า รฟท. ควรพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งให้หารือกับ สคร. ในรายละเอียด ตามความเห็นของ สนข. ต่อไป ทั้งนี้ คค. จะแจ้งความสืบหน้าให้ผู้ตรวจการแผ่นดินทราบด้วย

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 รฟท. มีหนังสือที่ รฟ1/1086/2565 เสนอกระทรวงคมนาคม ยืนยันว่าปฏิบัติ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 อย่างครบถ้วนแล้วโดย รฟท. ได้หารือไปยัง สคร. ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ตามมติวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ คค. และ รฟท. กลับไปพิจารณาศึกษาทบทวนการจัดทำโครงการฯ ที่ผ่านมาเป็นไปตามนัยกฎหมายร่วมลงทุนหรือไม่ หากพิจารณา ทบทวนแล้วเห็นว่าควรจัดทำโครงการฯ ที่ผ่านมามีอยู่ภายใต้กรอบและหลักการของมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2556 อันเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนแล้ว ก็ให้ดำเนินการต่อตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุน พ.ศ. 2556 โดยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนในโครงการฯ อีกครั้ง ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการศึกษาพิจารณาข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องของโครงการฯ และตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาการดำเนินโครงการฯ ทั้งหมดที่ผ่านมาและจัดทำรายงานคำชี้แจงให้แก่ คค. พร้อมนำเสนอผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนด

รายละเอียดข้อมูลที่สำคัญยืนยันว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อันเป็นไปตามนัยของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ ให้แก่ คค. นั้น ไม่ใช่เพื่อเป็นการแจ้งผลรายงานการศึกษาและการวิเคราะห์โครงการที่ได้ทำตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน แต่นำส่งเพื่อประกอบการยืนยันของ รฟท. ว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อย่างครบถ้วน ถูกต้องแล้ว ซึ่งสอดคล้องกับคำพิพากษาศาลปกครองกลางรองรับว่าการดำเนินการคัดเลือกของโครงการฯ เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว และยังคงสอดคล้องกับคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดินเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2565 สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน มีหนังสือที่ ผผ.0901/4073 เรื่องการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดินถึง รฟท. ว่า ผู้ตรวจการแผ่นดินจะเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีต่อไปเพื่อพิจารณาสั่งการให้เป็นไปตาม พรป. ว่าด้วยผู้ตรวจการแผ่นดิน พ.ศ. 2560 มาตรา 33 วรรคสอง ต่อไป

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทย มีหนังสือถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ รฟ 1/118/2567 เรื่อง พิจารณารายงานการศึกษา เรื่อง แนวทางการพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง ของคณะกรรมการวิชาการคมนาคม วุฒิสภา การรถไฟฯ ได้รายงานการพิจารณาการศึกษาในประเด็นปัญหาและรายละเอียดที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาในระยะเร่งด่วน

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทย มีหนังสือถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ รฟ 1/125/2567 เรื่อง รายงานข้อสรุปข้อมูลและรายละเอียดเกี่ยวกับข้อเสนอแนะขององค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญ (คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติและผู้ตรวจการแผ่นดิน) โดยการรถไฟฯ ได้รายงานสรุปข้อมูลรายละเอียดหลังจากมีคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน หลังผู้ตรวจการแผ่นดินมีหนังสือด่วนที่สุด ที่ ผผ 0903/147 ลงวันที่ 22 มกราคม 2564 เรื่อง แจ้งผลวินิจฉัยของผู้ตรวจการแผ่นดิน ซึ่งการรถไฟฯ ได้ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดินอย่างครบถ้วนและมีการรายงานให้กระทรวงคมนาคมและเลขาธิการสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินทราบอย่างต่อเนื่อง

### 8.37 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้ค่าใช้สิทธิขนส่งสัมภาระและติดตั้ง	11.61	4.16	11.61	4.16
ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ				
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	0.89	0.66	0.89	0.66
รายได้ค่ารักษาพยาบาลโรงพยาบาล	2.45	2.46	2.45	2.46
บุรฉัตรไชยากร				
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง	51.93	54.56	51.93	54.56
ให้บุคคลภายนอก				
รายได้ตลาด กม.11	2.68	4.18	2.68	4.18
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ	7.57	23.84	7.57	23.84
เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร				
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	5.56	3.19	5.56	3.19
<b>รวม</b>	<b>82.69</b>	<b>93.05</b>	<b>82.69</b>	<b>93.05</b>

8.38 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	ปรับปรุงใหม่ 2565	2566	ปรับปรุงใหม่ 2565
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	12.17	32.65	12.17	32.65
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)	2,880.46	2,585.14	2,880.46	2,585.14
เงินอุดหนุนพัสดุที่รัฐบาลรับภาระ	0.01	0.51	0.01	0.51
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	2,893.26	3,309.23	2,893.26	3,309.23
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,838.87	1,649.89	1,838.87	1,649.89
<b>รวม</b>	<b>7,624.77</b>	<b>7,577.42</b>	<b>7,624.77</b>	<b>7,577.42</b>

8.38.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

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

8.38.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ - ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554

8.38.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน ส่วนเงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

8.39 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ขายรางเหล็กเก่า	255.43	354.90	255.43	354.90
ขายไม้หมอนเก่า	1.92	3.49	1.92	3.49
<b>รวม</b>	<b>257.35</b>	<b>358.39</b>	<b>257.35</b>	<b>358.39</b>

8.40 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้ค่าปรับ	13.86	5.75	13.86	5.55
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	229.61	275.26	229.61	275.26
รายได้ขายแบบประกวราคา	3.61	8.07	3.61	8.07
รายได้ค่าใช้จ่ายเสียหาย	48.60	21.03	48.60	21.03
รายได้ดอกเบี้ย	10.57	8.13	9.92	7.86
รายได้ค่าจอตรดและทำความสะอาด	42.38	39.74	42.38	39.74
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	34.37	61.16	29.37	60.96
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	261.91	138.84	261.26	138.84
<b>รวม</b>	<b>644.91</b>	<b>557.98</b>	<b>638.61</b>	<b>557.31</b>

รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากดอกเบี้ยเงินกู้ยืมที่บริษัทอื่นจ่ายแก่ รฟท. และรายได้ค่าทำงานให้บุคคลภายนอก

8.41 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	(2.80)	5.31	(2.80)	5.31
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	2,262.87	5,304.30	2,262.87	5,304.30
กำไรจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศ	188.15	-	188.15	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนอื่น ๆ	(0.04)	(1.00)	(0.04)	(1.00)
<b>รวม</b>	<b>2,448.18</b>	<b>5,308.61</b>	<b>2,448.18</b>	<b>5,308.61</b>

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศมาจากขาดทุนอัตราแลกเปลี่ยนเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) กำไรอัตราแลกเปลี่ยนเงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่นเป็นสกุลเงินเยน (JPY) กำไรจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (ส่วนใหญ่จากโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลจีน) และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนอื่น ๆ

8.42 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	737.57	755.84	737.57	755.84
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	84.51	92.59	84.51	92.59
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	164.82	142.52	164.82	142.52
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	1,583.48	1,491.56	1,583.48	1,491.56
รวม	<u>2,570.38</u>	<u>2,482.51</u>	<u>2,570.38</u>	<u>2,482.51</u>

8.43 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	642.67	664.52	642.67	664.52
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	183.08	141.72	183.08	141.72
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	77.66	59.17	77.66	59.17
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	2,434.68	2,196.35	2,434.68	2,196.35
รวม	<u>3,338.09</u>	<u>3,061.76</u>	<u>3,338.09</u>	<u>3,061.76</u>

8.44 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	2,231.27	2,276.20	2,231.27	2,276.20
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	909.92	832.72	909.92	832.72
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	387.20	368.69	387.20	368.69
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,615.74	2,168.66	2,615.74	2,168.66
ค่าใช้จ่ายที่หัวรถ และอื่น ๆ	1,734.77	1,141.19	1,734.77	1,141.19
รวม	<u>7,878.90</u>	<u>6,787.46</u>	<u>7,878.90</u>	<u>6,787.46</u>

5/27

8.45 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	5.77	4.28	5.77	4.28
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	0.34	0.28	0.34	0.28
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	2.21	164.07	2.21	163.90
รวม	8.32	168.63	8.32	168.46

8.46 ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าล่วงเวลา	-	0.05	-	0.05
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,112.60	945.49	1,122.76	945.06
รวม	1,112.60	945.54	1,122.76	945.11

ค่าใช้จ่ายที่ทำการและอื่น ๆ รวมค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 375.23 ล้านบาท ไปด้วย

8.47 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	334.32	333.95	306.39	317.05
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	51.91	46.82	51.91	46.82
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	46.57	45.85	45.46	45.20
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	492.26	520.56	441.56	506.68
รวม	925.06	947.18	845.32	915.75

8.48 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		หน่วย : ล้านบาท	
			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
บำเหน็จบำนาญ บำเหน็จดำรงชีพและเงินสงเคราะห์ ค่าทำศพ	5,355.47	5,065.60	5,355.47	5,065.60
ค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	805.82	866.48	805.82	866.48
ผลประโยชน์จากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน	249.30	378.23	240.15	368.62
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกกันภัยของโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	-	3.73	-	0.69
รวมค่าใช้จ่ายการผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	6,410.59	6,314.04	6,401.44	6,301.39
ค่าเล่าเรียนบุตรและอื่น ๆ	13.25	4.21	13.25	4.21
<b>รวม</b>	<b>6,423.84</b>	<b>6,318.25</b>	<b>6,414.69</b>	<b>6,305.60</b>

หน้า

8.49 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
<b>รายได้</b>		
เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	277.51	343.83
<b>รวมรายได้</b>	<b>277.51</b>	<b>343.83</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>		
เงินเดือนค่าจ้าง	171.03	334.06
เงินพิเศษสู้รบ	2.12	3.65
เงินตกเบิก	1.00	2.09
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	39.16	41.62
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	61.77	59.33
ค่าเล่าเรียน	2.31	4.55
ค่ารักษาพยาบาล	0.58	1.01
เงินยืมชีพภาคใต้	2.30	2.60
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	5.14	2.68
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	0.17	0.31
ค่าน้ำมันรถยนต์	3.59	3.68
ค่าซ่อมของใช้	0.05	0.02
ค่าสืบทวนลับ	0.23	0.20
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	-	0.04
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	0.68	0.78
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	0.14	0.41
ค่าของใช้	0.15	0.03
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.46	0.37
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>290.88</b>	<b>457.43</b>
<b>ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่ารายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ</b>	<b>13.37</b>	<b>113.60</b>

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปีซึ่งสำนักงานประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวม และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจกตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 13.37 ล้านบาท ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565 มาตรา 163 บัญญัติให้กองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นอันยุบ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 และให้โอนเงินงบประมาณของ รฟท. ในส่วนที่ได้รับจากงบประมาณแผ่นดินสำหรับเงินเดือน ค่าตอบแทน ค่าใช้จ่ายอื่นของข้าราชการตำรวจในกองบังคับการตำรวจรถไฟมาเป็นของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

พท

8.50 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
พันธบัตรการรถไฟ	1,087.95	1,082.62	1,087.95	1,082.62
ธนาคารออมสิน	324.17	145.31	324.17	145.31
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	88.55	46.58	88.55	46.58
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	337.45	370.66	337.45	370.66
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.75	4.72	0.75	4.72
<b>รวม</b>	<b>1,838.87</b>	<b>1,649.89</b>	<b>1,838.87</b>	<b>1,649.89</b>

8.51 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	633.44	448.27	633.44	448.27
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	53.49	53.35	53.49	53.35
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	3,912.64	3,109.15	3,912.64	3,109.15
ค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้	743.73	4,426.31	743.73	4,426.31
ดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	21.01	0.23	20.30	0.01
ดอกเบี้ยเงินกู้เบิกเกินบัญชี	4.04	0.45	4.04	0.45
<b>รวม</b>	<b>5,368.35</b>	<b>8,037.76</b>	<b>5,367.64</b>	<b>8,037.54</b>

8.52 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	ปรับปรุงใหม่ 2565	2566	ปรับปรุงใหม่ 2565
ชดเชยผลขาดทุน (กำไร) ของการรถไฟฯ	8,877.32	10,600.15	8,877.32	10,600.15
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ	5,397.02	17,473.03	5,397.02	17,473.03
<b>รวม</b>	<b>14,274.34</b>	<b>28,073.18</b>	<b>14,274.34</b>	<b>28,073.18</b>

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษาค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถัารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท.

ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

### 8.53 สิทธิประโยชน์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

#### 8.53.1 สิทธิประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 และ 20 พฤศจิกายน 2561 ในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ค้าในตลาดนัดจตุจักรและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนผู้ใช้บริการตลาดนัดจตุจักร โดยให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินการโอนความรับผิดชอบการบริหารจัดการตลาดนัดจตุจักรไปเป็นความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย (กรุงเทพมหานคร)

ต่อมา รฟท. และกรุงเทพมหานคร ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงการแก้ไขปัญหาตลาดนัดจตุจักรร่วมกัน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2561 ก่อนจัดทำสัญญาเช่าที่ดินให้กรุงเทพมหานครเริ่มเข้าบริหารจัดการตลาดนัดจตุจักร ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561 เป็นต้นมา ซึ่งกรุงเทพมหานครได้เข้าบริหารจัดการและเก็บเงินค่าเช่าจากกลุ่มผู้ค้าตลาดนัดจตุจักรเรื่อยมา แต่การจัดทำสัญญาเช่าดังกล่าวยังไม่เสร็จสิ้น รฟท. จึงยังไม่ได้รับการชำระค่าเช่าจากกรุงเทพมหานคร

ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการบริหารตลาดนัดจตุจักร รฟท. ทำหนังสือแจ้งให้ชำระค่าใช้ประโยชน์ที่ดินย่านพลโยธินบริเวณตลาดนัดจตุจักร รวมถึงแจ้งให้กรุงเทพมหานครมาทำสัญญาเช่าที่ดิน ต่อมา เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2565 รฟท. ยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อให้พิจารณาให้กรุงเทพมหานครชำระค่าใช้ประโยชน์และค่าธรรมเนียมอื่น

เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2566 ตามคำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ พ3135/2565 คดีหมายเลขแดงที่ พ5004/2566 ให้กรุงเทพมหานครชำระเงินจำนวน 672.02 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 5 ต่อปีของเงินต้น 605.69 ล้านบาท นับแต่วันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ รฟท. ทั้งนี้ อัตราดอกเบี้ยให้ปรับเปลี่ยนตามคำพิพากษาและให้กรุงเทพมหานครชำระค่าขาดผลประโยชน์ในอัตราร้อยละ 14.12 ล้านบาท นับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 เป็นต้นไป จนกว่ากรุงเทพมหานครจะเข้าทำสัญญาเช่ากับ 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 ทำให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิมพร้อมขอให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ รฟท. ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ คิน เป็นเงินทั้งสิ้น 28,334.66 ล้านบาท ต่อมา คค. และ รฟท. (ในฐานะคู่สัญญาฝ่ายรัฐ) ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม โดยอ้างมูลเหตุว่าบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทานพร้อมทั้งเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 59,581.79 ล้านบาท เหตุเช่นนี้ทำให้คณะอนุญาโตตุลาการได้แยกส่วนที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 อีกส่วนหนึ่ง

วันที่ 30 กันยายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยเห็นว่าสัญญาสัมปทานเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ซึ่งส่งผลให้คู่สัญญาจำต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม ดังนั้น จึงวินิจฉัยให้ คค. และ รฟท. (ผู้คัดค้านทั้งสอง) ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ ให้แก่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (ผู้ร้อง) กล่าวคือคืนเงินค่าตอบแทนจำนวน 2,850 ล้านบาท

คืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจำนวน 500 ล้านบาท และคืนเงินค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจำนวน 38.75 ล้านบาท รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (การคืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจะไม่คิดดอกเบี้ย)

วันที่ 15 ตุลาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 โดยให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ จากพฤติการณ์ที่กล่าวมา คค. และ รฟท. ไม่เห็นพ้องด้วยกับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองส่วน จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุด ดำเนินการฟ้องคดีชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง (โดยยื่นเป็นคดีหมายเลขดำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขดำที่ 107/2552) ส่วนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้มีการบังคับตาม คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 (เป็นคดี หมายเลขดำที่ 1379/2552) โดยศาลปกครองกลางได้รวม คดีทั้งสามเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขดำที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก

วันที่ 13 มีนาคม 2557 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขแดงที่ 366-368/2557 ให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง โดยให้เหตุผลว่าคณะอนุญาโตตุลาการไม่อำนาจรับข้อพิพาท นั้นไว้วินิจฉัย เนื่องจากการยื่นคำเสนอข้อพิพาทของทั้งสองเรื่องเกินกำหนดระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รู้หรือควรรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดี คือ วันที่ 30 มกราคม 2541 และวันที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐได้มีหนังสือ บอกลีกสัญญาสัมปทาน คือ วันที่ 27 มกราคม 2541 ตามลำดับ ทั้งนี้ตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้ง ศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครอง และวิธีพิจารณาคดีปกครอง (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาของ ศาลปกครองกลาง จึงยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดง ที่ อ.221-223/2562 ที่พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และให้ คค. และ รฟท. ต้องปฏิบัติตาม คำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยให้ ผู้ร้องทั้งสองปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ซึ่งเหตุผลสำคัญในการวินิจฉัยคดีของ ศาลปกครองสูงสุด คือ การนับระยะเวลายื่นคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ คือ วันที่ 9 มีนาคม 2544 (มติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545)

ภายหลังจากที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาในคดีดังกล่าว คค. และ รฟท. (คู่สัญญาฝ่ายรัฐ) เห็นว่าการเริ่มนับเวลาตามที่ศาลปกครองสูงสุดพิจารณาพิพากษานั้นไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด รวมทั้ง ยังตรวจสอบพบความผิดปกติในเรื่องที่ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังคงมีสถานะเป็นคนต่างด้าวตั้งแต่วันเริ่ม จัดทะเบียนจัดตั้งจนถึงปัจจุบัน โดยมีลำดับการดำเนินการ ดังนี้

วันที่ 18 กรกฎาคม 2562 คค. และ รฟท. จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดยื่นคำร้องขอทุเลา การบังคับคดีคำร้องขอพิจารณาคดีในที่ประชุมใหญ่ศาลปกครองสูงสุด และคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 21 สิงหาคม 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ เพราะเห็นว่าการวินิจฉัยดังกล่าวถือเป็นดุลพินิจของศาลปกครองสูงสุด และเอกสารหลักฐานในเรื่องสถานะของ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด มิได้เป็นพยานหลักฐานใหม่อันจะมีผลทำให้ข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วเปลี่ยนแปลงไปในสาระสำคัญ ดังนั้น คำขอให้ศาลพิจารณาคดีใหม่ จึงไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 75 วรรคหนึ่ง (1) และ (3) ประกอบวรรคสองแห่ง พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542

วันที่ 18 กันยายน 2562 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจาก คค. และ รฟท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่ง ศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลปกครองสูงสุด

วันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่อนุญาตคำขอทุเลาการบังคับคดี โดยให้เหตุผลว่า “คดีนี้อยู่ระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุดซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่ได้มีคำสั่งในเรื่องดังกล่าว จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดว่าด้วยการพิจารณาตีปกครอง พ.ศ. 2543 ในอันที่ศาลจะสั่งบังคับคดี ศาลจึงไม่อนุญาตตามคำขอ”

สำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ได้สอบถามความคืบหน้าในการดำเนินการตามคำพิพากษาดังกล่าวเป็นระยะ ๆ โดย คค. และ รพท. ต่างก็รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ว่าในขณะนี้คณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอื่นเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด (แต่ตั้งตามคำสั่ง คค. ที่ 125/2562 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2562) ทำการเจรจาเบื้องต้นกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐอื่นมีลักษณะเป็นสัญญาประนีประนอม ซึ่งทางราชการไม่เคยดำเนินการมาก่อน คค. จึงมีหนังสือหรือสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด และได้รับหนังสือตอบข้อหาหรือจากสำนักงานอัยการสูงสุดกลับมาแล้ว โดยมีความเห็นในประเด็นข้อกฎหมายต่อเงื่อนไขของร่างบันทึกข้อตกลง พร้อมทั้งแจ้งว่าหากเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ต้องเสียเปรียบจากการลงนามในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ก็อาจใช้สิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้เพิกถอนบันทึกข้อตกลงดังกล่าวได้ ตามมาตรา 237 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่มีคำสั่งว่าจะรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่หรือไม่ เนื่องจากหากมีคำสั่งรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่แล้ว ก็จะส่งผลให้เกิดการงดการบังคับคดีไว้ก่อน ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาตีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 22 กรกฎาคม 2563 ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำสั่งยื่นตามคำสั่งศาลชั้นต้น ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ โดยเห็นว่ามิใช่พยานหลักฐานใหม่ อันอาจทำให้ข้อเท็จจริงเปลี่ยนไป

วันที่ 17 มิถุนายน 2563 รพท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2533 (ซึ่งเป็นวันรับจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท) โดยในขณะนี้รอผลการพิจารณารับฟ้องคดีของศาลปกครองกลาง

วันที่ 20 ตุลาคม 2563 คค. และ รพท. ได้ยื่นคำร้องผ่านผู้ตรวจการแผ่นดิน เพื่อขอให้เสนอความเห็นให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาว่ามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ชัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ 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 รพท. ได้ร่วมกันยื่นคำขอให้พิจารณาพิพากษาคดีใหม่/คำขอการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2564 ได้ยื่นข้อเท็จจริงเพิ่มเติมประกอบคำขอแล้ว

วันที่ 13 กรกฎาคม 2564 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ของ คค. และ รพท. ในคดีหมายเลขคำที่ 107/2552 หมายเลขคำที่ 2038/2551 หมายเลขคำที่ 1397/2552 และคดีหมายเลขแดงที่ 366 - 368/2557 และ

วันที่ 11 สิงหาคม 2564 คค. และ รพท. ได้ร่วมกันยื่นคำอุทธรณ์คัดค้านคำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 4 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำสั่งศาลปกครองสูงสุด ที่ 81 - 83/2565 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณาคดีพิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รพท.) ไว้พิจารณา และให้ศาลปกครองชั้นต้นพิจารณาคำขอให้ศาลมีคำสั่งงดการบังคับคดีของผู้ร้องทั้งสองต่อไป

วันที่ 7 มีนาคม 2565 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำขอการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลางโดยอ้างเหตุว่าเมื่อศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งที่ 81 - 83/2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิพากษาพิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รฟท.) ไว้พิจารณาแล้ว กรณีจึงด้วยหลักเกณฑ์ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดว่าด้วยการพิพากษาคดีปกครอง 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 โดยมีคำสั่งยื่นตามคำสั่งศาลปกครองชั้นต้นไม่รับคำฟ้องที่ รฟท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โอบเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันที่ 9 ธันวาคม 2565 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การแก้คำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองกลาง

วันที่ 18 กันยายน 2566 ศาลปกครองกลาง มีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการเมื่อปี 2551 ที่ชี้ขาดให้ คค. และ รฟท. ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้ค่าเสียหายและค่าการงานต่าง ๆ แก่บริษัท โอบเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ขณะนี้ คดีอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด เนื่องจาก บริษัท โอบเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลาง

8.53.2.2 เพิ่มเติมจากที่กล่าวในข้อ 8.53.2.1 รฟท. และบริษัทย่อย มีคดีความที่ถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา	จำนวนคดี	หน่วย : ล้านบาท
		ทุนทรัพย์
ศาลชั้นต้น	166	10,698.32
ศาลอุทธรณ์	11	4,052.15
ศาลฎีกา	18	1,159.66
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>195</b>	<b>15,910.13</b>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 คดีในศาลที่ รฟท. ถูกฟ้องเป็นจำเลย มีคดีเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 42 คดี ซึ่งคดีที่มีทุนทรัพย์สูง ได้แก่ คดีที่กิจการร่วมค้า เอส ยู ฟ้องร้อง รฟท. ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ จำนวนทุนทรัพย์ 7,225.10 ล้านบาท กรณีมีมติสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 ซ้อย่อย 2.6

#### 8.54 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วยประมาณการค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้ ซึ่งมีภาระผูกพันตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 ในการชำระค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้แก่กระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ) ในแต่ละปี ซึ่งยอดคงเหลือเป็นยอดที่คาดว่าจะต้องชำระแก่กระทรวงการคลังตั้งแต่ปี 2551 - 2565 หลังได้รับการพิจารณายกเว้นค่าธรรมเนียมเงินกู้ต่อสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 โดยพิจารณาตามหนังสือขอม่อนผันค่าธรรมเนียม ซึ่ง รฟท. มีถึงรัฐมนตรีกระทรวงการคลัง และตามหนังสือแจ้งผลการพิจารณาผ่อนผันค่าธรรมเนียมของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะที่ รฟท. ได้รับมาในเดือนมีนาคม 2566 แต่ รฟท. ยังไม่บันทึกลงเป็นเจ้าหนี้

เนื่องจากยังอยู่ระหว่างการขออนุญาตขึ้นค่าธรรมเนียมดังกล่าวอีกครั้งต่อปลัดกระทรวงคมนาคม ตามหนังสือ รฟท. ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2566

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2566 สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ แจ้งเป็นหนังสือแก่ รฟท. ยืนยันการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมค่าประกันเงินกู้ ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2566 จำนวน 4,391.42 ล้านบาท รฟท. จึงบันทึกลดประมาณการหนี้สินค่าธรรมเนียมค่าประกันค้ำจ่ายเป็นเจ้าหนี้ทั้งจำนวนในงวดที่ได้รับหนังสือยืนยันดังกล่าว ทั้งนี้ รฟท. ได้บันทึกหนี้สินส่วนเพิ่มของค่าธรรมเนียมค่าประกันเงินกู้ส่วนของปี 2566 ในงวดบัญชีปี 2566 เรียบร้อยแล้วในบัญชีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ผลขาดทุนของ รฟท. จะได้รับการชดเชยจากภาครัฐตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 โดย รฟท. บันทึกค่าธรรมเนียมค่าประกันเงินกู้เป็นส่วนของผลขาดทุนที่ได้ขอตั้งงบประมาณแผ่นดินในแต่ละปีเพื่อชดเชยการขาดทุนตามกฎหมายไว้ด้วย และได้รับจัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนดังกล่าวจากรัฐบาลตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.15

รายละเอียดของประมาณการหนี้สิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ดังต่อไปนี้

	หน่วย : ล้านบาท
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	4,391.42
เพิ่มขึ้น (ลดลง) ระหว่างงวด	(4,391.42)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	-

8.55 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - คลังชั้น คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต - คลังชั้น เนื่องจากเป็นโครงการที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ รวม 65,353 ล้านบาท ดังนี้

1. ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น
2. ช่วงบางซื่อ - คลังชั้น ระยะทาง 15 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละย้ายสิ่งกีดขวางและระบบสาธารณูปโภค 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. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท (ปรับวงเงินจากเดิม 65,353 ล้านบาท เป็น 59,888 ล้านบาท) ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน 55,704 ล้านบาท (งานโยธา งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่าร้อยละย้าย) และ ช่วงบางซื่อ - คลังชั้น จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 ครม. มีมติ ดังนี้

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (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 ประกอบด้วยค่างานโยธา จำนวน 44,779 ล้านบาท งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล จำนวน 13,372 ล้านบาท งานร้อยละย้าย จำนวน 105 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,244 ล้านบาท งานเพื่อเหลือเผื่อขาด จำนวน 1,381 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 864 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน 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. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน 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 - ดลิ่งชัน 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 รับทราบสถานการณ์ดำเนินการประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (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) และเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธาเป็นจำนวน 74,798.26 ล้านบาท (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552) โดยปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ 1 เพิ่มเดิมจากจำนวน 27,137 ล้านบาท เป็นจำนวน 29,828.26 ล้านบาท โดยมีมอบหมายให้ 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 (งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต) เพิ่มเติมจากจำนวน 19,314 ล้านบาท เป็นจำนวน 21,235.44 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 76,719.70 ล้านบาท และให้ รฟท. ดำเนินการโครงการดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การก่อสร้างงานโยธาในสัญญาที่ 1 และ 2 ตามลำดับ ขั้นตอนต่อไป

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 โดยกรอบวงเงินโครงการฯ ปรับเพิ่มเติม รวม 8,140 ล้านบาทประกอบด้วย ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 1 จำนวน 4,315 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 2 จำนวน 3,352 ล้านบาท และค่าก่อสร้างสัญญาที่ 3 จำนวน 473 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ปรับกรอบวงเงินลงทุน และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 จำนวน 84,859.70 ล้านบาท) เป็นจำนวน 91,567.30 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอปรับกรอบวงเงินลงทุน และให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินทุน ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มวงงานที่

27 - 29 และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มและอาการจากกรนำเข้าโดยอนุมัติจัดหา แหล่งเงินผู้รองรับโครงการ รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท

สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ - รังสิต - คลิ่งชัน (สายสีแดง)

ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลบ)	วงเงินปรับใหม่
หน่วย : ล้านบาท				
22 พฤษภาคม 2550	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	-	65,353.00
16 ตุลาคม 2550	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	(5,465.00)	59,888.00
10 มีนาคม 2552	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	59,888.00	5,260.00	65,148.00
	จัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการฯ	-	10,400.00	10,400.00
	<b>รวมทั้งสิ้น ปี 2552</b>	<b>59,888.00</b>	<b>15,660.00</b>	<b>75,548.00</b>
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 ประกวราคาได้			27,137.00
	สัญญาที่ 2 งานโยธา กรอบวงเงิน 19,461 ล้านบาท ประกวราคาได้			19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ กรอบวงเงิน 26,272 ล้านบาท ประกวราคาได้			25,656.00
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>			<b>72,107.00</b>
	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 ไม่ปรับกรอบ	25,656.00	-	25,656.00
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>72,107.00</b>	<b>2,691.26</b>	<b>74,798.26</b>
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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>74,798.26</b>	<b>1,921.44</b>	<b>76,719.70</b>
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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>76,719.70</b>	<b>8,140.00</b>	<b>84,859.70</b>

				หน่วย : ล้านบาท
กรม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>84,859.70</b>	<b>6,707.60</b>	<b>91,567.30</b>
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 รวมจำนวน 91,567.30 ล้านบาท)			
1 กุมภาพันธ์ 2565	ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม	93,950.58	2,917.75	96,868.33
	<b>รวมปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นทั้งสิ้นปี 2552 - 2565</b>	<b>93,950.58</b>	<b>2,917.75</b>	<b>96,868.33</b>
		<b>84,859.70</b>	<b>6,707.60</b>	<b>91,567.30</b>
		<b>38,038.05</b>		

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด 27 ถึง 29 กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงิน รองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟชานเมือง (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) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นที่ต้องชำระจากเงินเยนจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่มากกว่า ประมาณการกรอบวงเงินช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

2) เห็นควรให้กระทรวงการคลังให้กู้เงินในประเทศเพื่อให้ รฟท. กู้ต่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 7,078.89 ล้านบาท โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและ ส่วนที่เกี่ยวข้อง ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมจัดหาตู้รถไฟฟ้าให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระ

3) อนุมัติให้ รฟท. กู้เงินในประเทศและกระทรวงการคลังค้ำประกันเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการต้องจ่าย ชำระผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินเยน ซึ่งมากกว่าที่ประมาณการไว้ และภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้างานระบบ ไฟฟ้าเครื่องกล รถตู้ไฟฟ้า ของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน 906.29 ล้านบาท โดย รฟท. รับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงิน

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม ตามที่อธิบายตามข้อ 1 ช้อยย่อ 2.6 ของหมายเหตุนี้

ณ วันสิ้นสุด รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ 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 ทิม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ 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 ทิม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ 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 และบันทึกข้อตกลงระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กับกิจการร่วมค้าฯ ลงวันที่ 22 มีนาคม 2555 ค่าจ้างงวดที่ 36 - 37 เป็นเงิน 6.41 ล้านบาท กิจการร่วมค้ายูนิค - ซุนโว จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าควบคุมงานและค่าจ้างที่ปรึกษาตามมติคณะรัฐมนตรี 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 - คลิ่งชัน โดยมีกิจการร่วมค้ายูนิค - ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซุนโวคอนสตรัคชัน แอนด์ เอ็นจิเนียริง 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) ในการก่อสร้าง เพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซกีดขวาง 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 ทิม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ 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 - คลิ่งชัน สัญญาที่ 3B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 27/2/2559

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 และจ่ายเงินล่วงหน้า เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 เป็นเงินบาท จำนวน 124.60 ล้านบาท เพียงวันที่ 17 มีนาคม 2566 ได้จ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1 - 63 เป็นเงินบาท จำนวน 872.68 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 13,194.77 ล้านเยน โดยกลุ่มบริษัท MHSC ขอขยายเวลาตามสัญญาเพิ่มเติมถึงวันที่ 24 กันยายน 2564

## 2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (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 จ่ายล่วงหน้า ร้อยละ 15 งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมีบริษัท เอเชีย เอ็นจิเนียริง 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 คอนซัลแต้นท์ จำกัด 2. บริษัท เซาท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด 3. บริษัท นิปปอน โคจิ จำกัด 4. บริษัท อินเด็กซ์อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแต้นส์ จำกัด และ 6. บริษัท ทีบี เอเชีย 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 ได้เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1 - 55 เป็นเงินบาท จำนวน 747.50 ล้านบาท และงวดที่ 1-54 เป็นเงินเยน จำนวน 211.05 ล้านเยน ครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2563

## 2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาก่อนสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โดยมีคู่สัญญา ดังนี้

- 1) บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
- 2) บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- 3) บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
- 4) บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด
- 5) บริษัท นอร์ซีฟ เอนจิเนียริง จำกัด
- 6) Tonichi Engineering Consultants. Inc และ
- 7) TransurbTechnirai/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 ได้เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1 - 48 เป็นเงินบาท จำนวน 870.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 256.02 ล้านเยน

รฟท. ได้ตั้งนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญาที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยสัญญาที่ 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ - รังสิต และการควบคุมงานในสัญญาที่ 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน 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 หลังวันสิ้นสุด รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีกิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.01/รฟท./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 ต่อมามีการปรับแบบตามมติ 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 ณ วันสิ้นสุด ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาแล้ว โดยได้เบิกจ่ายค่าจ้างตั้งแต่งวดที่ 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 วันสิ้นสุดบัญชี รฟท. ได้ตรวจรับงานตั้งแต่งวดที่ 80 (ส่วนที่เหลือ) จนถึงงวดสุดท้าย งวดที่ 85 เสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมค่าวงงานก่อนหักเงินประกันผลงานตามเอกสารใบแจ้งหนี้ เป็นจำนวนเงิน 5,610.95 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งยังไม่ได้จ่ายชำระหนี้และในจำนวนนี้ยังไม่ได้บันทึกบัญชีงานระหว่างก่อสร้าง รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 4,119.17 ล้านบาท

ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจาก ครม. ในส่วนของความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและในส่วนของค่าใช้จ่ายจากคำสั่งการเปลี่ยนแปลงงาน Variation Order อันเนื่องมาจากกรอบวงเงินโครงการที่ได้รับจาก ครม. สำหรับงานก่อสร้างในแต่ละสัญญามีกรอบวงเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 (งวดที่ 78 - 85) ไม่เพียงพอต่อการจ่ายค่าจ้างตามกรอบสัญญาเดิมในส่วนงวดงานที่เหลือของงานโยธา อีกทั้ง สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ไม่ได้กู้เงินเพิ่มเติมเพื่อให้ รฟท. นำมาชำระค่าจ้างตามสัญญาจึงจำเป็นต้องขออนุมัติ ครม. เพื่อนำเงินมาชำระให้แก่ผู้รับจ้างตามงวดงานที่เหลือข้างต้น

ในปี 2565 กิจการร่วมค้า เอส ยู ได้ยื่นฟ้องเรียกร้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ กรณีมีข้อพิพาท การผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาด ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2565 ให้ รฟท. ชำระเงินให้กับกิจการร่วมค้า เอส ยู ต่อมาเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 รฟท. ได้ยื่นฟ้องคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลางคดีหมายเลขดำที่ 309/2566 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.53

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ - รังสิต โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รฟท./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 ประกอบด้วยเงินกู้ JICA จำนวน 22,224.07 ล้านบาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0) และเงินกู้ภายในประเทศจำนวน 2,351.84 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) เพียงวันที่ 23 มิถุนายน 2563 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1 - 68 (งวดสุดท้าย) เป็นเงินค่าจ้างงาน 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 ณ วันสิ้นงวด ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาจ้างก่อสร้างแล้ว และ รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้วตั้งวันสิ้นงวด

2.8 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถ 2 แห่ง (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.11/สบ/2558 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 วงเงิน 6.02 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1 - 5 ครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2559 พร้อมบันทึกเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานแล้ว

2.9 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนธุรกิจ แผนกบริหารและแผนปฏิบัติการจัดเดินขบวนรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นคู่สัญญาเพื่อพิจารณารูปแบบธุรกิจในการดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง (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) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต สัญญาที่ 3A โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท 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 - 63 เพียงวันที่ 3 มีนาคม 2566 เป็นเงินบาท จำนวน 9,891.45 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 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 - 63 เป็นเงินเยน จำนวน 57,733.23 ล้านเยน จากทั้งหมด 63 งวด

สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดอนเมือง รฟท. ได้เปิดเดินรถขบวนปฐมฤกษ์ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) วันที่ 26 มีนาคม 2564 และเปิดให้บริการแบบ Soft opening ในเดือนสิงหาคม 2564 โดยไม่คิดค่าโดยสาร และให้บริการเชิงพาณิชย์ในเดือนพฤศจิกายน 2564 ซึ่ง รฟท. ตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ชั่วคราวเป็นระยะเวลา 3 ปี ระหว่างปีงบประมาณ

2565 - 2567 หรือจนกว่าการโอนถ่ายสิทธิการเดินรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีแดง) ให้เอกชนคู่สัญญาจะแล้วเสร็จ โดยมีสัญญาจ้างต่อเนื่อง 3 ปี การทำสัญญาจ้างเป็นปีต่อปี

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุง ว่าจ้างบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีแดง) ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 วงเงินสัญญาจ้างรวมจำนวน 449.96 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2565 รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุง ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2566 วงเงินสัญญาจ้างรวมไม่เกินจำนวน 476.81 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีอื่น ๆ)

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2566 รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุงว่าจ้างบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีแดง) ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2566 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2567 วงเงินสัญญาจ้างรวมไม่เกิน 510.21 ล้านบาท

#### 8.5.6 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องของ รฟท. และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 หรือกฎหมาย EEC

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ดังนี้

1. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2556 โดยมีบริษัท เอเซียเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทีเอ็มคอนซัลตังเอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.4/คป./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 เอเซียเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ทีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.11/คป./2561 ลงวันที่ 26 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9.99 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 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 และช่วงสุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา ยอดเบิกจ่ายรวม 4,768.36 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 ดีเวลอปเมนต์ และ บมจ.ช.การช่าง และพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ เพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินระหว่าง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) มีแนวเส้นทางเชื่อมโยงท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อผ่านสถานีมีกยะสัน เลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมุ่งหน้าต่อไปตามแนวทางการรถไฟสายตะวันออก ผ่านแม่น้ำบางปะกงเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา และเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นสถานีสุดท้าย ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

1. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่ง ผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Link and City Air Terminal : ARL)

2. โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท (ARL Extension)

3. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง

โดยขบวนรถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะกรรมการอนุมัติจำนวน 119,425 ล้านบาท ภายใต้สัญญาว่าลงทุน 50 ปี โดยมีรูปแบบการร่วมลงทุน คือ เอกชนคู่สัญญารับผิดชอบงานการออกแบบงานก่อสร้าง งานการจัดหาแหล่งเงินทุน งานการให้บริการ และงานการบำรุงรักษา (Design - Build - Finance - Operation - Maintenance : DBFOM) กำหนดรูปแบบผลประโยชน์ตอบแทนของคู่สัญญาแบบ PPP Net Cost และมีระยะเวลาของโครงการ ดังนี้

1. ระยะเวลาของโครงการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูง 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 เมื่อชำระครบถ้วนจึงมีสิทธิดำเนินการทางพาณิชย์ 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. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

2.3 การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี

2.4 การดำเนินการกิจการทางพาณิชย์ของสถานีในเขตเมือง

ทั้งนี้ ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

1. ส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอู่ตะเภา ประกอบด้วย 1. รถไฟความเร็วสูง 2. แอร์พอร์ต เรลลิงก์ และ 3. แอร์พอร์ต เรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย โดยกรรมสิทธิ์

ในทรัพย์สินทั้งหมดที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. ในทันทีที่มีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build - Transfer - Operate : BTO)

2. ส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการมอบสิทธิ์การดำเนินกิจการทางพาณิชย์ (Build - Operate - Transfer : BOT)

โดยบริษัทฯ จะมีหน้าที่ออกแบบงานโยธา ส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งระบบรถไฟความเร็วสูง เดินรถ บำรุงรักษา รวมถึงพัฒนาพื้นที่มีกะสัน ศรีราชาและพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี รับโอนแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ซึ่งต้องชำระหนี้บริหารจำนวน 10,671.09 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี ซึ่งครบกำหนดในวันที่ 24 ตุลาคม 2564

#### การบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL)

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแนวทางแก้ไขปัญหาลักษณะจากโควิด - 19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณู สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

รฟท. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ในการเดินหน้าร่วมแก้ไขปัญหาการให้บริการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เอกชนคู่สัญญา เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ซึ่งในระหว่างการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนยังไม่แล้วเสร็จและเอกชนคู่สัญญาฯ ยังไม่ได้ชำระค่าสิทธิแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน รฟท. จะยังไม่ได้มอบสิทธิตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนแก่เอกชนคู่สัญญาแต่อย่างใด

การที่เอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระค่าสิทธิในการเดินรถภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 โดยความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานปรมาณูที่ให้ไว้ในคราวพิจารณา เรื่องการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง มีความเห็นว่ารัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยเงินกู้ทั้งสิ้นไปจนถึงวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เท่านั้น ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 รัฐบาลรับภาระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินเฉพาะในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานจำนวน 22,558.06 ล้านบาท และ รฟท. รับภาระในส่วนของขบวนรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณ จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีบันทึกส่งการลงวันที่ 27 กันยายน 2564 หายหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กองยุทธศาสตร์และแผนงานเลขที่ คค 0208/กยม 1001 ลงวันที่ 14 กันยายน 2564 โดยให้ รฟท. คิดค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นกับเอกชนคู่สัญญาด้วย ซึ่ง รฟท. ได้แจ้งให้เอกชนคู่สัญญาชำระเงินมาชำระค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ตามงวดที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2564 เป็นต้นมา แต่เอกชนคู่สัญญาฯ ยังไม่ได้นำเงินมาชำระดอกเบี้ยแต่อย่างใด

ขณะนี้ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามสัญญาร่วมลงทุน และบันทึกข้อตกลงร่วมกัน (MOU) ในการบริหารงานและกำหนดแนวทางการชำระหนี้ค่าสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่บริษัทร่วมลงทุนรับไปบริหาร โดย รฟท. มีหนังสือลงวันที่ 10 มีนาคม 2565 ขอให้บริษัทฯ ดำเนินการชำระค่าสิทธิบริหาร

โครงการ  
รฟท.

เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน 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 ระยะเวลาที่ขยายออกไปดังกล่าวก็เพื่อให้มีการดำเนินการเงื่อนไขตามสัญญาร่วมลงทุนฯ 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. จะส่งคืนให้แก่เอกชนคู่สัญญาภายหลังจากการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ 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 รพท. ได้สำรองจ่ายไปแล้ว หักสิ้นจำนวน 102.21 ล้านบาท เอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระให้แก่ รพท. ภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ 4 มกราคม 2566 ซึ่งเป็นวันที่บันทึกข้อตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ หากพ้นกำหนดดังกล่าวแล้วเอกชนคู่สัญญายังไม่ได้ชำระให้แก่ รพท. ให้ รพท. มีสิทธิบังคับหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3. ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินซึ่ง รพท. ได้สำรองจ่ายไปดังกล่าว และ

(ข) สำหรับดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่งยังไม่ถึงกำหนดชำระ รพท. จะแจ้งกำหนดเวลา และจำนวนรวมของดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นที่จะถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด ให้เอกชนคู่สัญญาทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรส่วนรายละเอียดกำหนดการชำระเงินที่ รพท. มีกับกระทรวงการคลัง และ/หรือสถาบันการเงินต่าง ๆ และเอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นสำหรับแต่ละงวดในจำนวนเงินที่ได้รับแจ้งจาก รพท. ให้แก่ รพท. ภายในกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้ง ทั้งนี้ หากเอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินให้แก่ รพท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามข้อ (ข) นี้ ให้ รพท. มีสิทธิบังคับหลักประกัน ซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รพท. ตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เอกชนคู่สัญญาไม่ได้ชำระให้แก่ รพท.

ในกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมก่อนหน้านี้ทุกฉบับ และ รพท. ใช้สิทธิหักหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ เพื่อนำมาชำระสำหรับกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฯ จนเป็นเหตุให้หลักประกันลดลงนั้น เอกชนคู่สัญญาต้องนำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมต่อ รพท. เพื่อให้มูลค่ารวมของหลักประกันเท่ากับ 1,067.09 ล้านบาท และต้องดำเนินการดังกล่าวให้เสร็จสิ้นภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ รพท. ได้บอกกล่าวให้เอกชนคู่สัญญาทราบว่ามีการบังคับหลักประกันดังกล่าว ทั้งนี้ หลักประกันที่เอกชนคู่สัญญาต้องนำมาวางเพิ่มเติมดังกล่าวอาจเป็นเงินสด เช็คที่ธนาคารเซ็นสั่งจ่ายหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ อย่างไรก็ตามหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกันก็ได้

หากเอกชนคู่สัญญาไม่ได้นำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมให้แก่ รพท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคก่อน ให้ รพท. มีสิทธิหักเงินที่เอกชนคู่สัญญาที่มีสิทธิได้รับคืนตามบันทึกข้อตกลงฯ มาวางเป็นหลักประกันจนครบจำนวนตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ

เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2566 รพท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาลดผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 6) โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รพท. ตามข้อ 7. ของบันทึกข้อตกลงฯ ออกไปเป็นระยะเวลาเพิ่มเติมอีก 3 เดือน นับจากวันที่ 4 กรกฎาคม 2566

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2566 รพท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาลดผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 7) โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รพท. ตามข้อ 7. ของบันทึกข้อตกลงฯ ออกไปเป็นระยะเวลาเพิ่มเติมอีก 3 เดือน นับจากวันที่ 4 ตุลาคม 2566 (ซึ่งจะสิ้นสุดลงในวันที่ 4 มกราคม 2567)

เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2566 รพท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาลดผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 8) โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รพท. ตามข้อ 7. ของบันทึกข้อตกลงฯ ออกไปจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2567 หรือขยายจนถึงวันที่ รพท. และเอกชนคู่สัญญาได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาพร้อมลงนามแล้วแต่วันใดจะถึงกำหนดก่อน

มี

### กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์

รฟท. มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ โดย รฟท. จะส่งมอบสิทธิครอบครองให้แก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อใช้สำหรับการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ หากเอกชนคู่สัญญาดำเนินงานออกแบบงานการก่อสร้าง งานจัดหาทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญมาเพิ่มเติม รวมถึงงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนการไฟฟ้าและทางเชื่อมกับอาคาร สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้ รฟท. โดย รฟท. ไม่ต้องชำระค่าตอบแทนใด ๆ นับแต่วันที่ภายในวันที่เริ่มระยะเวลาของงาน ในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (Build - Transfer - Operate : BTO) ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ 7.2 (1)

เมื่อครบกำหนดระยะเวลาของโครงการ ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ 31.1 (1) (ข.) เอกชนคู่สัญญาต้องส่งมอบทรัพย์สิน 1) ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ 2) ทรัพย์สินอื่นที่ไม่ใช่ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ แก่ รฟท. โดยทรัพย์สินอย่างน้อยต้องอยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพเหมาะสมตามอายุการใช้งานภายใต้การบำรุงรักษาตามมาตรฐาน เพื่อให้สามารถใช้งานได้ดี โดยปราศจากการชำรุดบกพร่อง (เว้นแต่การเสื่อมสภาพจากการใช้งานปกติ) ทั้งนี้ หากไม่สามารถส่งมอบคืนได้ตามมูลค่าเดิม จะต้องชดเชยค่าเสียหายตามข้อ 25 (4) ทั้งนี้ ณ วันสิ้นสุด รฟท. มิได้ปรับยอดพัสดุดังเหลือ ส่วนที่มอบสิทธิครอบครองแก่เอกชนคู่สัญญาที่ลดลงตามรายงานพัสดุดังเหลือ เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ

### 8.57 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 179,412.21 ล้านบาท ได้มีการลงนามระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้บันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือ (MOU) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ ต่อมาหลังจากการหารือทวิภาคีระหว่างนายกรัฐมนตรีทั้งสองประเทศ ในการประชุมผู้นำความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ครั้งที่ 1 ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเริ่มต้นก่อสร้างโครงการในช่วงที่ 1 (กรุงเทพฯ - แ่งคอย) และช่วงที่ 3 (แ่งคอย - นครราชสีมา) เป็นอันดับแรกรวมระยะทาง 253 กิโลเมตร และช่วงที่ 4 (นครราชสีมา - หนองคาย) เป็นลำดับต่อมา และชะลอการก่อสร้างช่วงที่ 2 (แ่งคอย - หนองคาย) 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

#### สัญญาจ้างงานก่อสร้างโยธา ได้แก่

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สํารวจรายละเอียดต่อสิ่งทรมิตรภัยเพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม โดยบริษัท เอ็ม เอ อี 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 งานสำรวจรายละเอียดต่อสิ่งทรมิตรภัยเพื่อการเวนคืน ช่วงบ้านภาชี - แก่งคอย - นครราชสีมา แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

ณ วันที่ 13 กันยายน 2562 ได้เบิกจ่ายเงินส่วนที่ 1 (งวดที่ 1 - 3) ส่วนที่ 2 (งวดที่ 1) และส่วนที่ 3 (งวดที่ 1 - 3) เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 94.74 ล้านบาท

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สํารวจรายละเอียดต่อสิ่งทรมิตรภัยเพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลตัง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ 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 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหริมาตรีย์เพื่อการเวนคืน ช่วงกรุงเทพฯ - บ้านภาษี แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 20 มีนาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 19 มิถุนายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 57 วัน นับตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2561 ถึงวันที่ 15 สิงหาคม 2561

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา 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 เพื่อจัดการประกวดราคาสัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil works) โดยบริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รพส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (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 นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงาน  
ช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงาน  
ช่วงที่ 2

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ได้เบิกจ่ายเงิน งวดที่ 1 - 7 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2.78 ล้านบาท

4. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดทำข้อกำหนดและประเมินข้อเสนอ สัญญาจ้างงานและออกแบบรายละเอียดงานโยธา สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาและสัญญางานออกแบบจัดหา ติดตั้งระบบวางระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร โดยบริษัทอาร์ แอนด์ ที เอเซีย (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.7/รพส./2561 ลงวันที่ 14 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 17.54 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงาน  
ช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงาน  
ช่วงที่ 2

ณ วันที่ 17 ธันวาคม 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 6 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 17.54 ล้านบาท

5. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิล คอนสตรัคชั่น เซอร์วิสเชส แอนด์ โปรดัคส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.04/รพส./2562 ลงวันที่ 6 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 3,114.98 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่ วันที่ 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 28 กันยายน 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 49 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,856.53 ล้านบาท

6. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ ควบคุมงานออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟและรับรองความปลอดภัยของระบบรถไฟ โดยบริษัท เอพีคอน จำกัด บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็มเอสทีเอ็ม จำกัด และบริษัท ดับเบิลยูเอสที (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.05/รพส./2562 ลงวันที่

15 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1,219 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 สิ้นสุดสัญญา  
ก่อสร้าง วันที่ 31 มีนาคม 2567 ระยะเวลาดำเนินการ 60 เดือน

ณ วันที่ 12 กันยายน 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 42 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 714.10 ล้านบาท

7. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธา โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย  
1. บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด 2. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 3. บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริง  
คอนซัลแต้นส์ จำกัด 4. บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด 5. บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด 6. บริษัท พีเอสเค  
คอนซัลแต้นส์ จำกัด 7. บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ 8. บริษัท ดาวฤกษ์  
คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.14/รพส./2562 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2562 ค่างานตามสัญญา  
จำนวน 731.56 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2562 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 ระยะเวลา  
ดำเนินการ 19 เดือน

ณ วันที่ 10 สิงหาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 621.83 ล้านบาท

8. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ไทย เอ็นจิเนียริงอุตสาหกรรม จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา  
เลขที่ กส.14/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9,838 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่  
19 กุมภาพันธ์ 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2567 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ  
15 จำนวน 1,475.70 ล้านบาท

ณ วันที่ 20 กันยายน 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 28 รวมเงินจ่ายล่วงหน้าเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน  
3,444.10 ล้านบาท

9. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท อิตาเลียน ไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา  
เลขที่ กส.15/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9,848 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่  
26 มกราคม 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 มกราคม 2567

ณ วันที่ 13 กันยายน 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 29 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 4,304.00 ล้านบาท

10. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิล เอ็นจิเนียริง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา  
เลขที่ กส.17/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 8,560 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่  
19 กุมภาพันธ์ 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2567 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ  
15 จำนวน 1,284.00 ล้านบาท

ณ วันที่ 21 กันยายน 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 28 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 3,759.82 ล้านบาท

11. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา  
เลขที่ กส.13/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 4,279.31 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่  
วันที่ 19 เมษายน 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 2 เมษายน 2567

ณ วันที่ 29 กันยายน 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 26 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,379.76 ล้านบาท

12. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท กิจการร่วมค้า เอสทีทีเค จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่  
กส.16/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 7,750.00 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่  
26 มกราคม 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 มกราคม 2567 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ 15  
จำนวน 1,162.50 ล้านบาท

ณ วันที่ 14 กันยายน 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 28 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,302.45 ล้านบาท

13. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยกิจการร่วมค้า ซีเอเอ็น เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รพส./2564  
ลงวันที่ 29 มีนาคม 2564 ค่างานตามสัญญา จำนวน 11,525.35 ล้านบาท โดยเริ่มงานนับจากวันที่การรถไฟฯ ได้ระบุไว้ใน  
หนังสือแจ้งให้เริ่มทำงาน ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 1 มิถุนายน 2567

ณ วันที่ 29 กันยายน 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 22 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,720.54 ล้านบาท

14. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดย บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ 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 29 สิงหาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 8 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 989.52 ล้านบาท

15. จัดทำสัญญาจ้างงานที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรมของแหล่งมรดกโลกนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา โดย คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร เป็นผู้รับจ้าง 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 21 กันยายน 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 4 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 23.25 ล้านบาท

#### 8.58 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19)

จากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ทำให้รัฐบาลประกาศใช้พระราชกำหนด การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อมากกว่า รวมถึงขอให้ประชาชนงดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็น ซึ่งจากสถานการณ์ดังกล่าว เป็นเหตุให้ รฟท. ต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์เป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ปี 2563 ต่อเนื่องถึงปี 2566 โดยมีขบวนรถให้บริการต่อวัน จากปกติ 84 ขบวน เปลี่ยนแปลงไป ดังนี้

เดือนตุลาคม 2564	จำนวน 26 ขบวน
เดือนพฤศจิกายน 2564	จำนวน 38 ขบวน
ช่วงเดือนธันวาคม 2564 - เดือนมีนาคม 2565	จำนวน 46 ขบวน
เดือนเมษายน 2565	จำนวน 48 ขบวน
ช่วงเดือนพฤษภาคม 2565 - เดือนมิถุนายน 2565	จำนวน 54 ขบวน
เดือนกรกฎาคม 2565	จำนวน 58 ขบวน
เดือนสิงหาคม 2565	จำนวน 60 ขบวน
ช่วงเดือนกันยายน 2565 - เดือนกันยายน 2566	จำนวน 66 ขบวน

เมื่อสถานการณ์คลี่คลาย รฟท. ได้ทยอยปรับการเดินทางขบวนรถให้สอดคล้องกับสภาพการเดินทางและรองรับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล ส่งผลให้งวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 รายได้จากการขนส่งเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน ตามจำนวนเที่ยวการเดินทางที่ปรับเพิ่มขึ้น

#### 8.59 แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย

รฟท. ได้จัดทำแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2565 และวันที่ 23 มีนาคม 2566 (ฉบับปรับปรุงแก้ไข) และใช้ประกอบการประชุมคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ วันที่ 25 เมษายน 2566 โดยปัจจัยหลักในการฟื้นฟูการรถไฟฯ ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ดังนี้

1. การขยายศักยภาพธุรกิจการขนส่งสินค้า
2. บัณฑิตและทรัพยากรสนับสนุนสำหรับการฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ การได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างต่อเนื่องในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย
  - ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
  - ด้านทรัพยากรรถจักรล้อเลื่อน
  - ด้านทรัพยากรบุคคล
3. การขยายธุรกิจเสริมด้านโฆษณาและพื้นที่เชิงพาณิชย์
4. การเร่งพัฒนาทรัพย์สินที่ดิน เพื่อสร้างรายได้
5. การพัฒนาธุรกิจ Platform provider ให้เอกชนร่วมเดินรถ

จากปัจจัยข้างต้น ได้รับข้อสังเกตจากคณะกรรมการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจ (คณะกรรมการฯ) ครั้งที่ 9/2565 เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 มาพิจารณาปรับปรุงแผนวิสาหกิจการรถไฟฯ และคณะกรรมการรถไฟฯ ได้มีมติเห็นชอบแผนดังกล่าว ในการประชุมเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเพื่อดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจการรถไฟฯ ข้างต้น ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2566 แล้ว

#### 8.60 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2566 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการกู้เงินของ รฟท. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 เพื่อบรรเทาภาระขาดสภาพคล่องในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 วงเงิน 18,000 ล้านบาท เพื่อให้มีเงินสดหมุนเวียนในการใช้จ่ายดำเนินงานและการชำระหนี้เงินกู้



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลัดดา สะอองกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

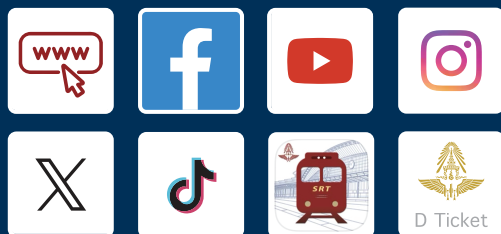




การรถไฟแห่งประเทศไทย  
STATE RAILWAY OF THAILAND

## การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330  
จัดทำโดย ศูนย์ประชาสัมพันธ์



E-BOOK



 Call Center **1690**