



น. สทไฟ

• ประจำปี 2562

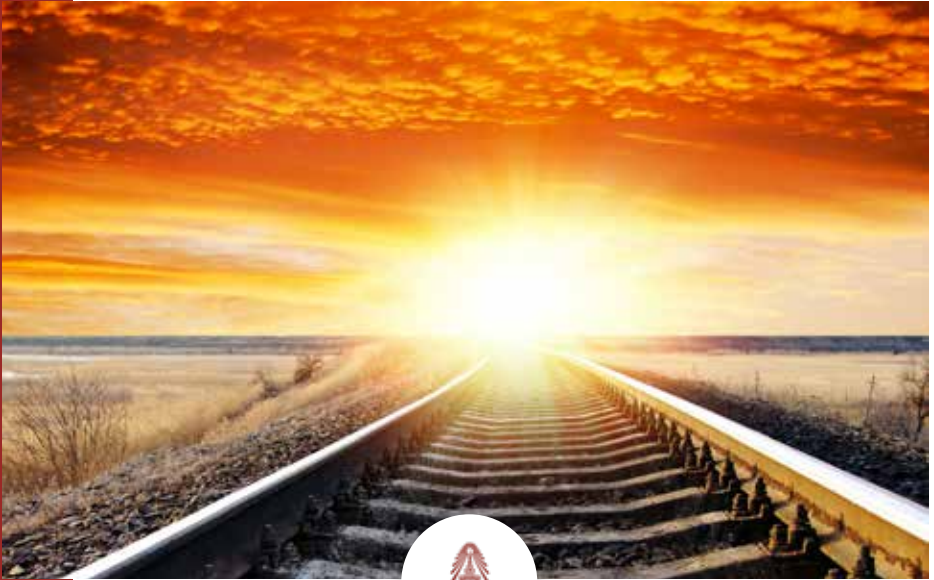
IN TRAIN



ไขข้อข้องใจ

17 คำถาม

แผนฟื้นฟูกิจการรถไฟ



วารสาร In train ฉบับ

“ไขข้อข้องใจ 17 คำถาม แผนฟื้นฟูกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย”

จัดทำขึ้นเพื่อนำเสนอเรื่องราวของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่กำลังเข้าสู่ยุคแผนฟื้นฟูกิจการฯ ระยะ 10 ปี ระหว่างปี 2561-2570

โดยมีการถ่ายทอดเรื่องราวจากคำถามของคนรถไฟ ต่อแง่มุมต่างๆ

ที่กำลังเกิดขึ้นจากการเข้าสู่แผนฟื้นฟูฯ รวมถึงโอกาส ผลกระทบ และทางรอด

ของการรถไฟแห่งประเทศไทยในอนาคตให้ติดตามกัน

1

แผนฟื้นฟูกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย คืออะไร?

ตอบ

แผนฟื้นฟูกิจการ คือ แผนพัฒนาองค์กรรูปแบบหนึ่ง ที่มีการจัดทำขึ้น ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระยะยาว เพื่อก้าวไปสู่อีกระดับที่ดีกว่า ซึ่งรัฐบาลชุดนี้ได้ให้ความสำคัญต่อการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจที่มีปัญหาขาดทุน และได้มีมติคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๗ ให้รัฐวิสาหกิจไทยที่มีผลประกอบการขาดทุน เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการฯ ซึ่งมีการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในนั้น และได้มีการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาล่วงหน้าให้กลับมาเข้มแข็งอีกครั้ง

2

ทำไม...การรถไฟแห่งประเทศไทยถึงจำเป็นต้องเข้าแผนฟื้นฟู?

ตอบ

ปฏิเสธไม่ได้เลยว่า ตัวแปรสำคัญที่ทำให้การรถไฟฯ ต้องเข้าแผนฟื้นฟู ส่วนหนึ่งมาจากผลการดำเนินงานในตลอดระยะเวลาหลายสิบปีที่ผ่านมา ที่ประสบปัญหาขาดทุนสะสมมา (ประมาณการ) 141,986 ล้านบาท หรืออย่างงบการเงินล่าสุด ปีงบประมาณ 2562 ก็ขาดทุนสุทธิ 21,845 ล้านบาท ประกอบกับ สภาพสังคมในโลกปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปเร็วมาก วิทยาการสมัยใหม่เข้ามามีบทบาทและแทนที่การทำงานรูปแบบเดิมๆ อย่างรวดเร็ว ซึ่งหากการรถไฟฯ และคนรถไฟยังยึดติดกับการทำงานรูปแบบเดิมๆ ปรับตัวอย่างเชื่องช้า (ในไม่ช้า รฟท. จะหมดความจำเป็นสำหรับรัฐและประชาชน) แผนฟื้นฟูกิจการฯ จะช่วยสร้างความชัดเจนว่า ส่วนใดรัฐจะสนับสนุนเพื่อให้การรถไฟฯ สามารถปรับตัวแก้ไขจุดบกพร่องในอดีต และเพิ่มขีดความสามารถรองรับการแข่งขันในอนาคตได้อย่างมั่นใจยิ่งขึ้น



3 แผนฟื้นฟูกิจการฯ มีการพัฒนาปรับปรุงการรถไฟฯ ในด้านใด?

ตอบ ในแผนฟื้นฟูกิจการรถไฟฯ ครั้งนี้เป็นแผนที่ทำแบบระยะยาว 10 ปี ตั้งแต่ปี 2561-2570 โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนาใน 3 ด้าน ได้แก่

1. การเพิ่มขีดความสามารถ โดยรัฐบาลได้เข้ามาลงทุนโครงสร้างพื้นฐานใหม่ๆ ให้การรถไฟฯ มากมาย ไม่ว่าจะเป็น รถไฟทางคู่/ทางสายใหม่ รถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟความเร็วสูง รถไฟเชื่อมโยงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (EEC) และการจัดการจักรและล้อเลื่อน
2. การพัฒนาองค์กร จะมีการปรับโครงสร้างองค์กรภายในครั้งใหญ่ ทั้งการบริหารและการพัฒนาบุคลากร (HRM / HRD) การพัฒนาองค์กร (OD) ระบบบัญชี การจัดตั้งบริษัทลูก และการนำ IT มาใช้ในการปฏิบัติงาน
3. การพัฒนาการบริการ โดยเน้นการเพิ่มรายได้ จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ การพัฒนาการให้โดยสารสินค้าบริการ การสร้าง/พัฒนาธุรกิจใหม่ การเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และการลดต้นทุนการดำเนินงาน



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักๆ ที่บรรจุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการฯ มีทั้งหมด 3 ด้าน

1. แผนการพัฒนารถไฟฟ้าในเมือง

ระยะที่ 1 ระยะทาง 41.5 กิโลเมตร รถไฟฟ้าในเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต/รถไฟฟ้าในเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

ระยะที่ 2 ระยะทาง 95.4 กิโลเมตร รถไฟฟ้าในเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต/รถไฟฟ้าในเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช/รถไฟฟ้าในเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และหัวลำโพง-มหาชัย/รถไฟฟ้าในเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก

2. อนาคตโครงข่ายทางรถไฟทางไกลของไทย

ทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-ขอนแก่น/ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น/ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ/ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ/ช่วงนครปฐม-หัวหิน/ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์/ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

ทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย/ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่/ช่วงขอนแก่น-หนองคาย/ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี/ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี/ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา/ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กิโลเมตร ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่/ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

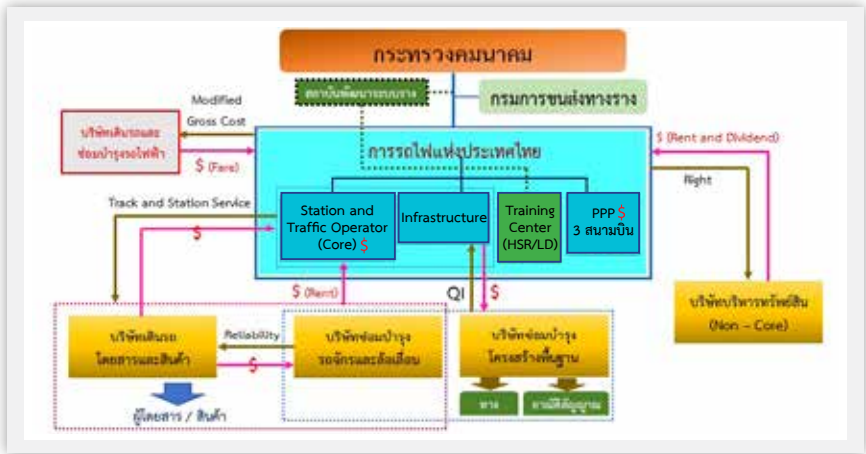
ทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์/ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่/ช่วงศรีสะเกษ-ยโสธร-ร้อยเอ็ด/ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก/ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน/ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี/ช่วงศิริราช-ระยอง/ช่วงมาบตาพาด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด/ช่วงชุมพร-ระนอง/ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าฉัตรไชย/ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก/ช่วงทัพุด-กระบี่

3. การพัฒนา “รถไฟความเร็วสูง” ของไทย

แผนระยะเร่งด่วน จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา/ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง (รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแบบไร้รอยต่อ)/ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก/ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย

แผนระยะกลาง จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 499 กิโลเมตร ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน/ช่วงช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

แผนระยะยาว จำนวน 1 เส้นทาง ระยะทาง 759 กิโลเมตร ช่วงหัวหิน-ปาดังเบซาร์



5 แผนฟื้นฟูกิจการฯ กำหนดการปรับโครงสร้างภายในการรถไฟฯ อย่างไร?

ตอบ

มติ ครม. เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2559 อนุมัติหลักการ (ร่าง) พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง) และเห็นชอบให้การรถไฟฯ จัดตั้งบริษัทลูก 3 แห่ง ประกอบด้วย บริษัทเดินรถโดยสารและสินค้า บริษัทซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน และบริษัทบริหารทรัพย์สิน รวมทั้งมติ ครม. ครั้งที่ 4/2560 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2560 เห็นชอบให้การรถไฟฯ เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง โดยจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด)

โดยเริ่มต้นจากการจัดตั้งบริษัทบริหารทรัพย์สิน ซึ่งขณะนี้ผ่านการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการนำเสนอรายละเอียดเพื่อพิจารณาเสนอ ครม. บริษัทเดินรถโดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดง ได้มีการนำบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เข้ามาเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าสายสีแดง และจะเริ่มเปิดดำเนินการได้ปี 2564

และในขณะนี้ การรถไฟฯ ได้แต่งตั้งคณะทำงาน ประกอบด้วย ฝ่ายการช่างกล ฝ่ายการช่างโยธา ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายบริการโดยสาร ฝ่ายบริการสินค้า และสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบในการจัดตั้งบริษัทลูก ตามมติ ครม. ต่อไป

ตอบ

ตามแผนฟื้นฟูกิจการฯ กำหนดให้การรถไฟฯ จะต้องมีบุคลากรเพิ่ม เพื่อรองรับการให้บริการรถไฟทางคู่ รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูงที่กำลังเกิดขึ้น โดยเปรียบเทียบกรอบกำลังในช่วง 3 ยุค ได้ดังนี้

กรอบอัตรากำลังตามมติ ครม. 28 ก.ค. 41

พนักงาน 18,015 คน ลูกจ้าง 4,056 คน รวม 22,071 คน

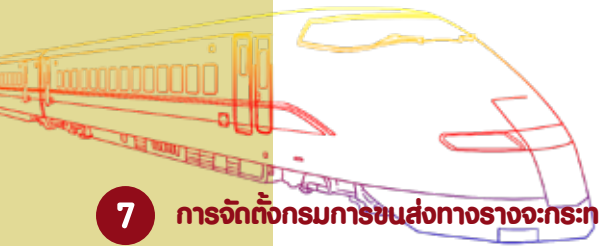
อัตรากำลังปัจจุบัน ณ ธ.ค. 61

พนักงาน 10,309 คน ลูกจ้าง 3,938 คน รวม 14,247 คน

กรอบอัตรากำลังในอนาคต (ตามผลการศึกษา)

พนักงาน 16,660 คน ลูกจ้าง 2,581 คน รวม 19,241 คน

เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2561 คณะรัฐมนตรีได้มีมติยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 โดยให้เปิดรับพนักงานเพื่อใช้เฉพาะในปีแรกของกรอบอัตรากำลังฯ ปี 2562 จำนวนไม่เกิน 1,904 อัตรา โดยให้การรถไฟฯ รับผิดชอบปรับกรอบอัตรากำลังและแผนการสรรหาในระยะ 10 ปี ให้เริ่มตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นไป เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและนำกรอบอัตรากำลังฯ เสนอต่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) พร้อมกับแผนฟื้นฟูกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. 2561 – 2570) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของอัตรากำลังในภาพรวมให้สอดคล้องกับภารกิจตามแผนฟื้นฟูฯ (พ.ศ. 2561 – 2570) ก่อนดำเนินการสรรหาพนักงานในปีแรก ทั้งนี้ ให้การรถไฟฯ รับผิดชอบ กระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการด้วย สำหรับอัตรากำลังในปีต่อๆ ไปหาก คนร. พิจารณาแล้วเห็นว่า การรถไฟฯ ยังมีความจำเป็นต้องเพิ่มอัตรากำลังเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามมติคณะรัฐมนตรี (28 กรกฎาคม 2541) ก็ให้การรถไฟฯ ดำเนินการขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวตามขั้นตอนต่อไป ในเบื้องต้น การรถไฟฯ ได้เสนอไปยัง อนุกรรมการฯ คนร. เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2562 และ คนร. เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2562 เพื่อทราบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำแผนรายละเอียดตามมติ ครม. เพื่อรายงานกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอ คนร. พิจารณาต่อไป



7 การจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางจะกระทบต่อสถานะและสวัสดิการคนรถไฟ ใหม?

ตอบ

กรมการขนส่งทางราง คือหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ไม่ได้มาแทนที่การรถไฟฯ ดังนั้น สิทธิและสวัสดิการของพนักงานการรถไฟฯ ยังได้รับเหมือนเดิม เพราะกรมการขนส่งทางรางถูกตั้งมาเพื่อกำกับดูแลกิจการ (Regulator) ขนส่งทางรางเท่านั้น ทำหน้าที่เหมือนกับกรมการขนส่งทางบก ที่มีหน้าที่กำกับดูแลทางถนน เช่น ออกกฎหมายดูแลรถที่วิ่งบนท้องถนน ออกใบอนุญาต ตรวจสอบสภาพรถต่อทะเบียนรถ ขณะที่ทรัพย์สินก็ยังเป็นของการรถไฟฯ อยู่ ไม่ว่าจะเปลี่ยนรถจักร พืช/ช่างเครื่อง อย่างไรก็ตาม ปฏิเสธไม่ได้ว่าการรถไฟฯ อาจต้องเผชิญกับการแข่งขัน การให้บริการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารเพิ่ม เพราะเมื่อระบบทางคู่เสร็จ จะมีเอกชนอีกหลายรายที่เข้ามาเดินรถเหมือนกับการรถไฟฯ

8 สถานภาพการจ้างของคนรถไฟเมื่อจัดตั้งบริษัทลูกแล้วเสร็จจะเป็นอย่างไร?

ตอบ

ทุกคนยังเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจของการรถไฟฯ เหมือนเดิม แต่เมื่อมีการปรับโครงสร้างตั้งบริษัทลูกเสร็จแล้ว ก็อาจเกิดการโอนย้ายพนักงานไปมา ระหว่างบริษัทแม่คือ การรถไฟฯ กับบริษัทลูกที่เกิดขึ้นใหม่ได้ ที่ผ่านมาก็มีโมเดลที่ประสบความสำเร็จมาแล้วอย่าง ปตท. และที่สำคัญบริษัทลูกที่ตั้งขึ้นมาก็ยังมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ โดยมีการรถไฟฯ ถือหุ้น 100%

9

หากมาตรฐานการศึกษาไม่ตรงกับสายงาน จะสามารถเลื่อนตำแหน่งได้หรือไม่?

ตอบ

ตอนนี้ ฝ่ายทรัพยากรบุคคลกำลังพิจารณามาตรฐานการศึกษาใหม่ให้ทันสมัย สอดคล้องกับการเลื่อนตำแหน่งมากขึ้น หลังจากมาตรฐานเดิมใช้มานานถึง 32 ปี เพราะ ปัจจุบันสถาบันการศึกษามีหลักสูตรการเรียนใหม่ๆ เกิดขึ้นมากมายซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2562 สำหรับคนที่ไม่จบปริญญาตรี ฝ่ายทรัพยากรบุคคลจะได้พิจารณา แนวทางการเพิ่มอายุการครองระดับประกอบเกณฑ์หรือผ่านการทดสอบหลักสูตร ภายในหลักสูตรภายนอกเพิ่มเติม เพื่อให้ได้คุณสมบัติเทียบเท่ากับวุฒิปริญญาตรีต่อไป



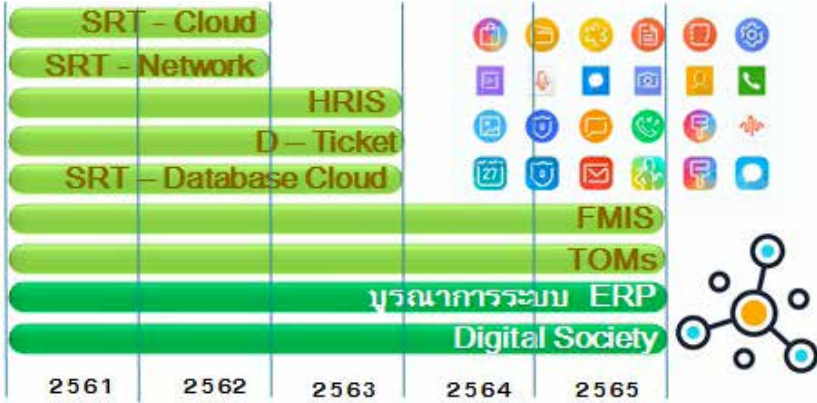
10

แผนพัฒนาบุคลากรจะทำอะไรบ้าง?

ตอบ

การพัฒนาทรัพยากรบุคคล จะมีการพัฒนาหลักสูตรใหม่รองรับเทคโนโลยีและ โครงการพัฒนาต่างๆ (ทางคู่ สายสีแดง ความเร็วสูง) การพัฒนาหลักสูตรครูฝึก (Key Instructor) รถไฟฟ้าสายสีแดง การพัฒนาหลักสูตรระดับอาชีวศึกษาด้าน ระบบราง (ปวส.) ด้านการเดินรถและซ่อมบำรุง รวมถึงมีการลงนาม MOU กับประเทศ เยอรมนี เพื่อพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมฯ 5 ด้าน ตลอดจนการพัฒนาครูและบุคลากรโรงเรียน วิศวกรรมรถไฟ

การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการ



11 แผนการพัฒนาเทคโนโลยีในการรถไฟฯ มีอะไรบ้าง?

ตอบ

ในแผนฟื้นฟูได้กำหนดให้มีการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ซึ่งการรถไฟฯ ได้จัดทำแผนแม่บทด้าน IT เพื่อก้าวไปสู่สังคมดิจิทัลเต็มตัวในปี 2565 อาทิ การสร้างระบบการเก็บข้อมูลทางอากาศผ่าน Cloud การสร้างเครือข่ายภายในของการรถไฟฯ การทำระบบขายตั๋วออนไลน์ การทำฐานข้อมูล และเชื่อมโยงไปสู่การเป็น BIG DATA

ระบบการเงินและการบัญชี (Financial Management Information System : FMIS)



รายการ	คาดว่าจะแล้วเสร็จ
1. กระบวนการจ้างที่ปรึกษา	ธ.ค.61 - ก.พ.62
2. ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา	ก.พ. 62
3. ที่ปรึกษาดำเนินการ (6 เดือน)	ก.พ.62 - ส.ค.62
4. กระบวนการจัดจ้างการพัฒนาระบบฯ	ก.ค. 62 - มี.ค.63
6. ลงนามในสัญญา	มี.ค.63
7. พัฒนาระบบการเงินและการบัญชี	ส.ค. 64

กำหนดการอื่นของข้อเสนอ
วันที่ 26 ธันวาคม 2561
- ไม้ดีส์สโตร์ -
ขณะนี้อยู่ระหว่าง
การทบทวน TOR เพื่อ
ดำเนินการตาม พรบ. และ
ระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

12 การปรับปรุงระบบบัญชีและงบการเงิน จะเป็นอย่างไร

ตอบ การรถไฟฯ จะมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการระบบการเงินและการบัญชี (Financial Management Information System : FMIS) โดยในเบื้องต้น มี 9 ระบบย่อย ได้แก่ ระบบรายได้ ระบบรายจ่าย ระบบบัญชีแยกประเภท ระบบเจ้าหนี้ ระบบลูกหนี้ ระบบงบประมาณ ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบคลังพัสดุ และระบบสินทรัพย์ถาวร ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟฯ มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างกระบวนการจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบกระบวนการ รวมทั้งปรับปรุงผังบัญชี ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถใช้งานระบบฯ ได้ภายในปี 2565



ย่านสถานีกลางบางซื่อ
พื้นที่การพัฒนา 1,100 ไร่



ย่านสถานีมีนกะสัน
พื้นที่การพัฒนา 497 ไร่



ย่านสถานีแม่น้ำ
พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่



โรงแรมรถไฟหัวหิน
พื้นที่การพัฒนา 72 ไร่

13 แผนการพัฒนาก่อสร้างการรถไฟฯ เป็นอย่างไรบ้าง?

ตอบ

การรถไฟฯ จะมีการนำที่ดินที่มีศักยภาพสูง ได้แก่ ย่านสถานีกลางบางซื่อ พื้นที่การพัฒนา 1,100 ไร่ ย่านสถานีมีนกะสันพื้นที่การพัฒนา 497 ไร่ ย่านสถานีแม่น้ำ พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่ โรงแรมรถไฟหัวหินพื้นที่การพัฒนา 72 ไร่ มาพัฒนาเป็น ย่านชุมชนใหม่และศูนย์กลางธุรกิจของประเทศ อาทิ ที่พักอาศัย ศูนย์การค้า อาคาร สำนักงาน โรงแรม โรงพยาบาล สวนสาธารณะ

นอกจากนี้ จะนำพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่ และย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานคร มาพัฒนาเป็นที่พักอาศัย ย่านธุรกิจ ตลอดจนนำพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 13 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนา 657 ไร่ การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 12 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนา 1,685 ไร่ และการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงจำนวน 7 ย่านสถานีพื้นที่การพัฒนา 97 ไร่ มาพัฒนา ในเชิงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มรายได้แก่การรถไฟฯ ด้วย

เปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารชั้นต่ำระยะทางไกล (ภายในรัศมี 30 กม.)

M
ราคาเริ่มต้น 14 บาท/ปรับเพิ่ม 2-3 บาท แต่ละสถานี
อัตราสูงสุด 42 บาท/23 กม.

SRTET
ราคาเริ่มต้น 15 บาท/ปรับเพิ่ม 5 บาท แต่ละช่วงทาง
อัตราสูงสุด 42 บาท/28 กม. (หมอชิต-สำโรง/บางหว้า)

SRTE
ราคาเริ่มต้น 15 บาท/ปรับเพิ่ม 5 บาท แต่ละสถานี
อัตราสูงสุด 45 บาท/28 กม.

รถแดงเขียว = 6.50 บาท / รถร่วม = 8-9 บาท ตลอดทาง
รถปรับอากาศ = 12-25 บาท

U-TRUCK
2 กม.แรก ไม่นเกิน 25 บาท กม.ต่อไป คิด 5 บาท

12-35 บาท

8-31 บาท



โครงสร้างค่าโดยสารมีจูงเงิน

ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสาร (บาทต่อชั่วโมง)		
	ชั้น 1	ชั้น 2	ชั้น 3
1 - 100	0.932	0.488	0.215
101 - 200	0.853	0.420	0.180
201 - 300	0.785	0.375	0.160
301 กม. ขึ้นไป	0.739	0.336	0.145

อัตราค่าโดยสารชั้นต่ำ แต่ละที่นั่ง กำหนดไว้ดังนี้

ชั้นที่ 1 คนละ 6 บาท

ชั้นที่ 2 คนละ 4 บาท

ชั้นที่ 3 คนละ 2 บาท

ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 มี.ค. 39

14 แผนฟื้นฟูคุณภาพให้การรถไฟฯ ขึ้นค่าโดยสารได้ไหม?

ตอบ

ตามแผนฟื้นฟูได้เปิดช่องให้ขึ้นค่าบริการโดยสารจากปัจจุบันที่ใช้มาตั้งแต่ 2539 ที่กำหนดอัตราขั้นต่ำชั้นที่ 1 คนละ 6 บาท ชั้นที่ 2 คนละ 4 บาท และชั้นที่ 3 คนละ 2 บาท ได้ แต่ต้องอยู่ในระดับใกล้เคียงความเป็นจริงหรือผู้ใช้บริการยอมรับได้ แบ่งเป็น 2 กรณี

กรณีแรกปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำเป็น 10 บาท เฉพาะชั้น 3 ในช่วงระยะทางที่กำหนด และปรับเพิ่มโครงสร้างค่าโดยสารทุกชั้นเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 50 ทำให้รายได้เพิ่ม 760 ล้านบาทต่อปี

กรณีสองปรับอัตราเริ่มต้น คนละ 10 บาท ทุกชั้น และปรับโครงสร้างค่าโดยสารทุกชั้นเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 50 ทำให้การรถไฟฯ มีรายได้เพิ่ม 1,115 ล้านบาทต่อปี

* ประชาชนส่วนใหญ่มีความเห็นว่า หากการรถไฟฯ ขึ้นราคาค่าโดยสารก็สามารถทำได้ แต่ต้องพัฒนาและเพิ่มคุณภาพในการให้บริการแก่ผู้โดยสารด้วย



15 เมื่อผ่านแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว จะเกิดผลกระทบต่อการรถไฟฯ อย่างไร?

ตอบ

เป้าหมายใหญ่ของแผนฟื้นฟู กำหนดไว้ว่าจะต้องนำการรถไฟแห่งประเทศไทย ก้าวขึ้นเป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนภายในปี 2570 โดยมีความสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 79.90 ล้านคนต่อปี หรือเพิ่มขึ้น 128.60% จากปัจจุบัน การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 46.89 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้น 285.25% นอกจากนี้ยังทำให้รายได้การโดยสารเพิ่มขึ้น 4 เท่า รายได้การสินค้าเพิ่มขึ้น 5 เท่า ลดรายจ่ายการเดินรถ 3 เท่า รายได้ทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 5 เท่า ฐานะทางการเงิน มีกำไรปีละได้กว่า 20,000 ล้านบาท ที่สำคัญยังช่วยยกระดับคุณภาพการเดินทาง ประชาชน มีความสะดวกสบายและมีปลอดภัย เพิ่มความรวดเร็วและความตรงต่อเวลาในการเดินรถ ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงประชาชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน



16 การรถไฟฯ จะกลับมามีกำไรได้ไหม เมื่อไร?

ตอบ

ตามแผนฟื้นฟูฯ ได้ประเมินรายได้ - รายจ่าย ของการรถไฟฯ ตลอด 10 ปี พ.ศ.2561 - 2570 จะมีผลประกอบการเบื้องต้นกลับมากำไรได้ปลายปี 2563 ที่ 1,637 ล้านบาท มีกำไรด้านการขนส่ง 868 ล้านบาท ภายในปี 2567 และมีกำไรจากผลดำเนินการทั้งหมดก่อนหักค่าเสื่อม 198 ล้านบาท ได้ในปี 2569 และเมื่อครบ 10 ปี การรถไฟฯจะมีกำไรจากผลดำเนินการก่อนหักค่าเสื่อมมากถึง 3,573 ล้านบาท



17 ใครเกี่ยวข้องกับแผนฟื้นฟูกิจการรถไฟ บ้าง?

ตอบ

การฟื้นฟูกิจการ ไม่ใช่เฉพาะหน้าที่ของผู้บริหาร หรือใครคนใดคนหนึ่ง หากแต่เป็นหน้าที่ของพนักงาน ลูกจ้าง การรถไฟฯ ทุกคน ที่จะต้องปรับตัว ทำงาน เสียสละเพื่อส่วนร่วม เพื่อองค์กรอย่างจริงจัง เพราะแผนฟื้นฟูกิจการครั้งนี้ถือเป็น โอกาสดีของการรถไฟฯซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นบ่อย ที่รัฐบาลมายื่นมือช่วยเหลือด้าน ทั้งเพิ่มคน เพิ่มทางรถไฟ และรถจักรใหม่ๆ ดังนั้นถึงเวลาแล้ว ที่คนรถไฟทุกคนจะต้อง ร่วมกันแสดงพลัง ในการพลิกฟื้นองค์กรแห่งนี้ให้กลับมาเป็นม้าเหล็ก เป็นที่พึ่ง ของคนไทยได้อีกครั้ง เพราะต้องไม่ลืมว่า หากเราช่วยกันให้องค์กรอยู่รอดได้ พนักงาน และลูกจ้างทุกคน ก็จะสามารถอยู่รอดได้เช่นเดียวกัน



จัดทำโดย

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

Facebook : ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

www.railway.co.th call center : 1690