



รายงานประจำปี ๒๕๕๒

การรถไฟแห่งประเทศไทย





สารบัญ

หน้า

คณะกรรมการ	๗๙
การกำกับดูแลที่ดี	๘๒
แผนภูมิ	๙๑
คณะผู้บริหาร	๙๒
การเดินทาง การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	๙๕
การดำเนินธุรกิจอื่นๆ	๑๐๓
โครงสร้างพื้นฐาน	๑๐๔
รถจักรและล้อเลื่อน	๑๑๐
การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ	๑๑๗
โครงการและแผนงาน	๑๒๙
บุคลากร สวัสดิการและงานด้านการต่างประเทศ	๑๓๑
มาตรการด้านความปลอดภัยและด้านบริการบนขบวนรถไฟ	๑๓๕
งานด้านการต่างประเทศ	๑๓๗
ฐานะการเงินและการบัญชี	๑๔๑



คณะกรรมการ

นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์
วุฒิการศึกษา

ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร นบส. รุ่นที่ ๓๔ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน -
- หลักสูตร ปรม. รุ่น ๑ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร วปม. รุ่น ๑ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร วตท. รุ่น ๗ วิทยาลัยตลาดทุน
- หลักสูตร Tepcot รุ่น ๒ สภาหอการค้าไทย
- หลักสูตร DCP รุ่นที่ ๗๗ สถาบันกรรมการบริษัทไทย
-
-

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

นายสรารัฐ เบญจกุล
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นิติศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย
- ปริญญาโทด้านกฎหมายเปรียบเทียบ กฎหมาย ระหว่างประเทศ สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโทด้านกฎหมายธุรกิจ สหราชอาณาจักร
- นบส. ๓๐
- บยส. ๕
-

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

รองเลขาธิการสำนักงาน ศาลยุติธรรม สังกัด กระทรวงยุติธรรม

นางสาววิไลพร ลีวเกษมสานต์
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมดี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- M.A. (Economic) Vanderbilt University สหรัฐอเมริกา
- วปอ.รุ่น ๔๓
- ประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP - ๗๖)
- กรรมการตรวจสอบ (ADP - ๑๖)
-

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี

พลเอกชัยโรจน์ ธรรมสารทูล
วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

- กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - คณะแพทยศาสตร์และศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล
 - วปรอ. ๔๓๑๒
 - MINI MBA มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
 -
- ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม
สำนักปลัดกระทรวงกลาโหม

นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา
วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

- กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- บัณฑิตบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - MBA THE UNIVERSITY OF SANTA CLARA, SANJOSE, CA, U.S.A.
 -
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม
วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

- กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ปริญญาตรีวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
 - นบส. ๑ รุ่นที่ ๓๕ สำนักงาน ก.พ.
 - วปอ. รุ่นที่ ๔๕
- ปี ๒๕๒๐ เป็นเจ้าหน้าที่แรงงาน ๓ กรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทย
ปี ๒๕๒๑ เป็นนายช่างโยธา ๓ กรมชลประทาน
ปี ๒๕๒๑-๒๕๔๑ เริ่มงานที่กรมทางหลวง
ในตำแหน่งวิศวกรโยธาออกแบบ ทางหลวง
ปี ๒๕๕๑ เป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบท ก่อนที่จะได้รับ
แต่งตั้งให้เป็นอธิบดีกรมทางหลวงเมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๑
ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม

นายสุวัชรวิทย์ สุวรรณสวัสดิ์
วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตร์ (เกียรตินิยม) วิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- ปริญญาโท/เอก ด้านวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท ด้านนโยบายและบริหารเทคโนโลยี สหรัฐอเมริกา
- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

นายยุทธนา ทัพเจริญ
วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

กรรมการและเลขานุการ

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์บัณฑิต (น.บ.) เกียรตินิยมดี) จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. ๒๕๑๖
- จบเนติบัณฑิตจาก เนติบัณฑิตยสภา พ.ศ. ๒๕๑๗
- ปริญญาโท หลักสูตรการจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต (รอ.ม.) คณะรัฐประศาสนศาสตร์ จาก สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ พ.ศ. ๒๕๔๕

พ.ศ. ๒๕๔๖ เป็นรองผู้ว่าการด้านกิจการพิเศษ การรถไฟแห่งประเทศไทย
พ.ศ. ๒๕๔๖ เป็นรองผู้ว่าการด้านพัฒนาและวางแผน การรถไฟแห่งประเทศไทย
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



การกำกับดูแลที่ดี

คณะกรรมการรถไฟฟ้า

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การรถไฟฟ้า (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดให้การรถไฟฟ้า มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วยประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นไม่น้อยกว่าสี่คน แต่ไม่เกินหกคน และผู้ว่าการเป็นกรรมการ ให้ผู้ว่าการเป็นเลขานุการคณะกรรมการ ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานและ กรรมการอื่น

คณะกรรมการรถไฟฟ้า ชุดปัจจุบัน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๑

รายชื่อคณะกรรมการรถไฟฟ้า และจำนวนครั้งที่เข้าประชุม
ตั้งแต่วันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๑ - ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๑

รายชื่อ	ตำแหน่ง	การเข้าประชุม
๑. นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์	ประธานกรรมการ	๓/๔
๒. นายสราวุธ เบญจกุล	กรรมการ	๔/๔
๓. นางสาววิไลพร ลิ่วเกษมสานต์	กรรมการ	-
๔. พลเอกชัยโรจน์ ธรรมสารทูล	กรรมการ	๔/๔
๕. นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา	กรรมการ	๔/๔
๖. นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม	กรรมการ	๔/๔
๗. นายสุวัชรวิทย์ สุวรรณสวัสดิ์	กรรมการ	๑/๔
๘. นายยุทธนา ทัพเจริญ	กรรมการและเลขานุการ	๔/๔

การประชุมคณะกรรมการรถไฟฟ้า

จำนวนครั้งที่เข้าประชุมระหว่าง เดือนกันยายน ๒๕๕๑ - พฤศจิกายน ๒๕๕๑

การเข้าประชุมคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ปี ๒๕๕๑ ระหว่าง กันยายน ๒๕๕๑ - พฤศจิกายน ๒๕๕๑		
วันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๑	ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๑	มาเข้าร่วมประชุม ๖/๘ ท่าน
วันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๑	ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๑	มาเข้าร่วมประชุม ๕/๘ ท่าน
วันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๑	ครั้งที่ ๑๕/๒๕๕๑	มาเข้าร่วมประชุม ๖/๘ ท่าน
วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑	ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๑	มาเข้าร่วมประชุม ๖/๘ ท่าน

คณะกรรมการ

นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ
วุฒิการศึกษา

ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาโยธา
- นักบริหารระดับสูง หลักสูตรที่ ๑ รุ่นที่ ๒๔
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น ๒๕๔๖

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

-
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม

นายสรายุทธ เบญจกุล
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

-
- รองเลขาธิการสำนักงาน ศาลยุติธรรม สังกัดกระทรวงยุติธรรม

นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

-
- อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

พลตำรวจโทบริหาร เสี่ยงอารมณ์
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

-
- จเรตำรวจ (สบ๘) (เทียบเท่าผู้บัญชาการ) สังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม

วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

นายสมชาย ชาญณรงค์กุล

วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

ปี ๒๕๒๐ เป็นเจ้าหน้าที่แรงงาน ๓ กรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทย

ปี ๒๕๒๑ เป็นนายช่างโยธา ๓ กรมชลประทาน

ปี ๒๕๒๑-๒๕๔๑ เริ่มงานที่กรมทางหลวง

ในตำแหน่งวิศวกรโยธาออกแบบ ทางหลวง

ปี ๒๕๕๑ เป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบท ก่อนที่จะได้รับ

แต่งตั้งให้เป็นอธิบดีกรมทางหลวงเมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๑

ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.)
รุ่นที่ ๒๒ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- Certificate-Director Certification Program Class ๑๒๒/๒๐๐๙
Thai Institute of Director

- ประกาศนียบัตรหลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะ
สำหรับนักบริหารระดับสูง สถาบันพระปกเกล้า

- Certificate-The practice of trade policy : Economics, Negotiations and rules
John F. Kennedy School of Government, Harvard University, U.S.A.

- ประกาศนียบัตรหลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.๑)
สำนักพัฒนาข้าราชการพลเรือน

- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (เกษตรศาสตร์) สาขาส่งเสริมการเกษตร
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เกษตรศาสตร์) สาขาโรคพืช
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- ปี พ.ศ. ๒๕๔๖ นักบริหาร ๙ รองอธิบดีกรมวิชาการเกษตร
กรมวิชาการเกษตร

- ปี พ.ศ. ๒๕๔๗ นักบริหาร ๙ รองผู้อำนวยการสำนักงาน
มาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ สำนักงานมาตรฐานสินค้า
เกษตรและอาหารแห่งชาติ

- ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ นักบริหาร ๑๐ ผู้ตรวจราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

- ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ นักบริหาร ๑๐ อธิบดีกรมวิชาการเกษตร
กรมวิชาการเกษตร

นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา

วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- บัณฑิตบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- MBA THE UNIVERSITY OF SANTA CLARA, SANJOSE, CA, U.S.A.

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

นายยุทธนา ทัพเจริญ

วุฒิการศึกษา

กรรมการและเลขานุการ

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต (น.บ.) เกียรตินิยมดี จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. ๒๕๑๖
- จบเนติบัณฑิตจากเนติบัณฑิตยสภา พ.ศ. ๒๕๑๗
- ปริญญาโท หลักสูตรการจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต (รอ.ม.) คณะรัฐประศาสนศาสตร์ จาก สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ พ.ศ. ๒๕๔๕

ประวัติการทำงาน

พ.ศ. ๒๕๔๖ เป็นรองผู้ว่าการด้านกิจการพิเศษ การรถไฟแห่งประเทศไทย

พ.ศ. ๒๕๔๖ เป็นรองผู้ว่าการด้านพัฒนาและวางแผน

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



คณะกรรมการรถไฟฯ ชุดปัจจุบัน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๑

รายชื่อคณะกรรมการรถไฟฯ และจำนวนครั้งที่เข้าประชุม
ตั้งแต่วันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๑ - ๑๖ มกราคม ๒๕๕๒

รายชื่อ	ตำแหน่ง	การเข้าประชุม
๑. นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ	ประธานกรรมการ	๑๒/๑๒
๒. นายสราวุธ เบญจกุล	กรรมการ	๑๑/๑๒
๓. นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ	กรรมการ	๘/๑๒
๔. พลตำรวจโทบริหาร เสี่ยงอารมณ	กรรมการ	๘/๑๒
๕. นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม	กรรมการ	๑๐/๑๒
๖. นายสมชาย ชาญณรงค์กุล	กรรมการ	๘/๑๒
๗. นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา	กรรมการ	๑๑/๑๒
๘. นายยุทธนา ทัพเจริญ	กรรมการและเลขานุการ	๑๒/๑๒

การประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

จำนวนครั้งที่เข้าประชุมระหว่าง เดือนธันวาคม ๒๕๕๑ - กันยายน ๒๕๕๒

การเข้าประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๒ ระหว่าง ธันวาคม ๒๕๕๑ - กันยายน ๒๕๕๒		
วันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๑	ครั้งที่ ๑๗/๒๕๕๑	มาเข้าร่วมประชุม ๗/๘ ท่าน
วันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๖/๘ ท่าน
วันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๒/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๗/๘ ท่าน
วันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๓/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๘/๘ ท่าน
วันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๔/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๖/๘ ท่าน
วันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๕/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๖/๘ ท่าน
วันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๖/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๘/๘ ท่าน
วันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๗/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๔/๘ ท่าน
วันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๘/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๘/๘ ท่าน
วันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๙/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๗/๘ ท่าน
วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๖/๘ ท่าน
วันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๒	ครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๒	มาเข้าร่วมประชุม ๗/๘ ท่าน

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี ๒๕๕๒

ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑๗/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๑ ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวน ๓ คน คือ นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา เป็นประธานกรรมการ นายสรายุทธ เบญจกุล และพลเอกชัยโรจน์ ธรรมสารทูล เป็นกรรมการตรวจสอบ ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการรถไฟฯ ที่ ๐๒๗/๒๕๕๑ ลงวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๑ และมีมติแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบฯ ชุดใหม่ ซึ่งประกอบด้วย

๑. นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา เป็นประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ
 ๒. นายสรายุทธ เบญจกุล เป็นกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ
 ๓. นายสมชาย ชาญณรงค์กุล เป็นกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ
- โดยมีนายเกรียงไกร นุชลาสัย เป็นผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ

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

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ รวม ๕ ครั้ง โดยได้เชิญผู้บริหารระดับฝ่าย เข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง สรุปเนื้อหาการประชุม ได้ดังนี้

๑. การบริหาร และการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๑.๑ สอบทานรายงานการตรวจสอบ เรื่อง ระบบการจองตั๋วรถโดยสาร ซึ่งมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้ฝ่ายการเดินรถพิจารณาประเด็นการต่อสัญญาระบบจำหน่ายตั๋วสำรองที่นั่ง/นอน (STARS-๓) เพื่อให้ระบบทันสมัยรวดเร็วและดีกว่าระบบเดิม (STARS-๒) รวมทั้ง หามาตรการเพิ่มความพึงพอใจให้ผู้โดยสาร และภาพลักษณ์ที่ดีของการรถไฟฯ

๑.๒ สอบทานรายงานการตรวจสอบ เรื่อง วิธีปฏิบัติการปรับปรุงแก้ไขระเบียบการรถไฟฯ ว่าด้วยการจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของการรถไฟฯ ซึ่งมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้ฝ่ายบริหารทรัพย์สินพิจารณาทบทวนปรับปรุงระเบียบการรถไฟฯ ว่าด้วยการจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของการรถไฟฯ ทั้งหมด เพื่อพิจารณาว่าเรื่องใดบ้างที่ควรเป็นอำนาจของคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อให้เกิดความชัดเจนแก่ผู้ปฏิบัติ

๑.๓ สอบทานรายงานผลการตรวจสอบ เรื่อง การจ่ายเงินทดรองจ่าย ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ที่การรถไฟฯ จ่ายแทนผู้เช่า ซึ่งมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้การรถไฟฯ ดำเนินการดังนี้ :-

๑.๓.๑ การเรียกเก็บภาษีโรงเรือนและที่ดิน ควรมีมาตรการที่ชัดเจนในการบังคับให้เป็นไปตามสัญญาเช่าหรือข้อตกลงที่กำหนดไว้

๑.๓.๒ หาวิธีการหรือมาตรการเพื่อป้องกันไม่ให้การรถไฟฯ ต้องรับภาระในการจ่ายค่าภาษีแทนผู้เช่าอีกในอนาคต

๑.๓.๓ หาวิธีการหรือมาตรการเพื่อให้สามารถเรียกเก็บค่าเช่าค้างชำระได้ตามกำหนดเวลาในสัญญา

๑.๓.๔ กรณีที่ผู้เช่านำที่ดิน/อาคาร ไปให้เช่าช่วง ให้นำคำตอบแทนจากการให้เช่าช่วงไปประกอบการพิจารณาเกณฑ์การคำนวณภาษี เพื่อเรียกล่วงหน้ากับผู้เช่าต่อไป

๑.๔ สอบทานรายงานผลการตรวจสอบ การบริหารจัดการกรณีการรถไฟฟ้า ฟ้องร้องลูกหนี้ ค่าเช่าที่ดิน และหรืออาคาร และกรณีการรถไฟฟ้า ถูกผู้เช่าที่ดินและหรืออาคารฟ้องร้อง สำนักงานอาณานิคม ซึ่งมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้การรถไฟฟ้า ดำเนินการดังนี้:-

๑.๔.๑ ให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการระดมกำลังคนหรือจัดให้มีการทำงานล่วงเวลา เพื่อรวบรวมและจัดทำระบบฐานข้อมูลให้สมบูรณ์และเป็นปัจจุบันโดยเร็ว

๑.๔.๒ ควรพิจารณาคดีความทั้งหมด โดยจัดเป็นกลุ่มว่าเรื่องใดสามารถยุติ หรือประนีประนอมได้ เพื่อไม่ให้สูญเสียเวลาและกำลังคน

๑.๕ อนุมัติแผนการตรวจสอบ

๑.๕.๑ พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบรอบ ๖ เดือนหลัง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๑ (ปรับปรุงใหม่) ของฝ่ายตรวจสอบภายใน

๑.๕.๒ พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๒

๑.๖ รับทราบรายงานผลการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน รวม ๑๘ เรื่อง ดังนี้

๑.๖.๑ การรายงานเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน

๑.๖.๒ สรุปรายงานผลการติดตามการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของหน่วยรับตรวจ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๐

๑.๖.๓ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างฝ่ายการพัสดุกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๖.๔ การสอบทานการจัดทำข้อมูลสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหาร ของฝ่ายการเดินรถ

๑.๖.๕ รายงานผลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ตามระเบียบฯ ของ คตง. ข้อ ๖

๑.๖.๖ การดำเนินงานพัฒนาบุคลากรด้านการเดินรถ ของฝ่ายการเดินรถ

๑.๖.๗ รายงานสรุปผลการตรวจสอบประจำไตรมาสที่ ๓

๑.๖.๘ การจัดทำระบบการเก็บข้อมูลในเว็บไซต์ของการรถไฟฟ้า

๑.๖.๙ การซ่อมบำรุงรถจักร ของศูนย์ซ่อมรถจักร ฝ่ายการช่างกล

๑.๖.๑๐ รายงานตามคำสั่งกระทรวงการคลังงวด ๖ เดือน

๑.๖.๑๑ การเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดฯ ฝ่ายการช่างโยธา

๑.๖.๑๒ การพัฒนาเครือข่ายการสื่อสารข้อมูลของการรถไฟฟ้า

๑.๖.๑๓ การจัดประโยชน์ในพื้นที่ของการรถไฟฟ้า ที่ย่านสถานีท่าใหม่

๑.๖.๑๔ การผ่านเข้า-ออกโรงงานมักกะสัน โดยไม่ทำงานในเวลาราชการ

๑.๖.๑๕ การจัดเก็บรายได้ที่ดินของฝ่ายการเดินรถ ที่สถานีลำปาง

๑.๖.๑๖ การสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการผู้โดยสาร

๑.๖.๑๗ รายงานตามคำสั่งกระทรวงการคลังงวด ๖ เดือน

๑.๖.๑๘ งานจ้างเหมาซ่อมทาง แขวงบำรุงทางอุดรธานี ฝ่ายการช่างโยธา

๒. ระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงขององค์กร

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า ครั้งที่ ๒/๒๕๕๑ เมื่อ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๑ คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้แนะนำให้ฝ่ายตรวจสอบภายในเสนอรายงานความคืบหน้าของการดำเนินงาน จัดวางระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฟ้าโดยให้หารือกับการรถไฟฟ้า เพื่อพิจารณากำหนดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบติดตามผลการดำเนินงานการควบคุมภายในองค์กรอย่างชัดเจน

๓. รายงานทางการเงินและบัญชี

๓.๑ สอบทานรายงานผลการตรวจสอบงบการเงินสำหรับปี ๒๕๕๐ ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ซึ่งมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๑ ให้ฝ่ายตรวจสอบภายในติดตามความคืบหน้าเกี่ยวกับยอดสินทรัพย์ถาวรตามบัญชีไม่ตรงกับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่จริงเป็นประจำทุกเดือน และติดตามความคืบหน้าในการจัดทำผังการใช้ประโยชน์ เป็นประจำทุกเดือน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการตรวจสอบฯ รวมทั้งให้การรถไฟฟ้า ดำเนินการให้คณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงตามความเห็นหรือคำถามของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และรายงานผลความคืบหน้าให้การรถไฟฟ้า และคณะกรรมการตรวจสอบฯ ทราบทุก ๓ เดือน

๔. งานตรวจสอบภายใน

- ๔.๑ สอบทานการปรับปรุงกฎบัตรฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๑
- ๔.๒ ให้ความเห็นชอบในการโยกย้ายผู้ตรวจสอบภายใน
- ๔.๓ ให้ความเห็นชอบการพิจารณาปูนบำเหน็จ ประจำปี ๒๕๕๒
- ๔.๔ ให้ความเห็นชอบงบประมาณการฝึกอบรม ประจำปี ๒๕๕๒

๕. กำกับดูแลงานคณะกรรมการตรวจสอบ

- ๕.๑ ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี
- ๕.๒ สอบทานการปรับปรุงกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



บันทึกข้อความ

เลขที่ ตส.๐๓๓/๒๕๕๒

วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๒

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า

เรื่อง สรุปรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปี ๒๕๕๒

เรียน ประธานกรรมการรถไฟฟ้า

อ้างถึง กฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบฯ ฉบับที่ ๑๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปี ๒๕๕๒ จำนวน ๑ เล่ม

เรื่องเดิม

กฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบฯ ฉบับที่ ๑๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ ในหัวข้อวัตถุประสงค์ และความรับผิดชอบในการรายงาน ได้กำหนดให้คณะกรรมการตรวจสอบฯ มีความรับผิดชอบในการรายงานเกี่ยวกับผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟฟ้า กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังเป็นประจำทุกปี

ข้อเท็จจริงและพิจารณา

คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ดำเนินการจัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปี ๒๕๕๒ ดังแนบมาพร้อมนี้แล้ว

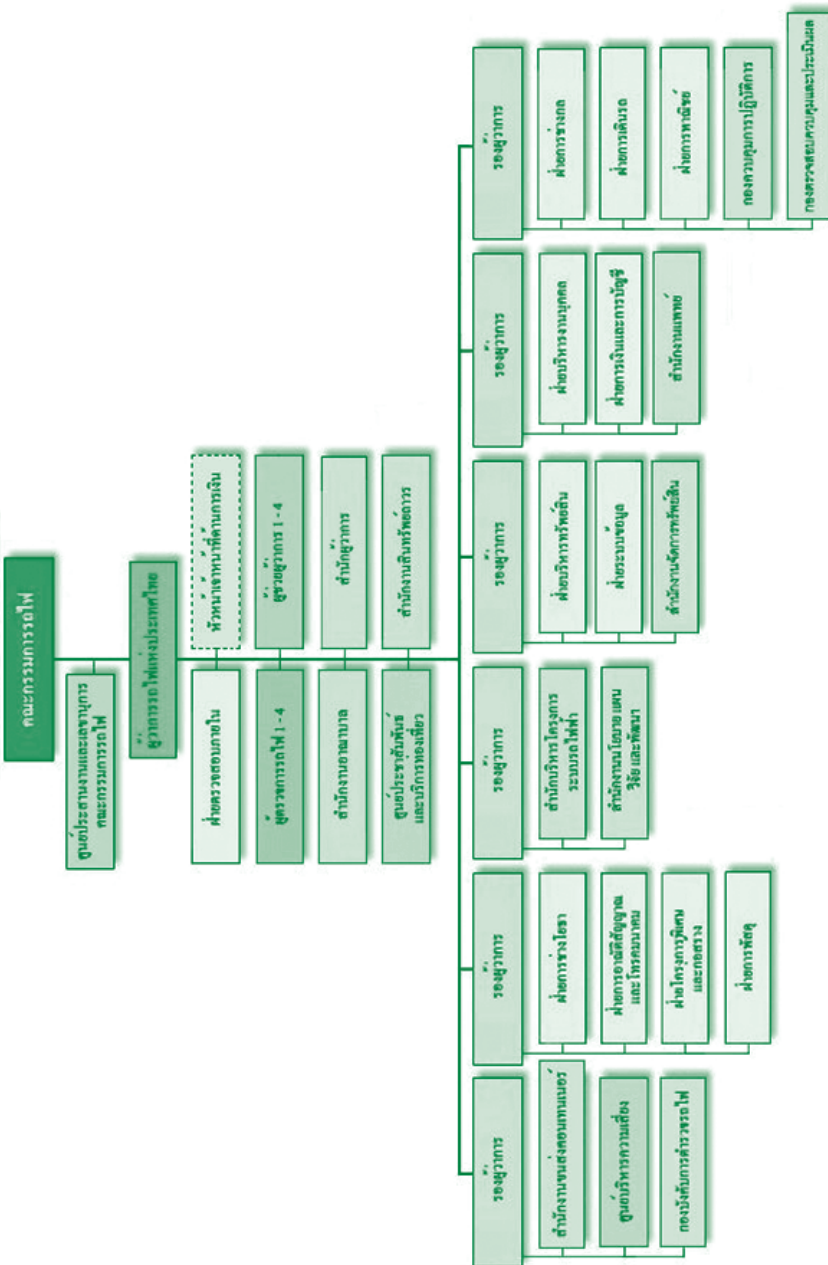
ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า

แผนผังองค์กร การรถไฟแห่งประเทศไทย



คณะผู้บริหาร

นายยุทธนา ทัพเจริญ

นายถวิล สามนคร

นายบัญชา คงนคร

นายนคร จันทสร

นายประเสริฐ อัดตะนันท์

นายอิทธิพล ปภาวสิทธิ์

นายประจักษ์ มโนธัม

นายวัชรินทร์ ตีวกุล

นายเกียรติพงศ์ เมืองวุฒานันท์

นายอารักษ์ ราษฎร์บริหาร

นายอรรถพร ประชาศรีสรเดช

นายปณทพ มาลากุล ณ อยุธยา

นางสาวกัลยาณี ครองบุญยิ่ง

นายศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์

นายกมล ตั้งกิจเจริญชัย

นายสมหมาย ทับเวช

นายวิโรจน์ เตรียมพงศ์พันธ์

นายวรุดิ มาลา

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ ๒

รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ ๑

รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

รองผู้ว่าการด้านกิจการพิเศษ

รองผู้ว่าการด้านบริหารทรัพย์สิน

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล

(ถึงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๒)

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(ตั้งแต่วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๒)

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานบุคคล

(ถึงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๒)

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(ตั้งแต่วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๒)

ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ

(ถึงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒)

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(ตั้งแต่วันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๒)

หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน

ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๑

(ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒)

ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๒

ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๓

ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๔

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

(ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒)

นายสุนทร	บาลยอ	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นายกฤษ	ศฤงชัยวัช	ผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล (ถึงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๒)
		วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล (ตั้งแต่วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๒)
นายสุธน	เจตน์เกษกรรณ์	ผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล (ตั้งแต่วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๒)
นายอวิรุทธ์	ทองเนตร	ผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล (ตั้งแต่วันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๒)
นายพีระเดช	หนูขวัญ	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒)
นางสาวสุภาพร	สำเร็จผลดี	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน (ถึงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๒)
นายเทอดชัย	เพ่งไพฑูรย์	หัวหน้าสำนักงานอาณบาล (ถึงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๒)
		ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานบุคคล (ตั้งแต่วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๒)
นายเกรียงไกร	นุชลำยอง	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน (ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๕๒)
นายจรัสพันธ์	วัชรโรทัย	หัวหน้าสำนักงานจัดการทรัพย์สิน (ถึงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๒)
นายสิทธิพงษ์	พรมลา	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟ (ตั้งแต่วันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๑ ถึงวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๒)
นายต้องจิตร์	บุญฤทธิ์	หัวหน้าสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์
นายจุมพล	สุเจริญ	หัวหน้าสำนักงานนโยบายแผน วิจัยและพัฒนา (ถึงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๑)
นายเอก	สิทธิเวดิน	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผนวิจัยและพัฒนา (ตั้งแต่วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๑)
นายสุประภาส	เสนิงค์ ณ อยุธยา	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายสุรศักดิ์	ศรีประภา	ผู้ตรวจการรถไฟ ๑
นายภากรณ์	ตั้งเจตสกา	ผู้ตรวจการรถไฟ ๒
นายนรากร	ปั้นเก่า	ผู้ตรวจการรถไฟ ๒

นายบุญส่ง หงส์ทอง

ผู้ตรวจการรถไฟ ๓
(ตั้งแต่วันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๒)

นางนลินรัตน์ ปัตถนันทน์

ผู้ตรวจการรถไฟ ๓
(ถึงวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๒)

นางสิริมา หิรัญเจริญเวช
พล.ต.ต.สุรพงษ์ ศิริภักดี

ผู้ตรวจการรถไฟ ๔
ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
(ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๑)

นางสาววิมลรัตน์ ทับน้อย

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
(ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒)

นายชนินทร์ ชนะกิจกำจร

หัวหน้าสำนักงานจัดการทรัพย์สิน

นายวิฑูรย์ สรรเสริญ

หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
(ตั้งแต่วันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๒)

นายคำนวน ทองนาค

หัวหน้าสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์
(ตั้งแต่วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๒)

นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข

หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
(ตั้งแต่วันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒)

นายแพทย์มนตรี ช่างต่อ

หัวหน้าสำนักงานแพทย์
(ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒)

การเดินรถ การขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า

การดำเนินงานด้านการเดินรถ

๑. การจัดเดินขบวนรถโดยสาร

ปีงบประมาณ ๒๕๕๒ การรถไฟฯ ได้จัดเดินขบวนรถโดยสาร และขบวนรถสินค้าด้วยเครือข่ายทั่วประเทศ ๔๗๒ ขบวนต่อวัน จำแนกออกเป็นขบวนรถโดยสาร ๒๖๕ ขบวน และขบวนรถสินค้า ๒๐๗ ขบวน จำแนกตามประเภทขบวนรถได้ดังแสดงไว้ในตาราง

ประเภท ขบวนรถโดยสาร	สายตะวันออก เฉียงเหนือ		สายเหนือ		สายใต้		สายตะวันออก		สายแม่กลอง		รวม	
	๒๕๕๒	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๑
๑. ขบวนรถโดยสาร												
รถด่วนพิเศษ	๖	๒	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๐	๐	๐	๐	๒๖	๒๒
รถด่วน	๑๒	๑๒	๒	๒	๔	๔	๐	๐	๐	๐	๑๘	๑๘
รถเร็ว	๑๒	๑๒	๑๐	๑๐	๑๒	๑๒	๐	๐	๐	๐	๓๔	๓๔
รถธรรมดา	๒	๒	๘	๘	๑๐	๑๐	๑๒	๑๐	๐	๐	๓๒	๓๐
รถท้องถิ่น	๒๔	๒๔	๗	๗	๑๖	๑๔	๐	๐	๘	๘	๕๕	๕๓
รถชานเมือง	๖	๖	๑๓	๑๓	๔	๔	๑๘	๒๐	๓๔	๓๔	๗๕	๗๗
รถรวม	๐	๐	๐	๐	๒	๔	๐	๐	๐	๐	๒	๔
รถนำเที่ยว	๒	๒	๐	๐	๑๒	๔	๐	๐	๐	๐	๑๔	๖
รถพิเศษฯ	๐	๐	๔	๐	๕	๐	๐	๐	๐	๐	๙	๐
รวม	๖๔	๖๐	๕๔	๕๐	๗๕	๖๒	๓๐	๓๐	๔๒	๔๒	๒๖๕	๒๔๔
๒. ขบวนรถสินค้า												
เดินประจำ	๖	๘	๑๔	๑๔	๘	๘	๘	๒๘	๒๘	๐	๖๔	๕๘
เดินเมื่อต้องการ	๔๘	๔๘	๒๗	๒๖	๒๙	๑๘	๒๓	๑๖	๑๖	๐	๑๔๓	๑๐๘
รวม	๕๔	๕๖	๔๑	๔๐	๓๗	๒๖	๓๑	๔๔	๔๔	๐	๒๐๗	๑๖๖
รวม ๑+๒	๑๑๘	๑๑๖	๙๕	๙๐	๑๑๒	๘๘	๖๑	๗๔	๘๖	๔๒	๔๗๒	๔๑๐

๒. กิโลเมตรทำการขบวนรถ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ได้จัดเดินขบวนรถเป็นระยะทาง ๓๓,๑๒๘,๐๖๗ กิโลเมตร จำแนกตามประเภทขบวนรถดังแสดงไว้ในตาราง

ประเภทขบวนรถ	กิโลเมตรทำการ		+ เพิ่มขึ้น - ลดลง
	ปีงบประมาณ ๒๕๕๒	ปีงบประมาณ ๒๕๕๑	
รถด่วนพิเศษ	๖,๓๔๓,๙๙๒	๖,๑๐๓,๙๓๒	+ ๒๔๐,๐๖๐
รถด่วน	๔,๑๓๒,๔๖๖	๔,๑๕๒,๐๑๘	๑๙,๕๕๒
รถเร็ว	๗,๘๗๗,๔๓๓	๗,๗๒๑,๗๓๓	+ ๑๕๕,๗๐๐
รถธรรมดา	๒,๘๙๔,๘๐๐	๒,๘๙๖,๐๓๒	๑,๒๓๒
รถท้องถิ่น	๔,๓๘๐,๓๘๒	๔,๓๕๒,๖๘๔	+ ๒๗,๖๙๘
รถชานเมือง	๑,๓๔๗,๕๑๑	๑,๓๙๘,๕๘๕	- ๕๑,๐๗๔
รถรวม	๒๕,๓๔๐	๒๕,๔๑๐	- ๗๐
รถนำเที่ยว	๑๖๑,๕๙๗	๒๐๙,๗๖๓	- ๔๘,๑๖๖
รถพิเศษอื่นๆ	๑๕๑,๓๙๘	-	+ ๑๕๑,๓๙๘
รถสินค้า	๕,๕๓๔,๗๐๕	๖,๒๖๗,๙๑๐	- ๗๓๓,๒๐๕
รวม	๓๒,๘๔๙,๖๒๔	๓๓,๑๒๘,๐๖๗	- ๒๗๘,๔๔๓

๓. การเช่าสิทธิในบริเวณอาคารสถานี

ปีงบประมาณ ๒๕๕๒ การรถไฟฯ ได้ให้เอกชนเช่าสิทธิต่างๆ ในบริเวณอาคารสถานี เช่น การขายอาหาร ขายสิ่งพิมพ์ ห้องสุขา ติดป้ายโฆษณา และรับจ้างขนสัมภาระ โดยได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากอัตราค่าเช่าปีละ ๒๖,๑๘๒,๗๙๕.๖๐ บาท มีรายการดังแสดงไว้ในตาราง

ขบวนรถ	รายได้	ปีงบประมาณ ๒๕๕๑	ปีงบประมาณ ๒๕๕๒	+ เพิ่ม - ลดลง
บริเวณสถานี		๑,๓๓๑,๒๗๒	๓,๓๑๔,๘๐๓.๐๐	- ๑๘,๐๑๖,๕๖๙.๐๐
ติดป้ายโฆษณา		๓๐,๐๕๗,๖๖๔	๑๓,๕๓๒,๕๙๒.๖๐	+ ๓,๔๗๔,๙๒๘.๖๐
รับจ้างขนสัมภาระ		๙๓๑,๐๘๐	๙,๓๓๕,๔๐๐.๐๐	+ ๘,๔๐๔,๓๒๐.๐๐
รวม		๓๒,๓๒๐,๐๑๖	๒๖,๑๘๒,๗๙๕.๖๐	๑,๓๓๒,๘๔๙.๐๐

๔. การให้เอกชนเช่าสิทธิบนขบวนรถ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ให้เอกชนเช่าสิทธิจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถ ๑๒๘ ขบวน โดยได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากอัตราค่าเช่าปีละ ๒๘,๖๖๙,๙๐๘- บาท มีรายการดังแสดงไว้ในตาราง

ขบวนรถ	รายได้	ปีงบประมาณ ๒๕๕๑	ปีงบประมาณ ๒๕๕๒	+ เพิ่ม - ลดลง
รถด่วนพิเศษ		๙,๔๕๓,๖๐๐	๙,๔๕๓,๖๐๐	-
รถด่วน		๘,๘๖๕,๖๐๐	๘,๘๖๕,๖๐๐	-
รถเร็ว		๘,๑๑๐,๘๐๐	๘,๑๑๐,๘๐๐	-
รถธรรมดาและดีเซลราง		๒,๒๓๙,๙๐๘	๒,๒๓๙,๙๐๘	-
รวม		๒๘,๖๖๙,๙๐๘	๒๘,๖๖๙,๙๐๘	-

(หมายเหตุ : สัญญาเช่าสิทธิบนขบวนรถ มีอายุสัญญาเช่า ๓ ปี อัตราค่าเช่าคงตลอดอายุสัญญา ๓ ปี)

การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

ด้านการโดยสาร

ปีงบประมาณ ๒๕๕๒ การรถไฟฯ ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวม ๔๓.๖ ล้านคน คิดเป็นระยะทาง ๘,๗๕๗ ล้านกิโลเมตรผู้โดยสาร และมีรายได้การโดยสารทั้งสิ้น ๔,๓๒๘ ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวนผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น ๑.๒ ล้านคน หรือร้อยละ ๒.๘ ส่วนกิโลเมตรผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ๕๘๓ ล้านกิโลเมตร หรือร้อยละ ๗.๑ รายได้การโดยสาร เพิ่มขึ้น ๑๕๒ ล้านบาท หรือร้อยละ ๓.๖ เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ การรถไฟฯ ได้ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลที่มีมาตรการโดยสารรถไฟชั้น ๓ ฟรี เพื่อลดค่าครองชีพของประชาชน ซึ่งเริ่มดำเนินการ ตั้งแต่ ส.ค.๒๕๕๑ และดำเนินการต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ทำให้มีผู้ใช้บริการในขบวนรถที่ให้ บริการโดยเฉพาะ ชั้น ๓ เพิ่มขึ้น รวมถึงระยะทางการเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารเพิ่มขึ้นด้วย เนื่องจากได้รับความสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

สายแม่กลอง

ปีงบประมาณ ๒๕๕๒ บริการขนส่งผู้โดยสารรวม ๓.๙ ล้านคน คิดเป็นระยะทาง ๖๗.๓ ล้านกิโลเมตรผู้โดยสาร และมีรายได้การโดยสาร ๒๕.๔ ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวนผู้ใช้บริการลดลง ๐.๓ ล้านคน หรือร้อยละ ๗.๑ ส่วนกิโลเมตรผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ๒๔.๘ ล้านกิโลเมตร หรือร้อยละ ๕๘.๔ รายได้การโดยสาร เพิ่มขึ้น ๒.๙ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๒.๙ เนื่องจากระยะทางการเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

ด้านการสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้า ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ มีปริมาณการขนส่งรวม ๑๑.๕ ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๒.๐๐๖ ล้านตัน หรือร้อยละ ๑๔.๘ จำแนกเป็น

- สินค้าเหมาคัน มีปริมาณขนส่ง ๑๑.๕๐๕ ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๒.๐๐๓ ล้านตัน หรือร้อยละ ๑๔.๘
- สินค้าหีบห่อวัตถุ มีปริมาณขนส่ง ๐.๐๒๙ ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๐.๐๐๓ ล้านตัน หรือร้อยละ ๑๐.๒

รายได้จากการขนส่งสินค้าในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ รวม ๒,๐๖๔ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๓๒๙ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๓.๗ จำแนกเป็น

- สินค้าเหมาคัน มีรายได้ค่าระวาง ๑,๗๕๓ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๑๙๗ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๐.๑
- สินค้าหีบห่อวัตถุ มีรายได้ ๙๓.๔ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๙.๓ ล้านบาท หรือร้อยละ ๙.๐

- รายได้อื่น ๆ มีรายได้ ๒๑๘ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๑๒๒ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๓.๗

สาเหตุหลักที่ส่งผลทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟลดลงในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เนื่องจากการรถไฟฯ ประสบภาวะรถจักรเก่าชำรุดจำนวนมากทำให้ขาดแคลนรถจักร ไม่สามารถจัดรถจักรเพื่อใช้หมุนเวียนเดินขบวนรถสินค้าตามความต้องการของผู้ขนส่งสินค้าได้ โดยเฉพาะสินค้าด้านพลังงานและปูนซีเมนต์ จึงเปลี่ยนไปขนส่งทางรถยนต์แทน ประกอบกับ ปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ภาครัฐกิจส่งออกประสบปัญหาจากภาวะเศรษฐกิจโดยรวมถดถอย ส่งผลทำให้การขนส่งทางรถไฟลดลงจากปีก่อน

สินค้าสำคัญที่มีปริมาณการขนส่งลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๑

๑. คอนเทนเนอร์สายตะวันออก

มีปริมาณการขนส่ง ๖.๔๐๘ ล้านตัน ลดลงจากปี งบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๑.๐๕ ล้านตัน หรือร้อยละ ๑๔.๐ มีรายได้จากการขนส่ง ๕๐๑.๘๑๗ ล้านบาท ลดลงจากปี งบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๑๘.๔๙ ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ ๓.๖ เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ภาครัฐกิจส่งออกประสบปัญหาจากภาวะเศรษฐกิจโดยรวมถดถอย ส่งผลทำให้การขนส่งทางรถไฟ ระหว่าง ไอซีที ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ลดลงจากปีก่อน

๒. คอนเทนเนอร์ Landbridge

มีปริมาณการขนส่ง ๐.๒๙๓ ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๐.๓๒ ล้านตัน หรือร้อยละ ๕๒.๑ มีรายได้จากการขนส่ง ๕๒.๒๒๗ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๕๙.๑๗ ล้านบาท หรือร้อยละ ๕๓.๑ เนื่องจากประสบภาวะรถจักรเก่าชำรุดจำนวนมากทำให้ขาดแคลนรถจักร ไม่สามารถจัดรถจักรเพื่อใช้หมุนเวียนเดินขบวนรถสินค้าตามความต้องการของผู้ขนส่งสินค้าได้

๓. ปูนซีเมนต์ผง

มีปริมาณการขนส่ง ๑.๑๔๙ ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๐.๑๓ ล้านตัน หรือร้อยละ ๑๐.๓ มีรายได้จากการขนส่ง ๑๗๔.๐๐๓ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๑๙.๕๖ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๐.๑ เนื่องจากประสบภาวะรถจักรเก่าชำรุดจำนวนมากทำให้ขาดแคลนรถจักร ไม่สามารถจัดรถจักรเพื่อใช้หมุนเวียนเดินขบวนรถสินค้าตามความต้องการของผู้ขนส่งสินค้าได้

สินค้าสำคัญที่มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๑

๑. น้ำมันดิบ

มีปริมาณการขนส่ง ๑.๓๔๙ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๐.๑๐ ล้านตัน หรือร้อยละ ๓.๘ มีรายได้จากการขนส่ง ๔๒๓.๒๐๕ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๑๓.๑๘ ล้านบาท หรือร้อยละ ๓.๒ เนื่องจากสามารถจัดรถจักรเดินขบวนรถให้ได้ตามความต้องการของผู้ขนส่ง ซึ่งขนส่งทางรถไฟทั้งหมดตามกำลังการผลิตที่บ่อสิริกิติ์ จังหวัดกำแพงเพชร ประมาณวันละ ๒๐,๐๐๐ บาเรลล์

สถิติสินค้าหมากันที่สำคัฏเบรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๒ : ๒๕๕๑

ชนิดสินค้า	ปริมาณ (พันตัน)		ค่าระวาง (พันตัน)		ตัน - กม. (พันตัน กม.)		ระยะทางสินค้า เฉลี่ย (กม.)	
	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๑	๒๕๕๒
คอนเทนเนอร์	๙,๓๑๑	๗,๔๘๔	๗๗๙,๘๐๓	๖๖๐,๑๕๙	๑,๕๒๒,๕๓๙	๑,๑๐๓,๗๘๔	๑๖๔	๑๔๗
- สายตะวันออก	๗,๔๕๓	๖,๔๐๘	๕๒๐,๓๐๘	๕๐๑,๘๑๗	๘๗๙,๕๐๕	๗๕๖,๑๗๖	๑๑๘	๑๑๘
- แลนด์บริดจ์	๖๑๒	๒๙๓	๑๑๑,๔๐๑	๕๒,๒๒๗	๓๓๕,๐๖๙	๑๔๗,๙๕๓	๕๔๗	๕๐๕
- อื่น ๆ	๑,๒๔๖	๗๘๓	๑๔๘,๐๙๔	๑๐๖,๑๑๕	๓๐๗,๙๖๕	๑๙๙,๖๕๕	๒๔๗	๒๕๕
ก่อสร้าง	๑,๓๒๖	๑,๑๗๘	๒๐๓,๘๑๔	๑๗๙,๔๑๓	๓๓๒,๘๖๑	๒๙๒,๘๙๕	๒๕๑	๒๔๙
- ปูนถุง	๔๕	๒๙	๑๐,๒๕๑	๕,๔๑๐	๑๗,๘๘๓	๙,๙๐๐	๓๙๗	๓๔๑
- ปูนผง	๑,๒๘๑	๑,๑๔๙	๑๙๓,๕๖๓	๑๗๔,๐๐๓	๓๑๔,๙๗๘	๒๘๒,๙๙๕	๒๔๖	๒๔๖
พลังงาน	๒,๖๑๘	๒,๖๘๖	๘๗๐,๘๖๓	๘๔๖,๙๗๗	๑,๒๗๓,๕๕๓	๑,๒๒๙,๖๒๒	๔๘๖	๔๕๘
- ก๊าซ แอลพีจี	๖๒๕	๖๗๔	๑๙๘,๘๓๗	๒๑๒,๔๒๕	๒๙๖,๔๘๔	๓๑๕,๒๑๔	๔๗๔	๔๖๘
- น้ำมันดิบ	๑,๒๙๙	๑,๓๔๙	๔๑๐,๐๒๒	๔๒๓,๒๐๕	๕๘๓,๓๔๑	๖๐๑,๗๕๔	๔๔๙	๔๔๖
- ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๖๙๔	๖๖๓	๒๖๒,๐๐๔	๒๑๑,๓๔๗	๓๙๓,๗๒๘	๓๑๒,๖๕๔	๕๖๗	๔๗๒
สินค้าอื่น ๆ	๒๕๒	๑๕๘	๙๕,๗๓๑	๖๖,๒๑๖	๑๒๓,๓๓๙	๑๐๘,๐๖๙	๔๘๙	๖๘๔
รวม	๑๓,๕๐๗	๑๑,๕๐๖	๑,๙๕๐,๒๑๑	๑,๗๕๒,๗๖๕	๓,๒๕๒,๒๙๒	๒,๗๓๔,๓๗๐	๒๔๑	๒๓๘

สถิติการโดยสารเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๒ : ๒๕๕๑

รายการ	หน่วย	๒๕๕๑	๒๕๕๒	+ เพิ่ม - ลด	%
จำนวนผู้โดยสาร					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ ๑	คน	๑๒๒,๗๕๕	๑๒๑,๑๕๕	- ๑,๖๐๐	- ๑.๓%
ชั้นที่ ๒	"	๓,๘๓๐,๐๕๒	๓,๗๘๘,๒๖๕	- ๔๑,๗๘๗	- ๑.๑%
ชั้นที่ ๓	"	๓๘,๔๒๙,๔๒๑	๓๙,๖๔๒,๒๔๘	๑,๒๑๒,๘๒๗	๓.๒%
รวมสายใหญ่	"	๔๒,๓๘๒,๒๒๘	๔๓,๕๕๑,๖๖๘	๑,๑๖๙,๔๔๐	๒.๘%
- สายแม่กลอง	"	๔,๒๒๕,๗๔๔	๓,๙๓๔,๔๖๔	- ๒๙๑,๒๘๐	- ๖.๙%
รวมทั้งสิ้น	"	๔๖,๖๐๗,๙๗๒	๔๗,๔๘๖,๑๓๒	๘๗๘,๑๖๐	๑.๙%
กิโลเมตรผู้โดยสาร					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ ๑	กม.	๘๖,๗๗๗,๔๓๑	๘๖,๐๗๑,๔๙๒	- ๗๐๕,๙๓๙	- ๐.๘%
ชั้นที่ ๒	"	๒,๔๑๐,๗๕๔,๒๒๒	๒,๓๘๓,๓๐๙,๐๖๓	- ๒๗,๔๔๕,๑๕๙	- ๑.๑%
ชั้นที่ ๓	"	๕,๖๗๖,๕๗๗,๘๙๓	๖,๒๓๘,๐๒๘,๐๔๐	๖๑๑,๔๕๐,๑๔๗	๑๐.๘%
รวมสายใหญ่	"	๘,๑๖๔,๑๐๕,๕๔๖	๘,๗๕๗,๔๐๘,๕๙๕	๕๙๓,๓๐๓,๐๔๙	๗.๑%
- สายแม่กลอง	"	๔๒,๔๗๘,๑๐๕	๖๗,๒๓๒,๘๙๓	๒๔,๗๕๔,๗๘๘	๕๘.๔%
รวมทั้งสิ้น	"	๘,๒๐๖,๕๘๓,๖๕๑	๘,๘๒๔,๖๔๑,๔๘๘	๖๑๘,๐๕๗,๘๓๗	๗.๔%
รายได้ค่าโดยสาร					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ ๑	บาท	๖๑,๓๐๔,๕๕๙	๖๑,๒๐๗,๑๙๗	- ๙๗,๓๕๒	- ๐.๒%
ชั้นที่ ๒	"	๘๔๘,๘๒๙,๔๙๙	๘๔๘,๗๖๑,๑๔๙	- ๖๘,๓๕๐	- ๐.๐%
ชั้นที่ ๓	"	๙๖๕,๖๗๙,๘๗๗	๑,๐๙๘,๓๓๕,๔๔๐	๑๓๒,๖๕๕,๕๖๓	๑๓.๗%
รวมสายใหญ่	"	๑,๘๗๕,๐๑๓,๙๗๕	๒,๐๐๘,๓๐๓,๗๘๖	๑๓๓,๒๘๙,๘๑๑	๗.๑%
- สายแม่กลอง	"	๒๑,๘๐๙,๘๗๖	๒๔,๗๒๔,๘๒๘	๒,๙๑๕,๙๕๒	๑๓.๔%
รวมทั้งสิ้น	"	๑,๘๙๖,๘๒๓,๘๕๑	๒,๐๓๓,๐๒๘,๖๑๔	๑๓๖,๒๐๔,๗๖๓	๗.๑%
ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน					
ชั้นที่ ๑	บาท	๔๙๙	๕๐๕	๖	๑.๒%
ชั้นที่ ๒	"	๒๒๒	๒๒๔	๒	๐.๙%
ชั้นที่ ๓	"	๒๕	๒๘	๓	๑๒.๐%
สายแม่กลอง	"	๕	๖	๑	๒๐.๐%
ภาพรวมเฉลี่ย	"	๔๑	๔๓	๒	๔.๙%
ระยะทางเฉลี่ยต่อคน					
ชั้นที่ ๑	กม.	๗๐๗	๗๑๐	๓	๐.๔%
ชั้นที่ ๒	"	๖๒๙	๖๒๙	๐	๐.๐%
ชั้นที่ ๓	"	๑๔๘	๑๕๙	๑๑	๗.๔%
สายแม่กลอง	"	๑๐	๑๗	๗	๗๐.๐%
ภาพรวมเฉลี่ย	"	๑๗๖	๑๘๖	๑๐	๕.๗%
รายได้การโดยสาร					
- สายใหญ่					
ค่าโดยสาร	บาท	๑,๘๗๕,๐๑๓,๙๗๕	๒,๐๐๘,๓๐๓,๗๘๖	๑๓๓,๒๘๙,๘๑๑	๗.๑%
ค่าธรรมเนียมรถด่วนพิเศษ	"	๓๐๙,๒๗๔,๐๐๐	๓๐๑,๗๕๐,๙๕๓	- ๗,๕๒๓,๐๔๗	- ๒.๔%
ค่าธรรมเนียมรถด่วน	"	๔๒๘,๗๙๓,๙๓๐	๓๖๒,๔๒๙,๘๕๐	- ๖๖,๓๖๔,๐๘๐	- ๑๕.๕%
ค่าธรรมเนียมรถเร็ว	"	๖๒๗,๘๒๓,๙๒๖	๗๓๓,๖๕๔,๔๖๐	๑๐๕,๘๓๐,๕๓๔	๑๖.๙%
ค่าธรรมเนียมรถนอน	"	๓๕๘,๙๑๔,๑๔๐	๓๖๖,๘๓๙,๕๕๐	๗,๙๒๕,๔๑๐	๒.๒%
ค่าธรรมเนียมรถปรับอากาศ	"	๓๙๕,๐๓๓,๘๘๐	๓๙๖,๘๐๕,๒๖๐	๑,๗๗๑,๓๘๐	๐.๔%
รายได้อื่น ๆ	"	๑๘๐,๔๓๙,๙๕๕	๑๕๘,๖๘๕,๒๖๗	- ๒๑,๗๕๔,๖๘๘	- ๑๒.๑%
รวม	"	๔,๑๗๖,๐๙๓,๗๕๖	๔,๓๖๘,๔๖๙,๑๒๖	๑๙๒,๓๗๕,๓๗๐	๔.๖%
- สายแม่กลอง	"	๒๒,๕๒๙,๖๒๓	๒๕,๓๖๙,๐๑๘	๒,๘๓๙,๓๙๕	๑๒.๖%
รวมทั้งสิ้น	"	๔,๑๙๘,๖๒๓,๓๗๙	๔,๓๙๓,๘๓๘,๑๔๔	๑๙๕,๒๑๔,๗๖๕	๔.๗%

สถิติสินค้าเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๒ : ๒๕๕๑

รายการ	หน่วย	๒๕๕๑	๒๕๕๒	+ เพิ่ม - ลด	%
รายได้การสินค้ารวมทั้งปี					
เหมาคัน	บาท	๑,๙๕๐,๒๑๐,๔๒๗	๑,๙๕๒,๗๖๔,๘๓๑	๑๙๗,๕๕๔,๔๐๔	- ๑๐.๑%
หีบห่อวัตถุ	"	๑๐๒,๗๐๒,๐๓๘	๙๓,๔๔๕,๐๗๑	- ๙,๒๕๖,๙๖๗	- ๙.๐%
อื่น ๆ	"	๓๓๙,๙๐๓,๗๐๕	๒๑๗,๗๐๙,๙๖๒	- ๑๒๒,๑๙๓,๗๔๓	- ๓๕.๙%
รวม	"	๒,๓๙๒,๘๑๖,๑๖๐	๒,๐๖๓,๙๑๙,๘๖๔	- ๓๒๘,๘๙๖,๒๙๖	- ๑๓.๗%
ปริมาณสินค้า					
เหมาคัน	คัน	๑๓,๕๐๗,๙๙๘	๑๑,๕๐๕,๑๒๐	- ๒,๐๐๒,๘๗๘	- ๑๔.๘%
หีบห่อวัตถุ	"	๓๒,๕๙๘	๒๙,๒๘๒	- ๓,๓๑๖	- ๑๐.๒%
รวม	"	๑๓,๕๔๐,๕๙๖	๑๑,๕๓๔,๒๐๒	- ๒,๐๐๖,๓๙๔	- ๑๔.๘%
ระยะทางการขนส่งสินค้า					
เหมาคัน	คัน-กม.	๓,๒๕๒,๒๙๑,๙๔๖	๒,๗๓๔,๓๖๙,๗๙๐	- ๕๑๗,๙๒๒,๑๕๖	- ๑๕.๙%
หีบห่อวัตถุ	"	๑๕,๕๐๐,๓๑๐	๑๑,๘๐๖,๒๙๑	- ๓,๖๙๔,๐๑๙	- ๒๓.๘%
รวม	"	๓,๒๖๗,๗๙๒,๒๕๖	๒,๗๔๖,๑๗๖,๐๘๑	- ๕๒๑,๖๑๖,๑๗๕	- ๑๖.๐%
ปริมาณคิดเป็นร้อยละ					
เหมาคัน	%	๙๙.๗๖%	๙๙.๗๕%	-๐.๐๐๐๑	๐.๐%
หีบห่อวัตถุ	"	๐.๒๔%	๐.๒๕%	๐.๐๐๐๑	๕.๕%
ระยะทางเฉลี่ยต่อคัน					
เหมาคัน	กม.	๒๔๑	๒๓๘	- ๓	- ๑.๒%
หีบห่อวัตถุ	"	๔๗๕	๔๐๓	- ๗๒	- ๑๕.๒%
รายได้เฉลี่ยต่อคัน					
เหมาคัน	บาท	๑๔๔	๑๕๒	๘	๕.๖%
หีบห่อวัตถุ	"	๓,๑๕๑	๓,๑๙๑	๔๐	๑.๓%
รายได้เฉลี่ยต่อคัน กม.					
เหมาคัน	บาท	๐.๕๙๙๖	๐.๖๔๑๐	๐.๐๔๑๔	๖.๙%
หีบห่อวัตถุ	"	๖.๖๒๕๘	๗.๙๑๔๙	๑.๒๘๙๑	๑๙.๕%

ผลการดำเนินงานสถานีบรรจุ และแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ มีผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ๖ สถานี **การจัดเดินขบวนรถ** การรถไฟฯ จัดเดินรถระหว่างไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบังวันละ ๒๘ ขบวน (ไป - กลับ) ความยาว ๓๐ บดท./ขบวน

ปริมาณการขนส่งตู้สินค้า มีทั้งสิ้น ๓๘๗,๕๑๒ ตู้เทียบ ต่ำกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๕๙,๙๘๗ ตู้เทียบ หรือต่ำกว่าร้อยละ ๑๓.๔

รายได้จากการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ เป็นเงิน ๔๙๓.๓๓ ล้านบาท ต่ำกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เป็นเงิน ๒๓.๐๗ ล้านบาท หรือต่ำกว่าร้อยละ ๔.๕

รายได้ค่าสัมปทาน จากผู้ประกอบการได้รับสัมปทาน ๖ ราย มีรายได้จากค่าสัมปทานเป็นเงิน ๓๖๐.๑๒ ล้านบาท เท่ากับปี ๒๕๕๑

การดำเนินงานอื่นๆ

รายได้จากการให้เช่าที่ดินและอาคาร ประจำปี ๒๕๕๒
ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๑ ถึง วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒
ตามเกณฑ์เงินสดที่ได้รับชำระที่ กองการเงิน และสถานีต่างๆ นำส่งดังนี้

รายการ	รายได้ (บาท)
๑. ค่าเช่าที่ดินเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณา	๖๑,๘๔๓,๐๙๕.๕๐ บาท
๒. ค่าเช่าอาคาร	๙๖,๕๒๕,๑๙๑.๓๖ บาท
๓. ค่าเช่าที่ดิน	๘๖๒,๐๓๓,๕๔๐.๐๗ บาท
๔. ค่าเช่าสิทธิบริเวณสถานี (บส.)	๓๗,๒๑๕,๑๘๘.๐๐ บาท
๕. ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์	๕๗๕,๕๕๘,๕๗๒.๐๐ บาท
๖. โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ	๗๕,๕๐๘,๘๘๐.๕๖ บาท
๗. ค่าเช่าโรงแรม	๕,๓๒๕,๒๔๙.๐๐ บาท
๘. รายได้จากสนามซ้อมกอล์ฟ	๑๒,๔๐๑,๒๔๓.๐๐ บาท
๙. รายได้อื่นๆ	๖๖,๖๑๕,๔๑๐.๗๒ บาท
รวม	๑,๗๙๓,๐๒๖,๓๗๐.๒๑ บาท



โครงสร้างพื้นฐาน

ทาง สะพาน และอาคาร

ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว

ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ การรถไฟฯ มีทางที่เปิดการเดินรถ รวมระยะทางเป็นความยาวทั้งสิ้น ดังนี้

ชนิดของทาง	ระยะทาง (กม.)	ความยาวทาง (กม.)
ทางเดี่ยว	๓,๖๙๗.๕๔	๓,๖๙๗.๕๔
ทางคู่	๑๗๒.๙๐๖	๓๔๕.๘๑๒
ทางสามทาง	๑๐๖.๗๑๙	๓๒๐.๑๕๗
รวมทางสายประธาน	๓,๙๗๖.๑๖	๔,๓๖๓.๕๑
สายมหาชัย	๓๑.๒๔๒	๓๑.๒๔๒
สายแม่กลอง	๓๔.๐๔๑	๓๔.๐๔๑
รวม	๖๕.๒๘๓	๖๕.๒๘๓
รวมทั้งสิ้น	๔,๐๔๒.๔๕	๔,๔๒๘.๗๙
ทางหลัก	๘๙๔.๑๑๘	๘๙๔.๑๑๘

รางขนาดต่างๆ ที่มีอยู่ในทางเมื่อสิ้นเดือนกันยายน ๒๕๕๒ มีความยาว ดังนี้

รางขนาด ๕๐ ปอนด์	๕๖.๓๐๘	กิโลเมตร
รางขนาด ๖๐ ปอนด์	๓๓๕.๑๔๘	กิโลเมตร
รางขนาด ๗๐-๗๕ ปอนด์	๑,๗๓๗.๗๕๕	กิโลเมตร
รางขนาด ๘๐-๘๕ ปอนด์	๘๑๑.๐๘๘	กิโลเมตร
รางขนาด ๑๐๐ ปอนด์	๑,๔๒๓.๒๐๗	กิโลเมตร
ทางสายมหาชัย และสายแม่กลอง		
รางขนาด ๕๐-๖๐ ปอนด์	๓๔.๓๒๕	กิโลเมตร
รางขนาด ๗๐ ปอนด์	๓๐.๙๕๘	กิโลเมตร
ในจำนวนนี้เป็นความยาวทางรางเชื่อม ๓,๑๓๒ กิโลเมตร หรือประมาณ ๗๒% ของความยาวทาง		

ประธาน

ชนิดของหมอนรองราง

ทางประธาน เป็นหมอนไม้ ๑,๕๐๔.๓๖๙ กิโลเมตร หมอนคอนกรีต ๒,๘๕๙.๑๓๗ กิโลเมตร
ทางสายมหาชัยและสายแม่กลอง เป็นหมอนไม้ ๓๔.๓๒๕ กิโลเมตร หมอนคอนกรีต ๓๐.๙๕๘ กิโลเมตร

สภาพทางตรวจโดยรถ ตท.๑ (EM.๘๐)

สภาพทาง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ การรถไฟฯ ใช้รถตรวจสภาพทาง ตท.๑ หรือ EM.๘๐ ตรวจสภาพทางทั่วประเทศ ในทางประธาน รวม ๒ ครั้ง และในทางแยก รวม ๑ ครั้ง มีการประเมินผลสภาพทาง ดังนี้.-

สภาพทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)
ดีมาก	๑,๒๓๗
ดี	๙๒๑
พอใช้	๙๒๑
เร่งปรับปรุง	๖๙๔
ปรับปรุงด่วน	๔๙๙

สถิติผลงานการบำรุงทาง

รายการ	หน่วย	ปี ๒๕๕๒
การบำรุงทาง		
ซ่อมทาง (แรงคน)	กม.	๗๗๘.๕๓๒
ล้างหินโรยทาง (แรงคน)	เมตร	๙,๖๑๒
ลงหินโรยทาง	ลบ.ม.	๒๑,๖๒๐
บำรุงรักษาหัวต่อราง	คู่ต่อ	๙๙,๐๙๙
เปลี่ยนหมอนไม้	ท่อน	๑๑,๗๗๙
เปลี่ยนหมอนคอนกรีต	ท่อน	๗๑๐
เปลี่ยนรางสีก	เมตร	๑๑,๑๙๙
บำรุงรักษาประแจทางประธานและทางหลัก	ชุด	๒,๘๘๓
บำรุงรักษาประแจ (รถอัดหินประแจ)	ชุด	๗๕๙
การใช้รถอัดหินและรถเกลี่ยหิน	กม.	๓,๔๘๗.๖๔๔
ล้างหินโรยทางด้วยรถ	กม.	๙.๑๐๐
ซ่อมทางผ่าน	เมตร	๕,๐๑๐

การบำรุงทางด้วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก

การรถไฟฯ มีหน่วยงานเครื่องกลบำรุงทางหนัก สังกัดศูนย์บำรุงทางสายต่าง ๆ มีการบำรุงทางด้วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก ๗ หน่วย ซึ่งมีหน่วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก ในความรับผิดชอบประกอบด้วย

ศูนย์บำรุงทางภาค	หน่วยงานเครื่องกลบำรุงทาง	รถอัดหิน	รถเกลี่ยหิน	รถสั่นหิน	รถอัดหินประแจ	รถล้างหิน
ภาคกลาง	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักกรุงเทพ งานรถล้างหิน	๒ คัน	๒ คัน	๑ คัน	๑ คัน	-
		๒ คัน	๒ คัน	-	-	๑ คัน
ภาคเหนือ	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักตะพานหิน	๒ คัน	๒ คัน	-	-	-
ภาคตะวันออก	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักนครราชสีมา	๒ คัน	๒ คัน	-	-	-
เชียงใหม่	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักแก่งคอย	๑ คัน	๑ คัน	๑ คัน	๑ คัน	-
ภาคใต้	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักชุมพร	๑ คัน	๑ คัน	๑ คัน	๑ คัน	-
	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักหาดใหญ่	๒ คัน	๒ คัน	-	-	-

สรุปรถอัดหิน ๑๒ คัน รถเกลี่ยหิน ๑๒ คัน รถสั่นหิน ๓ คัน รถอัดหินประแจ ๓ คัน รถล้างหิน ๑ คัน และรถลากจูง ๗ คัน ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ได้ใช้รถเครื่องกลบำรุงทางหนักดังกล่าว ซ่อมบำรุงทางมีผลงานเป็นระยะทาง ดังนี้

งานเครื่องกลบำรุงทางหนัก	ระยะทางที่ทำการ (เมตร)				
	อัดหิน	เกลี่ยหิน	สั่นหิน	ล้างหิน	อัดหินประแจ (ชุด)
กรุงเทพ	๗๒๘,๔๓๐	๗๒๘,๔๓๐	-	-	๒๙๖
ตะพานหิน	๖๙๙,๕๒๐	๖๙๙,๕๒๐	-	-	-
แก่งคอย	๔๗๐,๕๒๔	๔๗๐,๕๒๔	๓๕๘,๗๒๔	-	๒๑๒
นครราชสีมา	๕๒๑,๙๒๕	๕๒๑,๙๒๕	-	-	-
ชุมพร	๕๐๔,๖๔๙	๕๐๔,๖๔๙	๕๐๔,๖๔๙	-	๒๕๑
หาดใหญ่	๔๕๐,๔๐๖	๔๕๐,๔๐๖	-	-	-
หน่วยล้างหิน	๑๑๒,๑๙๐	๑๑๒,๑๙๐	-	๙,๑๐๐	-
รวม	๓,๔๘๗,๖๔๔	๓,๔๘๗,๖๔๔	๘๖๓,๓๗๓	๙,๑๐๐	๗๕๙

งานบำรุงรักษาอาคาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ การรถไฟฯ ได้มีนโยบายในด้านการให้บริการ และสิทธิผลประโยชน์ต่างๆ แก่ผู้ที่มาใช้บริการของการรถไฟฯ รวมทั้งพนักงานและผู้ปฏิบัติงาน ให้มีความสะดวกสบาย สะอาด และปลอดภัย จึงได้มีการวางแผนงานในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เพื่อทำการซ่อมปรับปรุงตัวอาคารสถานี ที่ทำการ สำนักงาน โรงงาน และบ้านพัก ที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรมมาก ก็ให้รีบดำเนินการซ่อมให้มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ในส่วนที่ชำรุดผุพังเป็นบางส่วน ก็ให้ดำเนินการซ่อมให้อยู่ในสภาพที่มั่นคงและสวยงาม ยืดอายุการใช้งานต่อไป ซึ่งได้ดำเนินการซ่อมปรับปรุงแล้วเสร็จ ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ดังนี้-

๑. ซ่อมอาคารสถานี ที่ทำการ และสำนักงาน	จำนวน ๑๕๖ แห่ง
๒. ซ่อมอาคารบ้านพักพนักงาน และแฟลต	จำนวน ๑๒๘ แห่ง
๓. ซ่อมสถานีจ่ายเชื้อเพลิงที่หาดใหญ่	จำนวน ๑ แห่ง
๔. ซ่อมโรงงานและโรงรถจักร	จำนวน ๑๒ แห่ง
๕. ซ่อมสิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด (ดอยขุนตาน)	จำนวน ๑ แห่ง

ในส่วนอื่นๆ ที่มีความจำเป็นต้องซ่อมปรับปรุงโดยเร่งด่วน แต่ไม่ได้ตั้งงบประมาณรองรับไว้ในรอบปีนั้น แต่เพื่อให้การให้บริการและเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ที่มาใช้บริการ ทางการรถไฟฯ ก็ริบดำเนินการซ่อมให้โดยรีบด่วน โดยการขออนุมัติใช้งบประมาณซ่อมฉุกเฉินมาดำเนินการ ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ได้มีการซ่อมฉุกเฉินนอกแผนงานเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น ๑,๒๕๒ แห่ง

งานบำรุงรักษาสะพาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงรักษาสะพาน เปลี่ยนสะพาน ช่อเปิดน้ำใหม่ และงานอื่นๆ ประกอบด้วย

๑. งานผลิตหมอนเหล็กพร้อมเปลี่ยนแทนหมอนไม้บนสะพานหลัก	๓ แห่ง
๒. งานเปลี่ยนหมอนเหล็กแทนหมอนไม้บนสะพานหลัก	๒๓ แห่ง
๓. งานก่อสร้างสะพานหลัก	๖ แห่ง
๔. งานก่อสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรง	๒ แห่ง
๕. งานก่อสร้างท่อสี่เหลี่ยมคอนกรีตเสริมเหล็ก	๖ แห่ง
๖. งานทาสีสะพานหลัก	๘๗ แห่ง
๗. งานซ่อมสะพานหลัก	๔๖ แห่ง
๘. งานซ่อมสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก	๒ แห่ง
๙. งานซ่อมสะพานคอนกรีตอัดแรง	๒ แห่ง
๑๐. งานซ่อมระดับหินใหญ่ปากท่อ	๓ แห่ง
๑๑. งานซ่อมระดับหินใหญ่คอสะพาน	๑ แห่ง
๑๒. งานซ่อมช่อเปิดน้ำคอนกรีตเสริมเหล็ก	๑ แห่ง
๑๓. งานทำความสะอาดช่อเปิดน้ำและปรับปรุงทางน้ำไหล	๑ แห่ง
๑๔. งานซ่อมกำแพงกันดินและพื้นปากท่อ	๓ แห่ง
๑๕. งานทำความสะอาดลอกท่อพร้อมดาดคอนกรีตบริเวณปากท่อ	๒ แห่ง
๑๖. งานซ่อมท่อกลมคอนกรีตเสริมเหล็ก	๑ แห่ง
๑๗. งานเปลี่ยนเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน	๕,๗๐๒ ชุด
๑๘. งานตรวจขันเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน	๕๐,๙๕๕ ชุด
๑๙. งานทำความสะอาดจานรองสะพานและแท่นตะม่อ	๖๔๓ ช่าง
๒๐. งานทำความสะอาด Shoe Bearing ของสะพานทั้งด้าน Fixed และ Moveable End พร้อมทำความสะอาดแท่นตะม่อ	๒๒ ช่าง
๒๑. งานชุดลอกท้องคลอง	๑๐ ตารางเมตร
๒๒. งานเปลี่ยนเสาไม้	๕ ท่อน
๒๓. งานเปลี่ยนตุ๊กตาไม้	๑๕ เมตร
๒๔. งานเปลี่ยนแผ่นครอบฟลอร์บีม	๕๑๔ แผ่น

ศูนย์การผลิตและซ่อมบำรุง

เป็นหน่วยงานหลักมีบทบาทและภารกิจด้านการบริหารจัดการ เกี่ยวกับการผลิตและซ่อมบำรุงอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในงานบำรุงทาง เช่น การวางแผนการผลิตเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ การวางแผนการผลิตประจำทางหลัก ผลิตรถตรวจทางขนาดเบา การเชื่อมรางประสาน อีกทั้งยังวางแผนการซ่อมรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก รถเครื่องกลบำรุงทาง รถยนต์ รถตรวจทางขนาดหนักขนาดเบา ตลอดจนการจัดหาวัสดุและอุปกรณ์การจัดทำงบประมาณ การพิจารณาอัตราแรงงาน รวมทั้งการส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อให้ผลงานมีประสิทธิภาพประสิทธิผล บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ผลงานในรอบปี ๒๕๕๒ ของศูนย์การผลิตและซ่อมบำรุง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย
๑	ซ่อมรถอัดหิน	๑๔	คัน
๒	ซ่อมรถเกลี่ยหิน	๑๐	คัน
๓	ซ่อมรถลากจูง	๖	คัน
๔	ซ่อมเครื่องยนต์	๒๘	เครื่อง
๕	ซ่อมรถตรวจสภาพทาง (EM.๘๐)	๑	คัน
๖	ซ่อมรถสันหิน	๓	คัน
๗	งานซ่อมเบ็ดเตล็ด	๔๒	ชิ้น
๘	ซ่อมหนักชุด Tamping Unit รุ่น ๐๗, ๐๙	๖	ชุด
๙	ซ่อมเบาชุด Tamping Unit รุ่น ๐๗, ๐๙	๑๔	ชุด
๑๐	ซ่อมเบาชุด Tamping Unit รุ่น ๐๘	๑๒	ชุด
๑๑	ซ่อมระบบปรับอากาศรถเครื่องกลในโรงงาน	๓๑	คัน
๑๒	ซ่อมระบบไฟฟ้ารถเครื่องกลในโรงงาน	๑๕	คัน
๑๓	ซ่อมชุดดันหิน ชุดเข้าหิน รถเกลี่ยหิน	๑๐	คัน
๑๔	งานล้างหินด้วยรถ บลน.๐๑	๙,๑๐๐	เมตร
๑๕	งานอัดหินด้วยรถ อน.๑	๓๖,๔๐๐	เมตร
๑๖	งานเกลี่ยหินด้วยรถ กน.๓ กน.๔	๑๑๒,๑๙๐	เมตร
๑๗	อัดหินช่วยงานบำรุงทาง	๗๕,๗๙๐	เมตร
๑๘	ซ่อมรถแทรกเตอร์	๘	คัน
๑๙	ซ่อมรถบำรุงทางขนาดหนัก ใน-นอกโรงงาน	๒๔	คัน
๒๐	ซ่อมรถยนต์ทั่วไป	๑๔	คัน
๒๑	ซ่อมรถอื่นๆ (รถตรวจการณ์ รถยก ฯลฯ)	๑๙	คัน
๒๒	ส่งรถบำรุงทางหนักลากจูง	๔,๓๗๒	กม.
๒๓	ส่งรถยนต์รับ-ส่งหนังสือ	๑๒,๐๙๒	กม.

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย
๒๔	ซ่อมเครื่องยนต์อัดหินไฟฟ้า	๒๔	เครื่อง
๒๕	ซ่อมเบนเนเรเตอร์ไฟฟ้า	๓๗	เครื่อง
๒๖	ซ่อมบีเตอร์อัดหินไฟฟ้า	๒๐๔	เครื่อง
๒๗	ซ่อมแม่แรง “นิจิ” ๑๐ ตัน	๑๙๐	ตัว
๒๘	ซ่อมรถยนต์ร่างตรวจการณ์หนัก (แกงคาร์)	๓๖	คัน
๒๙	ซ่อมรถยนต์ร่างตรวจการณ์เบา	๓๖	คัน
๓๐	ซ่อมเครื่องวัดขนาดทาง เครื่องบากศูนย์กลางทาง	๓๖	อัน
๓๑	ซ่อมรถผลักเบา ดิพลอรี ถ่อ รถดีอบบีน	๓๐	คัน
๓๒	ซ่อมเบ็ดเตล็ดเครื่องมือกลเบา	๑๒๐	ชิ้น
๓๓	รับ-ส่งสิ่งของขึ้น-ลง ตู้ ตญ.	๓๐	หลัง
๓๔	ผลิตชุดรางลิ้น, รางประกอกลิ้น ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๔๓	ชุด
๓๕	ผลิตชุดหัวตะเฒ่ ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๒๗	ชุด
๓๖	ผลิตรางเสริมขนาด ๕๐ ๖๐ ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๗๖	ชุด
๓๗	ผลิตชุดรางกัน ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๒๔	ชุด
๓๘	ซ่อมชุดรางลิ้น รางประกอกลิ้น ๕๐ ๖๐ ๗๐ ปอนด์	๑๙	ชุด
๓๙	ซ่อมชุดหัวตะเฒ่ ๕๐ ๖๐ ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๑๙	ชุด
๔๐	เชื่อมรางประสานขนาดต่าง ๆ	๓๖๐	รอย
๔๑	เชื่อมพอกสันราง หมู่ที่ ๑	๖,๕๐๐	จุด
๔๒	เชื่อมพอกสันราง หมู่ที่ ๒	๑,๘๙๙	จุด
๔๓	เชื่อมเทอร์มิต	๗๑๙	รอย
๔๔	รับ-ส่งอุปกรณ์ประจำทางหลัก วัสดุทาง	๗๒	หลัง

รถจักรและล้อเลื่อน

การซ่อมแซม / ปรับปรุง / พัฒนารถจักรและล้อเลื่อน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ การรถไฟฯ ได้ดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานบริหาร งานด้านวิศวกรรม ออกแบบ ดัดแปลง ปรับปรุง แก้ไข เพื่อพัฒนางานด้านรถจักรและล้อเลื่อน โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญ โดยสรุป ดังนี้-

๑. การพัฒนา / บำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน

- ๑.๑ ซ่อมดัดแปลงแก้ไขความชำรุดของเครื่องยนต์ Ganz ที่ติดตั้งใช้งานกับรถจักร Alsthom และ ทำการ Load Test ปรับตั้งค่า Power ตามค่า Regulation Characteristics ให้สอดคล้องกับเครื่องยนต์ Pielstick
- ๑.๒ ดัดแปลงเชื่อมเสริมคานรับน้ำหนักน้ำมันเชื้อเพลิงและหูลังของรถจักร HID หมายเลข ๔๕๑๐
- ๑.๓ ดัดแปลงติดตั้ง “Vent Tank” รถจักร Alsthom ให้เป็นแบบเดียวกับรถจักร GEA หมายเลข ๔๑๓๕ และ ๔๒๑๒ รวม ๒ คัน
- ๑.๔ ดัดแปลงฐาน Spring Air Compressor เป็นฐานเหล็กด้าน Compressor และ Motor รถจักร GEA หมายเลข ๔๕๓๘ ๔๕๔๐ ๔๕๔๔ ๔๕๔๙ และ ๔๕๕๐ รวม ๕ คัน
- ๑.๕ ดัดแปลงท่อไอเสีย (ยกเลิก Muffer เครื่องยนต์รุ่น KTTA-๕๐L เป็นรุ่น KTA-๕๐L รถจักร HID หมายเลข ๔๕๐๗
- ๑.๖ ดัดแปลงท่อไอเสีย (ยกเลิก Muffer เครื่องยนต์รุ่น KTA-๕๐L รถจักร GEA หมายเลข ๔๕๓๓ ๔๕๓๘ ๔๕๔๐ ๔๕๔๑ ๔๕๔๔ ๔๕๔๙ และ ๔๕๕๐ รวม ๗ คัน
- ๑.๗ ดัดแปลงติดตั้ง Magnetic Contactor แทน Starting Box รถจักร ALSTHOM รวม ๑ คัน
- ๑.๘ ดัดแปลง Fuel Pump Motor (PGO) รถจักร ALSTHOM ติดตั้งแทน Fuel Transfer Pump รถจักร GE รวม ๔ คัน
- ๑.๙ ดัดแปลงท่อไอเสียของรถจักร GEA อย่างต่อเนื่อง
- ๑.๑๐ ดัดแปลงเครื่องยนต์ติดตั้งกับรถจักร HID หมายเลข ๔๕๐๗ และ ๔๕๐๘ รวม ๒ คัน
- ๑.๑๑ ดัดแปลงห้องสุขาของรถ Daewoo หมายเลข กชข.ป.๒๕๓๐-ข จากไฟเบอร์ (Fiber) เป็น สแตนเลส (SUS ๓๐๔) ทั้งหมด
- ๑.๑๒ ดัดแปลงรางยึดโครงเก้านั่งผู้โดยสารรถ Daewoo เดิมเป็นอลูมิเนียม เกิด Oxide ผุกร่อน ใช้งานได้ เป็นวัสดุสแตนเลส (SUS๓๐๔) ทำให้มีอายุการใช้งานนานขึ้น
- ๑.๑๓ ดัดแปลงกรองอากาศรถ Daewoo จากเดิมระบบ Oil Bath เป็นระบบ Air Filter
- ๑.๑๔ แก้ไขดัดแปลงโถส้วม จากแบบทรงสูง เป็นแบบทรงเตี้ย จำนวน ๓๐ ชุด
- ๑.๑๕ แก้ไขดัดแปลงรถ บขส.ป.๓๐๑ (JR-WEST รุ่น ๒๘ คัน) ติดตั้งเก้าอี้ใหม่ เหลือ ๒๘ ที่นั่ง
- ๑.๑๖ แก้ไขดัดแปลงเก้าอี้ห้องประชุมคณะรัฐมนตรี รถ บจพ.ป.๒
- ๑.๑๗ จัดทำตู้ E/G Control Box และ Share Load Box ให้กับรถ JR-WEST รุ่น ๓๒ คัน จำนวน ๔ คัน
- ๑.๑๘ จัดทำตู้ E/G Control Box สำหรับควบคุมเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าของรถ บนท.ป.๒, บขท.ป.๓

และรถ บกข. รวม ๓ คัน

- ๑.๑๙ จัดทำสายควบคุมเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้ารถ บกข. Stainless จำนวน ๑๖ คัน
- ๑.๒๐ ดัดแปลงติดตั้ง Battery Charging state detector ให้กับรถ บกข.ป.๑๐๓๖
- ๑.๒๑ ดัดแปลงติดตั้ง Axle Generator, Regulator and Lamp Voltage Regulator with Box พร้อม
สํานักแขวนและอุปกรณ์ยึดครบชุดให้กับรถ บขส. ๑๑ คัน และรถ บทพ. ๑ คัน รวม ๑๒ คัน
- ๑.๒๒ ดัดแปลงติดตั้ง Voltage Regulator แทนของเดิมที่ชำรุดให้กับรถโดยสาร จำนวน ๒ คัน
- ๑.๒๓ ดัดแปลงติดตั้งโคมไฟสัญญาณท้ายรถใหม่ให้กับรถโดยสารที่เข้าซ่อมวาระหนัก จำนวน ๓ คัน
- ๑.๒๔ ดัดแปลงล้อพร้อมเพลลา PB ๙" x ๕" เป็น RB-AAR class "C" จำนวน ๓๘ เพลลา
- ๑.๒๕ ดัดแปลงนำแท่งห้ามล้อ Non-Metallic เพื่อมาทดลองใช้กับขบวนรถสินค้าของการรถไฟฯ
- ๑.๒๖ ดัดแปลงล้อพร้อมเพลลาชนิดกบเพลลาเรียบ ขนาดคอเพลลา ๙" x ๔" มาดัดแปลงเป็นล้อ
พร้อมเพลลาชนิดตลับลูกกลิ้งแบบ Package Unit Type, AAR Class B
- ๑.๒๗ ดัดแปลงล้อพร้อมเพลลา PB ๙" x ๔" เป็น RB-๑๖๐ จำนวน ๒๓ เพลลา
- ๑.๒๘ จัดทำงานกลึงล้อ Solid ทำเป็นแวนล้อสำเร็จรูป (RB-๑๖๐ RB-๑๗๕) จำนวน ๒๐ เพลลา
- ๑.๒๙ จัดทำและดัดแปลง DIE ใช้กับเครื่องพับเหล็ก โดยใช้เหล็กหนาเบเกา ไม่ต้องจัดซื้อ
- ๑.๓๐ ซ่อมดัดแปลงเครื่องมือ Hydraulic Press ซึ่งชำรุด ให้ใช้การได้ดังเดิม
- ๑.๓๑ ซ่อมดัดแปลงเครื่องตัดโค้งแบบลูกกลิ้งนอน BRH.๑ ลก.
- ๑.๓๒ ดัดแปลง ปรับปรุงแก้ไข Mould อัดยางและฉีดพลาสติก เพื่อให้ผลผลิตเพิ่มขึ้นและเป็นการลดค่าใช้จ่ายและชั่วโมงทำงานลง
- ๑.๓๓ ดัดแปลงเครื่องอัดยางและเครื่องอบพลาสติกแผ่น โดยใช้ Heater แทนความร้อนจากไอน้ำ
- ๑.๓๔ ดัดแปลงเครื่องกลึง L.๑๗ คก. ทำการกลึงดัดแปลงแวนล้อรีดทึบ (Solid Wheel) เป็นแวนล้อ
สำเร็จรูปส่งให้งานล้อ จำนวน ๘๐ เพลลา นำไปอัดบล็อกล้อใหม่ เพื่อส่งใช้งานต่อไป
- ๑.๓๕ ดัดแปลงเครื่องกลึงใหญ่ L.๑๙ คก. สามารถกลึงล้อพร้อมเพลลาชนิดกบเพลลาเรียบ ๙ x ๔
และ ๙ x ๕ ดัดแปลงเป็นล้อพร้อมเพลลาชนิด Rolling bearing Class B และล้อพร้อมเพลลาโดยสารถ
KW-๗๕ จำนวน ๒๗ และ ๔๑ เพลลา ตามลำดับ
- ๑.๓๖ ดัดแปลงหม้อเพลลาดีเซลราง JR-WEST เป็นหม้อเพลลาโดยสารถ PC-๒๔ จำนวน ๔๕ ใบ

๒. การพัฒนาด้านบุคลากรและระบบข้อมูล

๒.๑ จัดส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรต่าง ๆ ที่ทางการกำหนด เช่น หลักสูตรชีวิตอนามัย
หลักสูตร ฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมหนีไฟ หลักสูตร Computer หลักสูตรการลงข้อมูลพัสดุลังย้อย หลักสูตร
พัฒนาระบบการทำงาน (Balanced Scored Card) หลักสูตรการเลื่อนระดับต่างๆ หลักสูตรเครื่องยนต์ Cummins
บริษัท ดีทแฮล์ม และเครื่องยนต์ MTU ที่ประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล
บุคลากรและผลดำเนินงานต่าง ๆ

๒.๒ จัดหมุนเวียนช่างฝีมือ เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ถึงทักษะและเทคนิคในการทำงาน เพื่อให้เกิด
ประสิทธิภาพแก่บุคลากรและประสิทธิผลต่อผลงาน

- ๒.๓ จัดหาอุปกรณ์สำนักงาน เช่น คอมพิวเตอร์ ปริ้นเตอร์และหมึกพิมพ์ โดยสละทรัพย์สินส่วนตัวนำเครื่องคอมพิวเตอร์มาใช้เก็บข้อมูลงานด้านเอกสาร เพื่อรองรับงานด้านจัดเก็บและพิมพ์รายงานข้อมูลต่างๆ
- ๒.๔ จัดส่งพนักงานเข้ารับฟังคำชี้แจง เกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับต่างๆ ในการจัดซื้อจัดจ้าง
- ๒.๕ จัดทำ Specification และ Drawing เป็น Electronic File
- ๒.๖ จัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรมเกี่ยวกับการตรวจหาสาเหตุและการแก้ไขระบบห้ามล้อลมอัด
- ๒.๗ จัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรมเกี่ยวกับการบริหารงานบ้านเมืองที่ดี

๓. งานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายเป็นกรณีพิเศษ

- ๓.๑ จัดส่งพนักงานเข้าร่วมแก้ไขและเคลื่อนย้ายรถดีเซลราง หมายเลข กชข.๑๑๓๐ เกิดอุบัติเหตุโครงสร้างหลักชำรุด ตัวรถหักยุบตัว กีดขวางรางสับเปลี่ยนย่านหัวลำโพง เพื่อนำเข้าซ่อมที่โรงงานมักกะสัน
- ๓.๒ จัดพนักงานหมุนเวียนกัน กำจัดวัชพืชและตัดตกแต่งต้นไม้รอบๆ อาคารที่ทำการ ทำให้เกิดความสะอาดและปลอดภัยในการทำงานเพิ่มมากขึ้น
- ๓.๓ ซ่อม Slack Adjuster รุ่น DAV ๒A๒- จากบริษัทปูนซิเมนต์ TPI จำนวน ๑๘ ชุด ทำให้มีรายได้จากการรถไฟฯ เป็นเงิน ๓๕๖,๔๐๙.๑๘ บาท
- ๓.๔ ตรวจซ่อมและปรับปรุงรถพระที่นั่งทั้ง ๓ คัน โดยการโป๊วเหลียวทำสีฟานอกรถพระที่นั่งเปลี่ยนพรมใหม่ และซ่อมแซมประตูรถพระที่นั่งให้เรียบร้อยสมบูรณ์ใช้งานได้
- ๓.๕ ปรับปรุงและดัดแปลงรถ JR-WEST รุ่น ๓๒ คัน
- ๓.๖ จัดทำคู่มือรักษาการณ์ให้กับด้านโรงงาน
- ๓.๗ ซ่อมอุปกรณ์ห้ามล้อฯ Distributor Valve KKE๒CSL/A จำนวน ๑๒๘ ชุด ให้บริษัท ที.พี.ไอ. รวมเป็นเงิน ๒,๓๓๗,๘๔๐.๒๔ บาท
- ๓.๘ ซ่อมบำรุงแสงสว่าง เครื่องมือแพทย์และปั้มน้ำที่โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร
- ๓.๙ ซ่อมระบบไฟฟ้าให้กับ สบร.กท., สบด.กท., และซ่อมลิฟท์ส่งของที่พัสดกลางยศเส
- ๓.๑๐ ซ่อมปะదుทำสีใหม่รถดีเซลรางวีโนเวท กชข.๑๐๓๑ และ พชข.๒๓ เพื่อส่งรถใช้งานที่ สปป.ลาว ตามนโยบายของรัฐบาล
- ๓.๑๑ ซ่อมรถ บทด. จำนวน ๑๗๕ คัน ให้ระบบห้ามล้อลมดูทำงานสมบูรณ์ทั้ง ๒ หม้อสูบลูกคัน

อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

ด้านอาณัติสัญญาณ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ การรถไฟฯ ได้ติดตั้งและซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ประกอบด้วย

๑. งานบำรุงรักษาระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

๑.๑ ติดตั้งประเภทไฟฟ้าสัมผัสด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Based Inter Locking System) และติดตั้งสัญญาณไฟสีพร้อมระบบทางสะดวกชนิดสัมผัสกับสัญญาณประจำที่ โดยจัดให้มีระบบควบคุมอาณัติสัญญาณทางไกลจากศูนย์กลาง (Centralized Traffic Control System) ตลอดจนระบบควบคุมที่จำเป็นในระบบควบคุมการเดินรถ โดยใช้สายเคเบิลใยแก้วนำแสง ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

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

๑.๒ ประเภทไฟฟ้าสัมผัส ด้วย Relay Inter Locking และสัญญาณไฟสีพร้อมระบบทางสะดวกชนิดสัมผัสกับสัญญาณประจำที่ ซึ่งสามารถตรวจสอบสถานะของขบวนรถได้จากระบบควบคุมอาณัติสัญญาณทางไกลจากศูนย์กลาง ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สถานีกรุงเทพ จิตรลดา บางซื่อ บางเขน หลักสี่ และดอนเมือง

๑.๓ ประเภทสายลวด สัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ (ไฟสี ๒ ท่า ๓ ท่า) พร้อมระบบทางสะดวกชนิดสัมผัสกับสัญญาณประจำที่ ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สถานีโพรงมะเดื่อ ถึง สถานีบ้านกล้วย รวม ๙ สถานี

๒. งานบำรุงรักษาเครื่องกั้นทางผ่านเสมอระดับ

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถและลดอุบัติเหตุของพาหนะที่ใช้ทางร่วมตัดผ่าน การรถไฟฯ จึงต้องมีการตรวจสอบสภาพการใช้งาน และซ่อมบำรุงรักษาเครื่องกั้นทางผ่านเสมอระดับซึ่งเป็นสัญญาณชนิดพิเศษ โดยมีจุดประสงค์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ และลดอุบัติเหตุ ของพาหนะที่ใช้ทางร่วมตัดผ่าน ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ได้มีการซ่อมและปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณและเครื่องกั้นถนนฯ ที่ชำรุดจากการใช้งาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

๒.๑ งานปรับปรุงติดตั้งเครื่องกั้นถนนฯ ที่ทางผ่านถนนศรีอยุธยา ๗๔๙,๐๐๐.๐๐ บาท

๒.๒ งานซ่อมระบบอาณัติสัญญาณไฟสี ซีบีไอ ที่สถานีเชียงรากน้อย สถานีบางปะอิน สถานีอยุธยา ๘๓๑,๖๐๔.๐๐ บาท

๒.๓ งานซ่อมระบบอาณัติสัญญาณไฟสี ซีบีไอ วงจรไฟตอนที่สถานีท่าแค หนองทรายขาว ๒๙๓,๑๗๖.๐๐ บาท

๒.๔ งานซ่อมระบบอาณัติสัญญาณสะพานรถไฟข้ามคลองบางกอกน้อย สถานีบางบำหรุ - สถานีตลิ่งชัน ๓๑๔,๐๐๐.๐๐ บาท

๒.๕ งานซ่อมสายเคเบิลสัญญาณสถานีบางเขน ๑,๒๖๘,๙๙๐.๐๐ บาท

๓. การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างปลายชานชาลาสถานีลำปลายมาศ

โครงการดังกล่าวได้รับวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น ๗๘,๗๐๐.๐๐ บาท (ใช้เงินงบสำรองกรณีจำเป็นเร่งด่วน) เมื่อดำเนินการเสร็จตามวัตถุประสงค์แล้ว ประโยชน์ที่ได้รับ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ และผู้ที่มาใช้บริการสถานีสามารถมองเห็นบริเวณพื้นที่ชานชาลาได้ชัดเจน และผู้ที่ไม่หวังดีในการลักขโมยของผู้มาใช้บริการ จึงจำเป็นต้องดำเนินการของบประมาณ เพื่อติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างปลายชานชาลา โดยผู้ดำเนินงานติดตั้ง คือแขวงบำรุงรักษาอาณัติสัญญาณลำซี้ วงเงินที่ดำเนินการรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% เป็นเงิน ๕๙,๒๑๙.๒๘ บาท ดำเนินการแล้วเสร็จ วันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓

๔. การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญติดตั้งโคมตะเกียงประแจ

โครงการดังกล่าว มีการดำเนินการทั้งหมดจำนวน ๖ สถานี ประกอบด้วย สถานีหนองแขวง, สถานีบ้านกล้วย สถานีกันทรารมย์ สถานีห้วยขยุง บึงหวาย และอุบลราชธานีในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ได้รับวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น ๒๘๔,๔๐๐.๐๐ บาท (ใช้เงินงบสำรองกรณีจำเป็นเร่งด่วน) เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์แล้ว ประโยชน์ที่ได้รับ เป็นการปลอดภัยในการเดินรถ ทำให้พนักงานขับรถมีการมองเห็นท่าสัญญาณชัดเจนขึ้น และไม่เสียเวลาในการที่จะต้องเติมน้ำมันอยู่บ่อยๆ จึงจำเป็นต้องดำเนินการของบประมาณเพื่อติดตั้งระบบไฟฟ้าโคมตะเกียงแทนการใช้น้ำมันก๊าด โดยมีผู้ดำเนินการติดตั้ง คือ แขวงบำรุงรักษาอาณัติสัญญาณลำซี้ วงเงินที่ดำเนินการรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% เป็นเงิน ๒๘๔,๓๙๘.๒๗ บาท ดำเนินการแล้วเสร็จ วันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๓

ด้านโทรคมนาคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ มีงานที่ได้ดำเนินการติดตั้งและซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ต่างๆ ดังนี้

๑. งานระบบวิทยุ

ดำเนินการบำรุงรักษาเครื่องวิทยุคมนาคมประจำสถานี ๑๐๐ เครื่อง บำรุงรักษาเครื่องจ่ายกระแสไฟฟ้าวิทยุคมนาคม ๒๑๐ เครื่อง บำรุงรักษาสายอากาศและสายนำสัญญาณวิทยุคมนาคม ๖๕ ชุด จัดหาเครื่องวิทยุคมนาคมชนิดมือถือพร้อมเครื่องประจุไฟฟ้า ๓๔๐ ชุด

๒. งานระบบส่งสัญญาณโทรคมนาคม

ดำเนินงานซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ ๕๕๘ ขึ้น งานปรับปรุงระบบกราวด์โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ ๒๑๘ สถานี ติดตั้งเครื่องเชื่อมต่อสัญญาณโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถที่ห้องโทรคมนาคม นครสวรรค์ ศิลาอาสน์ ลำปาง แก่งคอย-๒, นครราชสีมา ขอนแก่น หัวหิน ชุมพร ทุกสงหาใหญ่ ทั้งหมด ๑๑ เครื่อง

๓. งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ดำเนินงานปรับปรุงอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในบ้านพักเรือนแถว บริเวณสถานีนครลำปาง บริเวณสถานีสุราษฎร์ธานี บริเวณสถานีนครราชสีมา และได้ทำการปรับปรุงเดินสายและติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในอาคาร สถานีชุมแสง อาคารสถานีนครปฐม อาคารสถานีบ้านโป่ง อาคารสถานีราชบุรี อาคารสถานีกาญจนบุรี

๔. งานระบบข่ายชุมสาย

ดำเนินการติดตั้งเครื่องโทรศัพท์ใหม่ จำนวน ๓๑ เครื่อง ติดตั้งเครื่องโทรสารใหม่ จำนวน ๓๒ เครื่อง ซ่อมบำรุงระบบชุมสายโทรศัพท์ ๓๒ ครั้ง เครื่องโทรศัพท์ ๘๖๕ เครื่อง โทรศัพท์ทางสะดวก ๕ เครื่อง โทรศัพท์มือถือ ๖ เครื่อง และเครื่องโทรสาร ๓๕๑ เครื่อง ซ่อมบำรุงข่ายสายตอนนอก ๕๒๐ ครั้ง ติดตั้งสายนำสัญญาณระบบ LAN เพิ่มเติม จำนวน ๑๑๔ จุด ซ่อมสายนำสัญญาณ ๑๔๑ ครั้ง

๕. งานระบบเสาสาย

ดำเนินงานรื้อย้ายแนวเสาโทรเลขที่กีดขวางงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน) รวมจำนวน ๓๙ ต้น และปรับปรุงซ่อมแซม (ซ่อมเบา) เสาโทรเลข โดยหน่วยงานบำรุงรักษาเสาสาย รวมจำนวน ๑,๒๘๑ ต้น และ ปรับปรุงซ่อมแซม (ซ่อมหนัก) เสาโทรสาร โดยการจ้างเหมา รวมจำนวน ๒๔๐ ต้น

ด้านวิชาการและมาตรฐาน

งานวิชาการและอบรม

๑. ร่วมกับฝ่ายบริหารงานบุคคลจัดหลักสูตรอบรมให้กับพนักงานฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ ๗ หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตร เลื่อนระดับ และหลักสูตรเพิ่มประสิทธิภาพ
๒. ร่วมกับกองติดตามประเมินผลฯ ฝ่ายบริหารงานบุคคล ปรับปรุงและพัฒนาหลักสูตรการศึกษาของโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ
๓. ส่งพนักงานไปร่วม งานกับสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า ARL
๔. ร่วมเป็นวิทยากรฝึกอบรมพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงาน

งานมาตรฐานและตรวจสอบ

๑. เก็บรวบรวมมาตรฐานอุตสาหกรรม มาตรฐานสากล มาตรฐานที่ทางการกำหนด
๒. ร่วมเป็นวิทยากรฝึกอบรมพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงาน
๓. เก็บรวบรวมและบันทึกอุปกรณ์ที่ติดตั้งตามสถานีและตามทางผ่าน ได้แก่ ประเภทของเครื่องสัญญาณ ประเภทเครื่องกั้น
๔. ร่วมเป็นคณะกรรมการตรวจรับอุปกรณ์ต่างๆ
๕. เข้าร่วมประชุมหลักสูตรต่างๆ
๖. ช่วยงานอิเล็กทรอนิกส์
๗. ช่วยงานอื่นๆ ตามที่ วสม. มอบหมาย
๘. ส่งพนักงานไปร่วม งานกับสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า ARL

งานวิจัยและสถิติ

๑. สรุปการขัดข้องของระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ประจำเดือน/ปี เพื่อใช้สนับสนุนและนำข้อมูลไปพัฒนาระบบอุปกรณ์ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. สนับสนุนข้อมูลให้กับสำนักงาน สทช. เพื่อสำรวจและนำไปใช้ในงานวางแผนเกี่ยวกับการลดการเกิดอุบัติเหตุ ณ ทางผ่าน
๓. สรุปความคืบหน้าผลการดำเนินงานโครงการและงานตามงบประมาณลงทุนของฝ่ายฯ เพื่อใช้สนับสนุนในการดำเนินงานต่างๆตามเป้าหมาย
๔. ร่วมเป็นวิทยากรเรื่องการรายงานข้อขัดข้อง การบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัยในการทำงานในหลักสูตรต่างๆของฝ่าย

งานซ่อมบำรุงอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

๑. งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบกล่องโทรทัศน์วงจรปิดแบบดิจิตอลเลขที่ สส./ผจจ./ส.๓๓/๒๕๕๑ ลง ๑๒ กันยายน ๒๕๕๑ จำนวน ๒๒ สถานี ๓๒ จุด
๒. งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบกล่องโทรทัศน์วงจรปิดแบบดิจิตอลสัญญาจ้างเลขที่ สส./ผจจ./ส.๐๒/๒๕๕๒ ลง ๕ มกราคม ๒๕๕๒ จำนวน ๗ สถานี
๓. งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบกล่องโทรทัศน์วงจรปิดแบบดิจิตอลสัญญาจ้างเลขที่ สส./ผจจ./ส.๐๑/๒๕๕๑ ลง ๕ มกราคม ๒๕๕๒ จำนวน ๕ สถานี
๔. งานจ้างเหมาซ่อมบำรุงรักษาระบบกล่องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV เลขที่ สส./ผจจ./ส.๒๔/๒๕๕๒ ลง ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๒ จำนวน ๑๘ สถานี
๕. งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบเครื่องเสียงสถานีพัทลุง สถานีชุมพร สถานีนครสวรรค์ จำนวน ๓ สถานี

การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ

โครงการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ

๑. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

การรถไฟฯ รายงานขอทำความตกลงวงเงินค่าก่อสร้าง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน กับสำนักงบประมาณ และได้รับความเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ให้ดำเนินการจ้างเหมาก่อสร้างฯ ได้ในวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นเงินทั้งสิ้น ๘,๗๔๘,๓๙๙,๐๐๐ บาท ซึ่งการรถไฟฯ ได้ลงนามสัญญาจ้างกิจการร่วมค้า Unique - Chun wo Joint Venture เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน เมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๑ กำหนดระยะเวลาดำเนินการ ๑,๑๐๐ วัน และกิจการร่วมค้าฯ ได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๒

สำหรับงานควบคุมการก่อสร้างโครงการดังกล่าว การรถไฟฯ ได้พิจารณาคัดเลือกกลุ่มบริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการ โดยคณะกรรมการรถไฟฯ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๑ เห็นชอบให้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาดังกล่าวควบคุมงานก่อสร้าง ในวงเงิน ๒๑๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งการรถไฟฯ ได้ลงนามสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เป็นที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างฯ ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๒ โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๒

ผลงานก่อสร้างโดยรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ มีผลงานสะสม ๑๐.๐๑%

๒. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒ รัฐบาลไทยได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ภายใต้โครงการเงินกู้รัฐบาลญี่ปุ่น ครั้งที่ ๓๑ กับ JICA เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๒ ตามโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต วงเงิน ๖๓,๐๑๘ ล้านบาท โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๒ ในส่วนการจัดการประกวดราคาการรถไฟฯ ลงนามสัญญาจ้างบริษัท เอเชียน เอนจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการจัดการประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ในวงเงินค่าจ้างจำนวน ๒๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท เมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ โดยที่ปรึกษาได้เริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๑ และเสนอเอกสารการคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้รับจ้าง (PQ) ให้การรถไฟฯ พิจารณาเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๒ ซึ่งการรถไฟฯ ได้เสนอขอความเห็นชอบจาก JICA เมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๕๒ และได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๒ ต่อมาการรถไฟฯ ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้สนใจเข้าร่วมการคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้รับจ้างงานระบบ (E & M) และจำหน่ายเอกสาร PQ งานดังกล่าว ระหว่างวันที่ ๑ - ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๒ และออกประกาศเชิญชวนและจำหน่ายเอกสาร PQ งานโยธา (Civil work) ระหว่างวันที่ ๑๖ - ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒ แต่ต้องยกเลิกและเลื่อนการจำหน่ายเอกสาร PQ ออกไป เนื่องจากจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขเอกสาร PQ ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และต้องรอผลการหารือจากกรมบัญชีกลางในเรื่องการขอยกเว้นไม่ดำเนินการประกวดราคาด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากต้องออกประกวดราคาด้วยวิธีนานาชาติ (International Competitive Bidding) ตามเงื่อนไข เงินกู้ JICA

เพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมตามโครงการเงินกู้รัฐบาลญี่ปุ่น การรถไฟฯ จำเป็นต้อง รื้อย้ายอาคารสิ่งปลูกสร้างและทรัพย์สินของผู้บุกรุกออกจากพื้นที่โครงการให้เสร็จสิ้นก่อนผู้รับเหมาก่อสร้าง โครงการ จะเริ่มงานก่อสร้าง จึงได้กำหนดที่จะดำเนินการประกวดราคาจ้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction) โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน โดยได้พิจารณาจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) และนำร่าง TOR และ ร่างเอกสารประกวดราคา ลงเผยแพร่ในเว็บไซต์ ครั้งที่ ๑ และครั้งที่ ๒ ตามขั้นตอน e-Auction เมื่อวันที่ ๑๖ - ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๒ และ ๒๑ - ๒๕ กันยายน ๒๕๕๒

๓. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอน ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง

การรถไฟฯ โดยกิจการร่วมค้า ที เอส ซี ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๑ กำหนดสิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๔ ผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ มีความคืบหน้า ๔๔.๑๖๑%

๔. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม ปรับปรุงแบบรายละเอียด และเอกสารประกวดราคา รวมทั้งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการดังกล่าว ต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๑ และเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) เมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๑ พร้อมทั้งจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนฯ รวม ๓ ครั้ง เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการดำเนินงาน ต่อมาได้เสนอรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ต่อการรถไฟฯ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๒

คณะกรรมการรถไฟฯ เห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ในวงเงินงบประมาณ จำนวน ๑๑,๓๔๘.๓๕๕๔ ล้านบาท พร้อมขอออกพระราชกฤษฎีกา เพื่อการสำรวจเวนคืนที่ดิน เพื่อก่อสร้าง chord line ที่สถานีฉะเชิงเทรา บ้านภาชี และแก่งคอย เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๒ และการรถไฟฯ รายงานเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๒ ในขณะเดียวกันการรถไฟฯ ได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๒ เพื่อพิจารณาเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๕. โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ และ ๖

การรถไฟฯ ได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕ และ ๖ ในวงเงินลงทุนทั้งสิ้น ๑๘,๑๗๕ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๑ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาและให้การรถไฟฯ พิจารณาทบทวนต้นทุนราคาโครงการ อีกครั้งหนึ่งให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนไป เนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ลดลง

การรถไฟฟ้า ได้พิจารณาปรับปรุงวงเงินงบประมาณของโครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕ และ ๖ เป็นจำนวนทั้งสิ้น ๑๕,๒๘๗ ล้านบาท และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๒ ซึ่งการรถไฟฟ้า ได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เพื่อพิจารณำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟฟ้า ดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕ และ ๖ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๕,๒๘๗ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี โดยรัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งสิ้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณาเพิ่มเติมเมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒ และ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๒ ตามลำดับ

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร
อากาศยานในเมือง และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport
Rail Link and City Air Terminal) การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ

ดำเนินโครงการก่อสร้างตามนโยบายของรัฐบาล ที่จะเพิ่มศักยภาพการให้บริการกับประชาชน ในการเดินทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิด้วยความรวดเร็ว รวมถึงการให้บริการสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เพื่อเพิ่มทางเลือกในการรับบริการเช็คอินบัตรโดยสารอากาศยานและขึ้นกระเป๋าสานักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ เพื่อความสะดวกสบาย นอกจากนี้ ยังเป็นการเพิ่มทางเลือกในการขนส่งมวลชนในเมืองที่รวดเร็วและปลอดภัย เชื่อมโยงการขนส่งมวลชนทางรางในเมือง เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดมลพิษในเมืองให้น้อยลง ให้บริการระหว่างสถานีพญาไทถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เวลาไม่เกิน ๓๐ นาที โดยจอดรับส่งผู้โดยสารระหว่างทางอีก ๖ สถานี มีจำนวน ๕ ขบวน ๆ ละ ๓ ตู้โดยสารรองรับผู้โดยสารได้ ๗๔๕ คนต่อขบวน

๑. โครงการที่มีงบประมาณแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้าง/ก่อสร้าง

- ๑.๑ สถานีพญาไท ก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระหว่างสถานีพญาไท BTS และ ARL (ดำเนินการแล้วเสร็จ)
- ๑.๒ สถานีมักกะสัน ก่อสร้างทางเดินแบบลอยฟ้าเชื่อมต่อกับสถานี MRT
- ๑.๓ งานก่อสร้างปรับปรุงทางเข้าออกของสถานีรถไฟฟ้าหัวหมาก บ้านทับช้าง และลาดกระบัง

๒. โครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ

สถานีพญาไท

๑. ปรับกายภาพทางเข้า - ออก สถานีปรับปรุงกายภาพทางเข้า และทางออกบริเวณจุดเชื่อมกับถนนพญาไท
๒. ก่อสร้างถนนจากสถานีเชื่อมถนนศรีอยุธยา (ซอยศรีอยุธยา ๑)
๓. ยกเลิกจุดจอดรถแท็กซี่อัจฉริยะ และเสนอที่หยุดรถโดยสารประจำทางสถานีราชปรารภ
๔. ก่อสร้างที่หยุดรถประจำทาง และสะพานลอยคนเดินข้ามเชื่อมเข้าสู่สถานีก่อสร้างที่หยุดรถประจำทาง บริเวณด้านทิศใต้ของสถานี เนื่องจากตำแหน่งเดิมอยู่ไกลจากสถานี (ประมาณ ๒๐๐ เมตร)
๕. ปรับกายภาพทางเข้า - ออกสถานี

สถานีมักกะสัน

๑. การก่อสร้างทางเข้าสถานีเพิ่มเติม และการปรับปรุงถนนและการจราจรภายใน
๒. การก่อสร้าง Ramp จากอาคารสถานี

สถานีรามคำแหง

๑. ปรับปรุงทำเรื่อคลองตัน ทางเดินเท้าเลียบคลอง และทางเดินเชื่อมต่อกับสถานี
๒. ก่อสร้างสะพานคนเดินแบบลอยฟ้า (Sky Walk) เชื่อมต่อสถานี

สถานีหัวหมาก

๑. ปรับกายภาพถนนบริเวณทางเข้า - ออกสถานี
๒. ก่อสร้างที่หยุดรถประจำทาง (ด้านทิศใต้ของสถานี)
๓. ก่อสร้างที่จอดรถและทำทางเดินเชื่อมสถานี

สถานีทับช้าง

๑. ก่อสร้างทางเดินแบบลอยฟ้าเชื่อมต่อกับสะพานลอยเดิม
๒. ก่อสร้างที่หยุดรถประจำทาง
๓. ก่อสร้างทางลอดใต้เส้นทางรถไฟ
๔. ก่อสร้างที่จอดรถเพิ่มเติม

สถานีลาดกระบัง

๑. ปรับปรุงทางเดินเท้า และเปิดช่องทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟลาดกระบัง
๒. ก่อสร้างที่หยุดรถประจำทาง และที่จอดรถเพิ่มเติม
๓. ก่อสร้างที่จอดรถเพิ่มเติม
๔. ก่อสร้างถนนเชื่อมถนนคู่ขนานของทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ (กรุงเทพฯ - พัทยา) และก่อก่อสร้างที่จอดรถเพิ่มเติม

โครงการจัดหา/ปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อนที่อยู่ในระหว่างดำเนินการ

๑. โครงการขนส่งและดัดแปลงรถ JR-WEST ที่ได้รับจากประเทศญี่ปุ่น จำนวน ๓๒ คัน

เพื่อขนส่งและดัดแปลงรถโดยสารที่ได้รับมอบจากประเทศญี่ปุ่น จำนวน ๓๒ คัน ขนส่งและดัดแปลงรถโดยสารที่ได้รับมอบจากประเทศญี่ปุ่น จำนวน ๓๒ คัน งบประมาณ ๑๓๒.๙๘๔ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - พ.ศ. ๒๕๕๒ ผลการดำเนินการ วันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๑ ได้รับอนุมัติงบประมาณตามมติ ครม. และออกคำสั่งงานเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ โดยได้ออกประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ งานซ่อมปรับปรุงเครื่องปรับอากาศ JR WEST จำนวน ๖๒ Unit เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๒ และตกลงว่าจ้าง หจก. เอสที.มาสเตอร์เทค ให้เป็นผู้ดำเนินการด้วยวงเงินในสัญญา ๒๖,๕๓๖,๐๐๐ บาท และได้ทำการขอผูกพันงบประมาณปี ๒๕๕๓ เป็นเงิน ๕๒.๓๘๔ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ โดยได้ดำเนินการปรับปรุงบานประตู บันไดขึ้นลง ตรวจสอบระบบไฟฟ้า ระบบลม ระบบน้ำ ทาสีภายนอกปรับปรุงดัดแปลงแคร่จำนวน ๒๙ คัน ติดตั้งเครื่องฟุ้ง Type E รถ Power Car จำนวน ๑๐ ชุด ดัดแปลงติดตั้งเครื่องยนต์ เครื่องกำเนิดไฟฟ้า จำนวน ๒ คัน และเปลี่ยนเพลาล้อ จำนวน ๑๔ คัน เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒

๒. โครงการจัดการรถบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จำนวน ๑๑๒ คัน

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟและรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าในกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง LPG และปูนซีเมนต์ผง เป้าหมายเพื่อจัดการรถบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จากต่างประเทศจำนวน ๑๑๒ คัน งบประมาณ ๒๗๓.๔๖ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๔๘ - พ.ศ. ๒๕๕๑ ผลการดำเนินการตามที่การรถไฟฯ ได้ทำสัญญาซื้อขายกับบริษัท สยามโบกี้ จำกัด เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๐

บริษัทฯ ได้ส่งรถทั้ง ๑๑๒ คัน ให้เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๑ และคณะกรรมการตรวจรับฯ ได้ดำเนินการทดลองเพื่อทดสอบสมรรถนะของรถแล้ว พิจารณาเห็นว่าสมควรรับรถไปก็บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จำนวน ๑๑๒ คัน ไว้ใช้ในกิจการรถไฟฯ ส่วนรถบรรทุกปิ่นที่ติดตั้งมากับตัวรถซึ่งผลิตจากประเทศจีนนั้น ไม่ตรงตามสัญญาที่กำหนดว่าต้องเป็นของที่ผลิตในประเทศเยอรมัน จึงได้สอบถามไปทางผู้ผลิตและได้รับคำยืนยันว่าได้ย้ายฐานการผลิตมาอยู่ในประเทศจีนแล้ว รฟท. จึงได้รายงาน ครร. เพื่อขออนุมัติรับไว้ใช้การและได้จ่ายเงินไปแล้วเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๕๒ ขณะนี้กำลัง ดำเนินการขอปิดแฟ้มงานต่อไป

๓. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๗ คัน (๒๐ ตัน/เพลลา)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้สามารถแข่งขันในตลาดและสนับสนุนนโยบายรัฐบาลตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๗ คัน ที่มีน้ำหนักกดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา งบประมาณ ๑,๑๕๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ ตามมติที่ประชุม ครม. เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ได้อนุมัติให้การรถไฟฯ จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน ๗ คัน วงเงิน ๑,๑๕๕ ล้านบาท ฝ่ายการช่างกล จึงได้จัดทำใบเบิก ส.๑๗ ให้ฝ่ายการพัสดุดำเนินการจัดหาประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๒

๔. โครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า ๖๐ ตัน จำนวน ๒ คัน

เพื่อทดแทนรถ บปก. ที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า ๗๖ ปีขึ้นไป และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้านเหตุอันตรายและความปลอดภัยในการเดินรถ จัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า ๖๐ ตัน จากต่างประเทศ จำนวน ๒ คัน งบประมาณ ๒๓๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ ตามที่ได้แต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR และเอกสารประกวดราคา เมื่อวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๕๑ นั้น คณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการประชุม รวม ๓ ครั้งเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๑ วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๒ และวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๒ และได้นำเสนอร่าง TOR ให้ผู้ว่าการรถไฟฯ อนุมัติแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๒

๕. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ น้ำหนักกดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา จำนวน ๑๓ คัน

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ให้สามารถแข่งขันในตลาดและสนับสนุนนโยบายรัฐบาลตามแผน ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๓ คัน น้ำหนักกดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา งบประมาณ ๒,๑๔๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ รัฐบาลให้ชะลอการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๑๓ คัน

๖. โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๓๐๘ คันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ จัดหารถ บพต. จำนวน ๓๐๘ คัน เพื่อทำการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง งบประมาณ ๗๗๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ ครม. ได้อนุมัติให้การรถไฟฯ จัดหารถ บพต. จำนวน ๓๐๘ คัน วงเงิน ๗๗๐ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๑

๗. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๗ คัน (๑๕ ตัน/เพลลา) เพื่อเพิ่มกำลังการขนส่งสินค้าในกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง LPG และปูนซีเมนต์ผงจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าจากต่างประเทศ จำนวน ๗ คัน งบประมาณ ๘๓๓.๔๔๘ ล้านบาท ระยะเวลาการดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ - พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ วันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ทำหนังสือเรียนปลัดกระทรวงคมนาคม เสนอขอเปลี่ยนการจัดหาจากวิธี Barter Trade เป็นวิธีปกติแทน หลังจากนั้น สนข. ทำหนังสือให้การรถไฟฯ ชี้แจงความเป็นมา ผลการดำเนินงานปัญหาอุปสรรคและเหตุผลความจำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนวิธีการจัดซื้อเป็นการจัดหาวิธีปกติ การรถไฟฯ ทำหนังสือเรียน

ปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อชี้แจงความจำเป็นตามบันทึกของ สนข. หนังสือเลขที่ ๑/๒๓๖๓/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๕๒

โครงการเอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ให้บริษัทเอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์ จำกัด เช่าที่ดินที่นิคมรถไฟ กม.๑๑ บริเวณย่านพลโยธิน ด้านหลัง ปตท. พื้นที่ ๒๘.๙๓ ไร่ เพื่อก่อสร้างศูนย์เอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์ และจัดหา ประโยชน์ มูลค่าโครงการประมาณ ๖,๐๐๐ ล้านบาท สัญญาเช่ามีระยะเวลาการก่อสร้าง ๔ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๔๙ ถึงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๓ และระยะเวลาจัดหาประโยชน์ ๓๐ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๓ ถึงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๘๓ ซึ่งการรถไฟฯ ได้รับเงินค่าเช่าและค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๘๕๙.๒๓ ล้านบาท และเมื่อครบกำหนดตามสัญญาเช่าแล้วอาคารและทรัพย์สินทั้งหมดตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ

โครงการเช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในพื้นที่การรถไฟฯ

การรถไฟฯ ให้เอกชนเช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในพื้นที่ของการรถไฟฯ รวมทั้งหมด ๑๓ ราย คิดเป็นเงินค่าเช่าปีละ ๓๔.๑๖ ล้านบาท ปัจจุบันการให้เช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ไม่สามารถจัดให้เช่ารายใหม่เพิ่มขึ้นได้ เนื่องจากมีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง อาคารประเภทป้าย หรือสิ่งที่ทำขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายในพื้นที่บางส่วน ในท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๔๙ สามารถดำเนินการได้ในพื้นที่ส่วนภูมิภาคซึ่งมีมูลค่าการเช่าไม่สูงเท่านั้น

โครงการด้าน IT

๑. โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ (ERP)

สืบเนื่องการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนเอาเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้สนับสนุนการดำเนินการ และเช่นเดียวกับหน่วยงานอื่น ๆ โดยทั่วไป ซึ่งมักประสบปัญหาความไม่เป็นเนื้อเดียวกันของระบบอันเกิดจากการพัฒนาระบบสารสนเทศขนาดเล็กเพื่อสนับสนุนงานเฉพาะด้านต่าง ๆ ซึ่งเป็นผลสืบเนื่อง ทำให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนของข้อมูลและไม่สามารถใช้งานข้อมูลร่วมกันได้ ดังนั้น การรถไฟฯ จึงได้มีโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ (ERP: Enterprise Resource Planning) เพื่อมาช่วยวางแผนและแนวทางในการพัฒนาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ (ERP) เพื่อตอบสนองความต้องการที่จะเชื่อมโยงระบบสารสนเทศของฝ่าย / ส่วนงานต่างๆ ในองค์กรเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดเป็นเอกภาพในด้านนโยบาย และการบริหาร งานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของหน่วยงาน อันจะนำไปสู่ความมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าในการลงทุน ลดความซ้ำซ้อน อันเป็นผลให้ใช้ศักยภาพของเทคโนโลยีให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงการจัดทำแผนแม่บท IT ของการรถไฟฯ ๕ ปีข้างหน้า ซึ่งการรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัทสเปซไวร์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาโครงการระบบสารสนเทศแบบบูรณาการของการรถไฟฯ ตามสัญญาเลขที่ บข.๒/๐๑/๒๕๔๙ ลงวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๔๙ และต่อมาได้มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างที่ปรึกษา ลงนามวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๒

วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศขององค์กรแบบบูรณาการโดยบูรณาการฐานข้อมูลต่างๆ เพื่อให้มีระบบฐานข้อมูลสารสนเทศที่เชื่อมโยงสอดคล้องและสัมพันธ์กัน

ผลการดำเนินงาน

โดยที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางออกแบบระบบ ประกอบไปด้วย ๖ Module คือ

๑. ระบบบริหารรายได้ (Revenue)
๒. ระบบบริหารพัสดุคงคลัง/จัดซื้อ (Purchasing & Inventory)
๓. ระบบบริหารการซ่อมบำรุง (CMMS)
๔. ระบบบริหารงานบุคคล (Human Resource)
๕. ระบบบัญชีแยกประเภท (Account)
๖. ระบบบริหารค่าใช้จ่าย (Expense)

แนวทางการลงทุน (แนวทางการลงทุนที่ ๕)

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

๒. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำนักงานและจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์

รัฐบาลมีนโยบายผลักดันให้หน่วยงานต่างๆ พัฒนาระบบงานเข้าสู่การบริหารงานแบบอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้นโยบายรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government) ของรัฐบาลไทย ซึ่งกำหนดกรอบให้องค์กรต่างๆ ต้องลดการใช้กระดาษและแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยยืนยันความถูกต้องของข้อมูลบนเอกสารด้วยลายมือชื่อดิจิตอล

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

วัตถุประสงค์

- เพื่อให้ได้มาซึ่งระบบสารสนเทศสำนักงานที่มีประสิทธิภาพสูง มาทดแทนระบบงานเดิม
- เพื่อให้มีการลงทะเบียน รับ - ส่งเอกสารของงานสารบรรณที่ช่วยลดเวลา
- ลดขั้นตอนการตรวจทานที่ซ้ำซ้อน สามารถติดตามเอกสารและการทำสำเนาของงานต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว
- เพื่อให้มีระบบติดตามสืบค้นและจัดเก็บเอกสารหนังสือเข้า - ออกที่มีประสิทธิภาพ สามารถสืบค้นเอกสารหนังสือเข้า - ออกต่าง ๆ ของแต่ละหน่วยงานได้อย่างรวดเร็ว
- เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงและปฏิบัติงานรับ - ส่งเอกสารหนังสือต่าง ๆ ผ่านระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์กับสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมและกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารฯ เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

- เพื่อให้การติดต่อสื่อสารและรับส่งหนังสือของงานสารบรรณในหน่วยงานของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบข้อมูล หรือสนับสนุนการปฏิบัติการร่วมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ที่มีความแตกต่างกันให้สามารถทำได้อย่างอัตโนมัติ

ผลการดำเนินงาน อยู่ระหว่างการจัดหาระบบ

๓. ศูนย์บริการข้อมูลลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center)

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

๑. รูปแบบการดำเนินโครงการเป็นลักษณะการว่าจ้างเอกชนให้บริการ (Outsourcing Project)
๒. ระยะเวลาดำเนินการพัฒนาโครงการไม่เกิน ๖ เดือน และระยะเวลาให้บริการ ๓๖ เดือน
๓. วงเงินโครงการ ประมาณ ๑๐๘ ล้านบาท (เดือนละ ๓ ล้านบาท)
๔. วิธีการจัดหา โดยการประกวดราคาด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction)
๕. คุณสมบัติของผู้ให้บริการ

๕.๑ ทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า ๕๐ ล้านบาท

๕.๒ จัดตั้งบริษัทมาแล้วไม่น้อยกว่า ๓ ปี พร้อมมีศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Site) ที่สามารถให้บริการได้ทันที

๕.๓ เอกชนที่ให้บริการต้องมีประสบการณ์ในการให้บริการ Call Center แบบ Outsourcing Call Center และจัดบุคลากรเพื่อปฏิบัติงานใน Call Center ให้กับหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจหรือเอกชนในประเทศไทยที่มีมูลค่างานไม่ต่ำกว่า ๑๐ ล้านบาทต่อสัญญา

๖. ขอบเขตการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

๖.๑ เอกชนผู้ให้บริการเป็นผู้จัดหาอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องจำเป็นต่อการใช้งานทั้งหมด ตลอดจนโปรแกรมและระบบ Call Center รวมทั้ง สถานที่และพนักงานตอบรับโทรศัพท์ โดยทรัพย์สินทั้งหมดเป็นของบริษัท

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

๖.๓ ผู้ให้บริการ จะต้องสำรวจรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องการให้บริการ และออกแบบจัดทำฐานข้อมูล ตลอดจนพัฒนาระบบเพื่อใช้สำหรับการให้บริการให้แล้วเสร็จไม่เกิน ๖ เดือน

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

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

๖.๖ ผู้ให้บริการจะต้องดำเนินการส่งมอบฐานข้อมูลทั้งหมดพร้อมโปรแกรม สำหรับการเรียกดูข้อมูลแก่การรถไฟฯเมื่อสิ้นสุดการให้บริการ

ผลการดำเนินงาน อยู่ระหว่างการดำเนินงานจัดหา

๔. โครงการทดลองระบบจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟ ด้วยระบบ Internet (e-STARS)

ตามที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อประชาชน ในการตรวจสอบที่นั่งว่าง และการซื้อตั๋วโดยสารรถไฟด้วยระบบ Internet ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายและการเข้าถึงประชาชนโดยอาศัยเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบ Internet โดยได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน คือ บริษัท ปรีดาปราโมทย์ จำกัด ในการพัฒนาระบบดังกล่าว โดยประชาชนผู้ใช้บริการที่มีเครื่องคอมพิวเตอร์ และเชื่อมต่อเข้าสู่ระบบ Internet สามารถดำเนินการได้ด้วยตนเอง โดยได้เปิดให้บริการ ตั้งแต่วันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๕๒ และสามารถทำรายการซื้อตั๋วโดยสารที่เดินทาง โดยสามารถชำระเงินผ่านบัตรเครดิตได้ ตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เป็นต้นไป โดยเข้าสู่ระบบที่ www.railway.co.th หรือ www.thairailwayticket.com ซึ่งสามารถซื้อตั๋วโดยสารได้ ดังนี้

เส้นทางสายเหนือ

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

เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

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

เส้นทางสายใต้

เส้นทางสายใต้ (8 ขบวน)	เส้นทางสายใต้ (เพิ่ม 6 ขบวน)
● ขบวนที่ ๓๕ (กรุงเทพ - บัตเตอร์เวอร์ธ)	● ขบวนที่ ๓๙ (กรุงเทพ - สุราษฎร์ธานี)
● ขบวนที่ ๓๖ (บัตเตอร์เวอร์ธ - กรุงเทพ)	● ขบวนที่ ๔๐ (สุราษฎร์ธานี - กรุงเทพ)
● ขบวนที่ ๓๗ (กรุงเทพ - สุโขทัย)	● ขบวนที่ ๔๑ (กรุงเทพ - ยะลา)
● ขบวนที่ ๓๘ (สุโขทัย - กรุงเทพ)	● ขบวนที่ ๔๒ (ยะลา - กรุงเทพ)
● ขบวนที่ ๔๓ (กรุงเทพ - ตรัง)	● ขบวนที่ ๔๓ (กรุงเทพ - สุราษฎร์ธานี)
● ขบวนที่ ๔๔ (ตรัง - กรุงเทพ)	● ขบวนที่ ๔๔ (สุราษฎร์ธานี - กรุงเทพ)
● ขบวนที่ ๔๕ (กรุงเทพ - นครศรีธรรมราช)	
● ขบวนที่ ๔๖ (นครศรีธรรมราช - กรุงเทพ)	

ผลการดำเนินงาน อยู่ระหว่างการทดลองการใช้งานระบบฯ

๕. โครงการระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศทางภูมิศาสตร์เพื่อการบริหารทรัพยากร

เพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลความต้องการระบบ GIS และระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ด้านการใช้แผนที่ ข้อมูลเชิงพื้นที่ และข้อมูลเชิงอรรถาธิบาย ภายในและภายนอกองค์กร รวมถึงการนำข้อมูลมาประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์ร่วมกันและเพื่อให้การลงทุนจัดซื้อระบบคอมพิวเตอร์เป็นไปอย่างคุ้มค่า และไม่เกิดปัญหาในการแลกเปลี่ยนข้อมูล โดยมีการจัดเก็บข้อมูลเชิงพื้นที่ในรูปแบบเอกสาร ตาราง รูปภาพ แผนที่มาประกอบการดำเนินการต่าง ๆ เช่นการออกโฉนดที่ดิน การกำหนดราคาประเมินที่ดิน เพื่อช่วยประกอบการวิเคราะห์ วางแผน และการตัดสินใจบริหารจัดการ

วัตถุประสงค์

เพื่อทำการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลแปลงที่ดิน อาคาร สัญญาเช่า ของการรถไฟฯในบริเวณย่านสถานีรถไฟลงในระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการรถไฟฯในการบริหารสัญญาเช่า รวมถึงการวิเคราะห์และวางแผนจัดการทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนี้

๑. เพื่อให้การบริหารจัดการทรัพยากรของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบฐานข้อมูล เพื่อให้ผู้บริหารสามารถวิเคราะห์ข้อมูล บริหารจัดการและตัดสินใจอย่างถูกต้องและรวดเร็ว
๒. เพื่อนำระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS) มาใช้ในการติดตาม สืบค้น สำนวนแนวเขตที่ดิน รวมทั้งการประเมินราคา สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ สำหรับการให้ประโยชน์ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย
๓. เพื่อให้การบริหารสัญญาเช่าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถจัดทำใบแจ้งรายการชำระเงินรองรับการชำระเงินผ่านธนาคารและช่องทางอื่น พร้อมการออกหลักฐานการชำระเงิน รวมถึงการทำสัญญาเช่าแบบอัตโนมัติ เพื่อความสะดวกรวดเร็วต่อผู้เช่า และฝ่ายการเงินและการบัญชีสามารถตรวจสอบรายได้ได้ทันทีตรงกับข้อมูลของฝ่ายบริหารทรัพยากร

ผลการดำเนินงาน ลงนามสัญญากับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ

๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๒

๖. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศ ฝ่ายการพาณิชย์

เนื่องจากระบบการจัดเก็บข้อมูล และการสื่อสารภายในฝ่ายการพาณิชย์ ยังมีความซ้ำซ้อน ไม่ทันเวลาต่อการใช้งาน และมีความคลาดเคลื่อนด้านข้อมูลอยู่ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาระบบฯ เพื่อให้ข้อมูลกลางที่ถูกต้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน

ผลการดำเนินงาน โครงการได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว

๗. โครงการจัดหาระบบประกาศเวลาขบวนรถไฟและประชาสัมพันธ์ด้วยจอภาพ สำหรับ การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟฯ มีนโยบายปรับปรุงป้ายประกาศเวลาขบวนรถไฟและ ประชาสัมพันธ์ที่สถานีกรุงเทพฯ ให้มีประสิทธิภาพและทันสมัยยิ่งขึ้น สามารถมีโฆษณาหรือ แสดงสื่อประชาสัมพันธ์อื่น ๆ ได้เพื่ออำนวยความสะดวกและยกระดับการบริการแก่ผู้โดยสาร และเป็นการปรับปรุงภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาระบบประกาศเวลาขบวนรถไฟและประชาสัมพันธ์ด้วยจอภาพที่สถานีกรุงเทพเพื่อใช้ทดแทนระบบเดิม

ผลการดำเนินงาน อยู่ระหว่างการดำเนินการติดตั้งระบบฯ

งานตามแผนปฏิบัติการในแผนวิสาหกิจ ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๒

โครงการศึกษาห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)

ห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) เป็นการวิเคราะห์กิจกรรมในวงจรการผลิตสินค้าหรือบริการที่มีคุณค่าให้แก่ลูกค้า โดยมุ่งหวังให้ลูกค้ามีความภักดีในสินค้าและบริการ ด้วยราคาที่ไม่สูงเกินไปหรือการมีบริการที่ดี ห่วงโซ่มูลค่าจึงเป็นแนวคิดที่วิเคราะห์กิจกรรมสำคัญต่าง ๆ ขององค์กรที่ดำเนินการต่อเนื่องกันและคาบเกี่ยวกันเป็นกระบวนการที่ไม่เกิดแต่ต้นทุน (Cost) เท่านั้นแต่ยังทำให้เกิดคุณค่าของผลผลิตและบริการซึ่งคุณค่านี้นี้จะทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อหรือไม่ซื้อบริการ หากกิจกรรมสามารถสร้างคุณค่าให้สูงกว่าต้นทุนที่เกิดขึ้นก็หมายความว่ากิจกรรมสามารถขายสินค้าและบริการได้ดีกว่า ตัวแบบห่วงโซ่มูลค่าจึงเป็นตัวแบบที่ช่วยในการวิเคราะห์ว่ากิจกรรม/โครงการใดควรสร้างคุณค่าที่ไหน อย่างไร หรือกระบวนการสร้างคุณค่า ณ ช่วงเวลาใดที่ยังทำงานไม่เหมาะสม

กิจกรรมห่วงโซ่มูลค่าแบ่งออกเป็น ๒ ประเภทใหญ่ คือ กิจกรรมหลัก (Primary Activities) หมายถึง กิจกรรมที่เกี่ยวกับกระบวนการผลิตสินค้า / บริการโดยตรง การส่งมอบให้กับลูกค้ารวมทั้งบริการหลังการขาย และกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) หมายถึง กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการต่าง ๆ ที่คอยสนับสนุนหรือทำให้เกิดกิจกรรมหลักดำเนินไปด้วยความสะดวกและมีประสิทธิภาพ

การรถไฟฯ ได้ดำเนินการจัดทำห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) มาอย่างต่อเนื่อง ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จัดสัมมนาเรื่อง “การประยุกต์ระบบห่วงโซ่มูลค่าในการลดขั้นตอนการทำงานของ การรถไฟแห่งประเทศไทย” ให้กับพนักงานระดับ ๑๒ ขึ้นไป ๑ รุ่น จำนวน ๓๔ คน เพื่อทบทวนความหมาย ขอบข่ายและแนวทางการพัฒนาห่วงโซ่มูลค่า และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าสัมมนาได้ร่วมกันคัดเลือกหน่วยงานนำร่องเป็นต้นแบบการพัฒนาห่วงโซ่มูลค่าในระยะแรก รวมถึงร่วมระดมสมองเพื่อเสนอกระบวนการที่ควร ได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน ประกอบด้วย ๔ กลุ่มมีผู้รับผิดชอบหลัก/ชื่อกระบวนการ คือ

กลุ่มที่ ๑ ฝ่ายการช่างกล

ชื่อกระบวนการ : การซ่อมแซมและส่งมอบรถจักรที่สมบูรณ์เพียงพอต่อการใช้งาน จำนวน ๑๕๐ คันต่อวัน

กลุ่มที่ ๒ ฝ่ายการเดินรถ

ชื่อกระบวนงาน : การจัดเดินขบวนรถให้ตรงต่อเวลา

กลุ่มที่ ๓ ฝ่ายการพาณิชย์

ชื่อกระบวนงาน : การจัดทำแผนรถจักรและรถพ่วงให้เพียงพอต่อความต้องการ

กลุ่มที่ ๔ ฝ่ายการช่างโยธา ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

ชื่อกระบวนงาน : การซ่อมอาคารสถานีและปรับปรุงที่ทำการ ผู้รับผิดชอบหลัก ฝ่ายการช่างโยธา

: การซ่อมทาง ผู้รับผิดชอบหลัก ฝ่ายการช่างโยธา

: การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ผู้รับผิดชอบหลัก ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

ห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) เป็นกลยุทธ์เชิงบริหารที่มีหลักเกณฑ์ ยังไม่เคยใช้มาก่อนในการรถไฟฯ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในงาน และสอดคล้องกับลิติตสมดุล (Balanced Scorecard) และตัวชี้วัด (KPI) เพื่อให้กระบวนการทำงานกระชับและสั้นเข้าอย่างมีระบบ ทำให้การดำเนินการเพื่อรับฟังความคิดเห็นของพนักงานทุกระดับที่มีต่อระบบการบริหารและพัฒนาบุคลากรเพื่อนำมาปรับปรุงการทำงาน ฝ่ายบริหารงานบุคคลโดยคณะทำงานได้ดำเนินการ ดังนี้

ปีงบประมาณ ๒๕๕๑ - ๒๕๕๒ ศึกษาการสร้างความเข้มแข็งและรักษามูลค่าทั้งระบบ ได้ประชุมหารือสำรวจความคิดเห็น พร้อมจัดสัมมนา รับฟังความคิดเห็นพนักงานทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการพัฒนาระบบแรงจูงใจที่เหมาะสม ในปี ๒๕๕๑ ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นพนักงานด้วยแบบสอบถาม จำนวน ๔๓๓ ชุด และจัดสัมมนา รับฟังความคิดเห็นพนักงานในส่วนภูมิภาค จำนวน ๓ ครั้ง มีผู้เข้าร่วมสัมมนา ทั้งสิ้น ๒๔๒ คน และตอบแบบสอบถาม ๒๖๒ ชุด แล้วนำเปรียบเทียบกันพบว่าผลที่ได้มีความใกล้เคียงกัน และในปี ๒๕๕๒ มีแผนการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อดำเนินการพัฒนาระบบแรงจูงใจอย่างเป็นรูปธรรมในการรถไฟฯ งานพัฒนาระบบงานรับผิดชอบและดำเนินการ ดังนี้

๑. โครงการศึกษาและวางระบบตัวชี้วัดผลงาน (Balanced Scorecard)

๑.๑ ประชุมคณะกรรมการ Balanced Scorecard ของการรถไฟฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๒ และพิธีลงนามรับรองการปฏิบัติงานระหว่างการรถไฟฯ กับผู้อำนวยการฝ่ายและหัวหน้าสำนักงาน

๑.๒ ลงนามรับรองการปฏิบัติงานระหว่างผู้อำนวยการฝ่าย หัวหน้าสำนักงาน กับ ผู้อำนวยการศูนย์และหัวหน้ากอง ในวันที่ ๒๒ มิ.ย.๕๒

๑.๓ ประชุมคณะกรรมการ Balanced Scorecard ของการรถไฟฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๓๑ ส.ค.๕๒

๑.๔ ดำเนินการจัดการอบรมหลักสูตร “เทคนิคการจัดการโดยใช้ Balanced Scorecard” ให้กับพนักงานการรถไฟฯ เพื่อเป็นวิทยากร Balanced Scorecard ประจำฝ่าย สำนักงาน จำนวน ๒ รุ่น รุ่นที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๔ ก.ย.๕๒ และรุ่นที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๕ ก.ย.๕๒

๒. โครงการจัดทำระบบผลตอบแทนตามผลงาน

การรถไฟฯ ได้เริ่มดำเนินการจัดทำระบบผลตอบแทนตามผลงานและคณะทำงานเพื่อศึกษาการสร้างความเข้มแข็งและรักษามูลค่าได้เดินทางไปจัดสัมมนารวม ๓ สาย คือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา) สายเหนือ (อุดรดิตถ์) สายใต้ (ชุมพร) เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๒ รายงานผลที่ได้รับจากการเชิญวิทยากรจาก ก.พ.ร. มาให้ความรู้กับพนักงานระดับ ๘ ขึ้นไป ในฝ่ายบริหารงานบุคคลเสนอการรถไฟฯ

โครงการและแผนงาน

โครงการและแผนงานในปี ๒๕๕๓

แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๕๓ นี้เป็นแผนปฏิบัติการในแผนวิสาหกิจของการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๕๐ - พ.ศ. ๒๕๕๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการปฏิบัติงาน ซึ่งแผนปฏิบัติการนี้ สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจฯ แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล

ปัจจุบันรัฐบาลให้ความสำคัญกับระบบการขนส่งทางราง โดยกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ การรถไฟฯ ถือเป็นองค์กรหนึ่งที่มีส่วนในการขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าว โดยสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่ง เพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ

การรถไฟฯ ได้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๓ โดยมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติได้จริงและก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดแก่องค์กร

๑. วิสัยทัศน์ (Vision)

เป็นผู้นำการขนส่งระบบรางที่ทันสมัย มีคุณภาพมาตรฐานสากลและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๒. ภารกิจ (Mission)

๑. การรถไฟฯ มุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่องค์กร รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

๒. การรถไฟฯ ดำเนินการให้บริการขนส่งในเชิงสังคม เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ และตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำและมีประสิทธิภาพของภาครัฐ

๓. ตอบสนองนโยบายของรัฐในการพัฒนา ขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง

๓. วัตถุประสงค์ (Objectives)

๑. เพื่อสร้างผลกำไรจากการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์และการขนส่งสินค้า

๒. เพื่อควบคุมและบริหารต้นทุนการดำเนินงานกิจการทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เพื่อวัดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลจากการดำเนินงาน โดยการกำหนดดัชนีวัดประสิทธิภาพ (Key Performance Indicators : KPIs) และค่ามาตรฐาน

๔. เพื่อจัดโครงสร้างการบริหารและการจัดการ รวมถึงโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมกับองค์กร

๕. เพื่อวางแผนการลงทุน โดยพิจารณาการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาพัฒนาระบบกิจการรถไฟและสอดคล้องกับพันธกิจในการดำเนินงาน

๔. เป้าหมาย (Goals) ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ กำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานไว้ ดังนี้

๑. เป้าหมายด้านการเงิน

- เพิ่มรายได้จากการเดินรถ
 - รายได้จากการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๘ จากปี ๒๕๕๒
 - รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑.๓๕ จากปี ๒๕๕๒

๒. เป้าหมายด้านการบริหารโครงการฯ

- ประสิทธิภาพในการบริหารโครงการฯ เป็นไปตามแผนที่วางไว้

๓. เป้าหมายด้านการพัฒนาและการบริหารจัดการองค์กรและบุคลากร

- ประสิทธิภาพในการพัฒนาและบริหารจัดการองค์กรและบุคลากรที่เป็นไปตามแผนที่

ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐

๔. เป้าหมายด้านการบริหารทรัพย์สิน

- ประสิทธิภาพการรายได้จากการบริหารทรัพย์สินเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ จากปี ๒๕๕๒

๕. ยุทธศาสตร์ (Strategies)

การรถไฟฯ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความสำเร็จ และแนวทางในการดำเนินงาน ดังนี้

๑. ยุทธศาสตร์การเงิน
๒. ยุทธศาสตร์การฟื้นฟูและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
๓. ยุทธศาสตร์การพัฒนาและการบริหารจัดการองค์กรและบุคลากร
๔. ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจรอง

๖. แผนงานหลัก (Core Programs)

จากยุทธศาสตร์ดังกล่าวเพื่อให้การรถไฟฯ สามารถดำรงอยู่ได้ในสภาวะการณ์ปัจจุบันจึงได้กำหนดแผนงานหลัก ๖ แผน ดังนี้

๑. แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการเดินรถ
๒. แผนการลงทุนเชิงพาณิชย์
๓. แผนด้านการเงิน
๔. แผนด้านการบริหารทรัพย์สิน
๕. แผนด้านการพัฒนาและบริหารองค์กร
๖. แผนด้านการพัฒนาและบริหารบุคลากร

บุคลากร สวัสดิการ และงานด้านการต่างประเทศ

อัตรากำลัง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ การรถไฟฟ้า มีผู้ปฏิบัติงาน (ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒) รวม ๑๖,๓๘๓ คน ประกอบด้วย พนักงาน ๑๒,๓๙๘ คน และลูกจ้างเฉพาะงาน ๓,๙๘๕ คน ดังแสดงไว้ในตารางต่อไปนี้

ฝ่าย/สำนักงาน	พนักงาน	ลูกจ้างเฉพาะงาน	รวม
การรถไฟฟ้า	๗๐	-	๗๐
ฝ่ายบริหารงานบุคคล	๑๔๗	๑	๑๔๘
ฝ่ายการเงินและการบัญชี	๑๘๓	๒๓	๒๐๖
ฝ่ายการเดินรถ	๔,๓๒๙	๑,๕๗๘	๕,๙๐๗
ฝ่ายการพาณิชย์	๕๗	๒	๕๙
ฝ่ายการช่างกล	๔,๕๓๙	๘๓๒	๕,๓๗๑
ฝ่ายการช่างโยธา	๑,๘๖๐	๑,๒๖๔	๓,๑๒๔
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	๔๕๘	๑๔๐	๕๙๘
ฝ่ายระบบข้อมูล	๖๒	๑	๖๓
ฝ่ายการพัสดุ	๑๑๔	๑๒	๑๒๖
ฝ่ายบริหารทรัพยากร	๗๒	๔๖	๑๑๘
ฝ่ายตรวจสอบภายใน	๓๘	๑	๓๙
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง	๙๐	๑	๙๑
สำนักงานอาณานิคม	๕๖	๔	๖๐
สำนักงานแพทย์	๑๔๕	๑๙	๑๖๔
สำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์	๔๙	๒๑	๗๐
สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา	๒๑	๒	๒๓
สำนักงานผู้ว่าราชการ	๓๗	๑๙	๕๖
สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า	๕	-	๕
สำนักงานจัดการทรัพยากร	๔	๑	๕
ศูนย์ประสานงานและเลขานุการ คณะกรรมการรถไฟฟ้า	๑๑	-	๑๑
ศูนย์บริหารความเสี่ยง	๘	๑	๙
ศูนย์ประชาสัมพันธ์และบริการท่องเที่ยว	๑๙	๒	๒๑
กองควบคุมการปฏิบัติการ	๑๓	๑	๑๔
กองตรวจสอบควบคุมและประเมินผล	๙	๒	๑๑
กองบังคับการตำรวจรถไฟ	๒	๑๒	๑๔
รวม	๑๒,๓๙๘	๓,๙๘๕	๑๖,๓๘๓

พนักงานชาย ๑๑,๖๔๕ คน

พนักงานหญิง ๗๕๓ คน

ด้านการพัฒนาองค์การและการบริหาร

สวัสดิการด้านการแพทย์

การรถไฟฯ มีความตระหนักถึงสุขภาพและพลาณามัยที่สมบูรณ์ของพนักงานฯ ตลอดจนประชาชนทั่วไป รวมทั้ง ให้การสนับสนุนภาครัฐในการให้ความรู้ด้านสุขภาพและป้องกันโรค จึงมอบหมายให้สำนักงานแพทย์ทำหน้าที่ดูแลสุขภาพอนามัยของพนักงานการรถไฟฯ และครอบครัว ตลอดจนประชาชนทั่วไปโดยมีหน่วยงานหลักคือ โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากรและสถานพยาบาลในส่วนภูมิภาค และกองคลังยาและเวชภัณฑ์

ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๒ มีผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว และบุคคลภายนอกมาขอรับการตรวจรักษาและตรวจร่างกาย จากสำนักงานแพทย์ เป็นจำนวนทั้งสิ้น ๑๑๙,๒๖๖ ราย มีผลการปฏิบัติงาน ดังนี้-

โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร ซึ่งเป็นโรงพยาบาลทั่วไป ขนาด ๑๒๐ เตียง ให้การบำบัดรักษาพยาบาลและป้องกันโรคแก่ผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว และบุคคลภายนอกด้วยเครื่องมือที่ทันสมัยโดยแพทย์ผู้ชำนาญการ ซึ่งประจำอยู่ที่โรงพยาบาลฯ และเชิญมาจากมหาวิทยาลัย หรือโรงพยาบาลใหญ่ ๆ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ มีผู้มาขอรับการรักษายาบาลรวมทั้งสิ้น ๓๓,๓๕๗ ราย รับไว้ให้การรักษาในโรงพยาบาลจำนวน ๘๐๐ ราย ผ่ากอนติติดตามอาการ จำนวน ๑๑๐ ราย ได้รับงบประมาณเฉพาะในส่วนของค่ายาและเวชภัณฑ์ในวงเงิน ๑๖,๖๒๖,๐๐๐.๐๐ บาท มีรายได้จากการให้บริการบุคคลภายนอกเป็นจำนวนเงิน ๕,๒๒๓,๘๖๖.๐๐ บาท

ส่วนภูมิภาค มีสถานพยาบาล แยกเป็น ๒ ระดับ คือ

๑. ระดับที่ทำการแพทย์เขต รวม ๑๑ เขต มีแพทย์มาให้บริการตรวจแนะนำรักษาเป็นช่วงเวลาและมีทันตแพทย์ประจำให้บริการตรวจแนะนำรักษา จำนวน ๓ เขต

๒. ระดับที่ทำการพยาบาลรายทาง รวม ๑๗ แห่ง และส่วนภูมิภาคจัดพยาบาลออกตรวจเยี่ยมแนะนำให้การรักษาร่วมมอมบยารักษาโรคเบื้องต้นไว้ให้ จำยเวชภัณฑ์และยาประเภท ๒ แก่ขบวนรถโดยสารและสถานีชั้น ๑ และ ชั้น ๒ กับจำยเวชภัณฑ์และยาประเภท ๓ ให้แก่ ขบวนรถสินค้า และสถานีชั้น ๓ และ ๔ ตลอดจนหมู่ผู้ปฏิบัติงานตามรายทางทั่วประเทศ

สถิติผู้มารับการตรวจและรักษาจากสำนักงานแพทยฯ การรถไฟฯ (ตรวจแนะนำและให้การรักษา)
ประจำปี ๒๕๕๒ (ต.ค. ๒๕๕๑ - ก.ย. ๒๕๕๒)

หน่วยงาน	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวมทั้งปี
รพ.บุรฉัตรฯ	๓,๐๐๐	๒,๗๘๔	๒,๙๙๒	๒,๕๙๑	๒,๒๗๕	๒,๔๓๓	๒,๑๘๖	๒,๑๗๔	๓,๓๒๒	๓,๒๘๙	๓,๒๐๖	๓,๑๐๕	๓๓,๓๕๗
แพทย์เขต กท.	๒,๐๐๒	๑,๘๙๗	๑,๙๑๙	๖๐๒	๑,๙๖๒	๒,๑๓๐	๑,๕๓๗	๑,๖๙๗	๒,๐๒๕	๒,๐๔๗	๑,๘๖๐	๖๑๗	๒๐,๒๙๕
แพทย์เขต บข.	๑,๑๕๔	๑,๑๖๕	๑,๓๐๑	๑,๒๗๑	๑,๐๙๔	๑,๑๓๗	๘๖๓	๑,๑๗๗	๑,๓๕๔	๑,๓๒๖	๑,๑๒๕	๑,๓๒๘	๑๔,๒๙๕
แพทย์เขต กค.	๕๓๙	๕๑๓	๔๕๕	๔๗๓	๔๔๑	๔๗๐	๓๕๔	๔๑๑	๔๙๗	๕๙๓	๔๖๑	๔๙๕	๕,๗๐๒
แพทย์เขต รส.	๙๔๘	๑,๐๗๘	๑,๐๘๘	๙๘๑	๙๖๐	๑,๑๒๓	๘๔๐	๘๘๘	๑,๐๐๕	๑,๐๑๘	๙๘๙	๑,๐๓๗	๑๑,๙๕๕
แพทย์เขต นว.	๒๔๐	๕๐๒	๕๘๔	๕๕๓	๓๙๔	๓๔๙	๑๓๒	๑๑๐	๖๒๙	๖๐	๑๐๐	๑๑๐	๓,๗๖๓
แพทย์เขต ศล.	๕๑๗	๕๐๒	๕๑๑	๕๑๒	๔๕๗	๓๘๘	๔๖๙	๔๓๘	๔๖๗	๕๒๓	๕๒๒	๔๖๑	๕,๗๖๗
แพทย์เขต ลป.	๔๕๔	๔๒๒	๔๓๓	๓๙๗	๓๓๘	๓๙๒	๓๖๓	๓๖๒	๔๕๒	๕๕๕	๔๘๖	๔๘๖	๕,๑๓๐
แพทย์เขต ชพ.	๓๕๑	๒๖๓	๒๗๘	๒๙๐	๒๕๓	๒๘๔	๒๐๘	๒๖๖	๓๔๑	๓๓๖	๒๙๐	๒๙๔	๓,๔๕๔
แพทย์เขต ทส.	๑๔๑	๑๖๖	๑๖๗	๑๓๙	๑๒๕	๑๔๘	๘๕	๑๐๓	๑๔๒	๑๖๙	๑๑๘	๑๐๘	๑,๖๑๑
แพทย์เขต หไ.	๔๔๑	๔๓๘	๔๙๓	๔๔๘	๔๒๖	๓๙๙	๓๑๙	๔๕๙	๔๗๐	๕๙๓	๔๐๓	๔๔๑	๕,๓๓๐
รวม	๙,๗๘๗	๙,๗๓๐	๑๐,๒๒๑	๘,๒๕๗	๘,๗๒๕	๙,๒๕๓	๗,๓๕๖	๘,๐๘๕	๑๐,๗๐๔	๑๐,๔๙๙	๙,๕๖๐	๘,๔๘๒	๑๑๐,๖๕๙

ตรวจแนะนำและให้การรักษา	๑๑๐,๖๕๙	ราย
ตรวจร่างกาย	๘,๖๐๗	ราย
รับไว้ให้การรักษาในโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยการ	๘๐๐	ราย
คนไข้ฝากนอน	๑๑๐	ราย
รวม ตรวจแนะนำฯ และตรวจร่างกาย	๑๑๙,๒๖๖	ราย

ด้านเวชศาสตร์ป้องกัน ได้ให้คำแนะนำและตรวจผู้ปฏิบัติงานตามโรงงานตลอดจนได้มีการตรวจทาง
เอ็กซเรย์ปอดและหัวใจ นอกจากนี้ได้ให้บริการตรวจหัวใจด้วยเครื่องไฟฟ้า ตรวจเลือดทางซีวะเคมี ตรวจสุขภาพ
ร่างกายและจิตใจผู้ปฏิบัติงานด้านเดินรถและขนส่งเป็นระยะ ตรวจหาแอลกอฮอล์ในเลือด ตรวจหาสารเสพติด
ผู้ต้องสงสัยในหน่วยงาน ซึ่งถือเป็นนโยบายสำคัญเพราะมีผลให้อุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคลลดลง ให้ความช่วยเหลือ
ผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกที่ได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บในกิจการรถไฟฯ และอันตรายนั้นเป็นหน้าที่ที่การรถไฟฯ
ต้องรับผิดชอบ

สถิติผู้รับการตรวจและรักษาจากสำนักงานแพทย์ การรถไฟฯ (ตรวจร่างกาย)
ประจำปี ๒๕๕๒ (ต.ค. ๒๕๕๑ - ก.ย. ๒๕๕๒)

หน่วยงาน	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวมทั้งปี
รพ.บุรีรัมย์	๑๓๕	๑๗๑	๒๖๕	๑๑	๖	๘	๘	๓	๔๘๗	๕๓๔	๕๖๗	๓๙๕	๒,๕๙๐
แพทย์เขต กท.	๒๐๘	๑๕๐	๑๐๗	๕	๓๑๘	๔๗๒	๑๑๓	๑๕๗	๒๔๑	๒๒๙	๒๑๔	๖	๒,๒๒๐
แพทย์เขต บข.	๕๕	๑๑๙	๒๑๘	๗๘	๗๐	๘๔	๕๕	๑๒๙	๗๙	๖๔	๕๓	๘๖	๑,๐๙๐
แพทย์เขต กค.	๕๓	๔๘	๓๙	๓๓๒	๔๖	๘๓	๓๐	๔๒	๕๓	๔๗	๕๔	๔๗	๘๗๔
แพทย์เขต รส.	๒๒	๓๔	๒๖	๓	๒๗	๑๐๙	๑๐	๑๙	๒	๑๑	๑๔๑	๙๑	๔๙๕
แพทย์เขต นว.	๙๔	๔๐	-	๕	๑๔	-	-	๕๐	๖	๑๐	๕๐	-	๒๖๙
แพทย์เขต ศล.	๕๓	-	-	-	-	-	๘๕	-	-	๑๒	๑๙	-	๑๖๙
แพทย์เขต ลป.	๖๐	๘	-	๒	-	๒๔	๑๑	๓๑	๑๕	๑๘	๑๖	๖๐	๒๔๕
แพทย์เขต ชพ.	๕๑	๕	๑	๑๐	๑	๗	๖๘	๖๗	๙๓	๔๓	๑๑	๓๒	๓๘๙
แพทย์เขต ทส.	๑๓	๑๐	๑	-	๗	๑๔	๒	๑๕	๖๔	๗	๙	๑๕	๑๕๗
แพทย์เขต หอ.	๒๕	๑๕	๒๐	๓	๒	๔	๓	๘	๗	๑๓	๓	๖	๑๐๙
รวม	๗๖๙	๖๐๐	๖๗๗	๔๔๙	๔๙๑	๘๐๕	๓๘๕	๕๒๑	๑,๐๔๗	๙๘๘	๑,๑๓๗	๗๓๘	๘,๖๐๗



มาตรการด้านความปลอดภัยและด้านบริการบนขบวนรถไฟ

ด้านความปลอดภัย

เพื่อให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารรถไฟ และประชาชนที่มาใช้บริการของการรถไฟฯ กองตำรวจรถไฟได้ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยและระงับเหตุต่างๆ บนขบวนรถไฟและบริเวณสถานที่ของการรถไฟฯ ปรามปรามและจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมาย ตลอดจนทำการสืบสวนสอบสวน ดังนี้

๑. ให้ตำรวจรถไฟแจ้งหมายเลขโทรศัพท์มือถือให้กับพนักงานรักษารถ (พรร.) และหัวหน้าตู้เสบียง ก่อนขบวนรถไฟออกจากสถานี และให้ปรับคลื่นวิทยุมือถือให้ตรงกับคลื่นของการรถไฟฯ หากมีเหตุเกิดขึ้นจะสามารถประสานงานกันได้ทันที

๒. ให้ตำรวจรถไฟร่วมกับ พนักงานรักษารถ (พรร.) พนักงานห้ามล้อ (พหล.) และพนักงานรณอน (พ.รณอน) ประชาสัมพันธ์เตือนภัยให้ผู้โดยสารระมัดระวังเก็บทรัพย์สินที่มีค่า ไม่รับสิ่งของหรืออาหารหรือเครื่องดื่มจากคนแปลกหน้า

๓. ให้ทุกสำนักงานตำรวจรถไฟจัดตำรวจนอกเครื่องแบบขึ้นตรวจบนขบวนรถไฟที่มีเหตุจกรกรรมทรัพย์สินบ่อยครั้ง และให้จัดนายตำรวจระดับ รองสารวัตรขึ้นตรวจผลการปฏิบัติของตำรวจรถไฟ

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

๕. จัดทำประวัติบุคคลต้องสงสัยที่มีพฤติการณ์ลักทรัพย์ไว้เป็นข้อมูลในการสืบสวนและตรวจสอบเมื่อมีเหตุเกิดขึ้น เช่น กลุ่มผู้นำสิ่งของมาขายตามชานชาลาสถานีและบนขบวนรถไฟ พนักงานการรถไฟฯ ประจำตู้ขบวน กลุ่มบุคคลที่กระทำความผิดในอดีตและเคยถูกจับดำเนินคดี กลุ่มวัยรุ่นที่เตร็ดเตร่บริเวณสถานีเป็นประจำ และกลุ่มบุคคลอาชีพขี้บอดจากรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณสถานี

ด้านการบริการ

๑. โครงการครุตำรวจข้างถนน เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๑ โดยนำตำรวจรถไฟเก่ามาปรับปรุงและดัดแปลงให้เป็นห้องสมุดและห้องสนทนาการ ตั้งอยู่บริเวณลานจอดรถสถานีตำรวจรถไฟหนองคูน้อย กก.๑ บก.รฟ. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลืออบรมสั่งสอนดูแลเด็กเร่ร่อนด้วยโอกาสบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และบริเวณใกล้เคียง

๒. โครงการหมอดำรวจรถไฟ เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๖ โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟที่ทำหน้าที่ควบคุมขบวนรถไฟ ๑ นาย ทำหน้าที่เป็นหมอดำรวจรถไฟควบคู่ไปด้วย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การปฐมพยาบาลเบื้องต้นแก่ผู้โดยสารที่เจ็บป่วยและบาดเจ็บในระหว่างการเดินทาง

สถิติการปราบปรามอาชญากรรม ปีงบประมาณ ๒๕๕๒

ประเภท ความผิด	สถิติการเกิดคดีอาญา			
	การเกิด	การจับกุม	ผู้ต้องหา	ของกลาง / ความเสียหาย
ประทุษร้ายต่อทรัพย์				
๑. ลักทรัพย์	๑๕๗	๗	๘	
๒. ชิงทรัพย์	๑๑	๗	๘	
๓. ขโมยทรัพย์	๑๐	๕	๗	
พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ				
- ยาบ้า		๔๔	๔๙	จำนวน ๒๖,๗๑๓ เม็ด
- เฮโรอีน		๓	๓	น้ำหนัก ๐.๐๕ กรัม
- อัลฟาไซแลม		๑๙	๑๕	จำนวน ๒๑,๕๑๒ เม็ด
- สารระเหย		๓	๓	การ จำนวน ๓ กระป๋อง
- พืชกระท่อม		๕๖	๓๑	น้ำหนัก ๓๑๓.๙ กิโลกรัม
- กัญชา		๙	๑๒	น้ำหนัก ๒๘.๙๒๖ กิโลกรัม
พ.ร.บ.ศุลกากร		๓๑	๓	น้ำหนัก ๘๘๗.๘๐๐ กก./ราคา ๖๒,๒๘๔ บาท
พ.ร.บ.คนเข้าเมือง		๑๓,๗๖๙	๑๓,๗๖๙	-
พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟ		๕๑๙	๕๑๙	ปรับเป็นเงิน ๕๗,๕๙๐ บาท
พ.ร.บ.สถานบริการ		๖	๖	เปิดโดยไม่ได้รับอนุญาต
พ.ร.บ.ลิขสิทธิ์		-	-	
พ.ร.บ.สิ่งพิมพ์ลามก		๒	๒	VCD. ลามก ๑๐ แผ่น
พ.ร.บ.ป่าไม้		๑	๑	สิ่งประดิษฐ์ทำด้วยไม้หวงห้าม จำนวน ๑๕๐ ชิ้น
พ.ร.บ.โรคระบาดสัตว์		๗	๔	เนื้อหมูป่าสด น้ำหนัก ๑๓๕ กก. ซากค้าง จำนวน ๒ ตัว น้ำหนัก ๙ กก. เนื้อกระรอก น้ำหนัก ๒๐ กก.
พ.ร.บ.ยาสูบ		๒	๒	บุหรี่ต่างประเทศ ๑๐๐ ซอง
พ.ร.บ.จราจรทางบก		๕๑๗	๕๑๗	ปรับเป็นเงิน ๖๙,๘๐๐ บาท
พ.ร.บ.ควบคุมน้ำหนักเชื้อเพลิง		๒๖	๒๖	น้ำมัน Diesel ๑๖,๘๐๐ ลิตร
พ.ร.บ.สิ่งพิมพ์ใบหวย		๑	๑	หนังสือใบหวย ๗ เล่ม เงินขายหนังสือ ๑,๒๐๐ เล่ม
พ.ร.บ.สัตว์ป่าคุ้มครอง		๑	๑	นกกระต๊อซีหมี จำนวน ๒๒๐ ตัว

งานด้านการต่างประเทศ

๑. การประชุมประเพณี

๑.๑ การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ ๓๐

การรถไฟฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ ๓๐ ระหว่างวันที่ ๒๔ - ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ผู้แทนจากการรถไฟกัมพูชา โดยมี H.E Sokhom Pheakavanmony, President Director General เป็นหัวหน้าคณะ ผู้แทนจากการรถไฟอินโดนีเซีย โดยมี Mr.Ronny Wahyudi, President Director เป็นหัวหน้าคณะ ผู้แทนจากองค์การรถไฟลาว โดยมี Dr.Khamseng Sayahone, Director General เป็นหัวหน้าคณะ และผู้แทนจากการรถไฟเวียดนาม โดยมี Mr.Nguyen Dat Tuong, Deputy General Director เป็นหัวหน้าคณะ

การประชุมฯ ครั้งนี้แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้

๑. การประชุมกลุ่มผู้ว่าการ ประกอบด้วยหัวข้อ ต่อไปนี้

- รายงานความคืบหน้าการพัฒนากิจการรถไฟในกัมพูชา โดยการรถไฟกัมพูชา
- ก้าวต่อไปในการพัฒนากิจการรถไฟเวียดนามสู่การเป็นกลุ่มผู้ถือหุ้น โดยการรถไฟ

เวียดนาม

- รายงานความคืบหน้าโครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง ในกัมพูชา โดยการรถไฟกัมพูชา
- รายงานความคืบหน้าโครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง ในเวียดนาม โดยการรถไฟ

เวียดนาม

- การไปสู่การบูรณาการในภูมิภาค โดยการรถไฟฯ
- รายงานสถานะล่าสุดการพัฒนาโครงการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างหนองคาย - เวียงจันทน์

โดยองค์การรถไฟลาว

- หน่วยงานธุรกิจรถไฟที่ทำกำไร โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การบริหารจัดการความต้องการของผู้โดยสาร โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- มุมมองทางสังคมต่อการขนส่งระบบราง โดยการรถไฟฯ

๒. การประชุมกลุ่มตลาดและการปฏิบัติการ ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- การจัดการด้านการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศที่ดำเนินการอยู่ อะไรคือจุดอ่อน และ

อะไรคือสิ่งที่จำเป็นต้องทำ โดย UIC

- ประสิทธิภาพการเดินรถไฟในกัมพูชา โดยการรถไฟกัมพูชา
- การรับรองความสามารถในวิชาชีพรถไฟ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การเดินรถระหว่างท่าอากาศยาน-หนองคาย โดยองค์การรถไฟลาว
- การพัฒนาระบบตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) ของการรถไฟอินโดนีเซีย โดยการรถไฟ

อินโดนีเซีย

- ตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) โดยองค์การรถไฟลาว

- การปฏิบัติงานอย่างตรงเวลา โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การชำระบัญชีสำหรับการเดินรถร่วมระหว่างการรถไฟ โดยการรถไฟ
- การวางแผนการสนับสนุนในความรับผิดชอบที่เพิ่มขึ้นขององค์กร โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การบริหารจัดการบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานและการเติบโตขององค์กร โดยการรถไฟ
- การปรับปรุงการให้บริการผู้โดยสาร โดยการรถไฟ
- การรับมือกับทางยกระดับ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การฟื้นฟูบทบาทของสถานี โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ประสบการณ์การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยการรถไฟ

เวียดนาม

๓. การประชุมกลุ่มเทคนิค ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- ระบบการควบคุมตู้สินค้า โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- รายงานความคืบหน้าการใช้รถจักรรุ่น AR-๑๕ โดยการรถไฟเวียดนาม
- การเปลี่ยนเครื่องยนต์ดีเซลของรถจักรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยการรถไฟ
- การเปลี่ยนแปลงรถจาก EMU เป็น DMU โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ระบบ GPS สำหรับการติดตามรถจักร โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง : เกณฑ์มาตรฐานที่สำคัญเพื่อฟื้นฟูบทบาทการรถไฟ

ในการบริการระบบขนส่งชานเมืองและการรถไฟแห่งชาติ โดยการรถไฟ

- ข้อจำกัดทางกายภาพที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งจากรถบรรทุกสินค้าและโครงสร้างพื้นฐาน และอะไรที่จำเป็นต้องดำเนินการ โดย UIC

- รายงานความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีขนส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยการรถไฟ

- รายงานความคืบหน้าโครงการทางรถไฟยกระดับฮานอย (ช่วง Yenvien-Ngochoi) โดยการรถไฟเวียดนาม

- การปรับปรุงเส้นทางรถไฟในกัมพูชา โดยการรถไฟกัมพูชา
- ประสบการณ์ในการบำรุงรักษาและใช้ประโยชน์รถไฟทางคู่ โดยการรถไฟเวียดนาม
- ประสบการณ์ทางเทคนิคในการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายใหม่ระหว่างไทยและลาว โดย

การรถไฟ

๑.๒ การประชุมร่วมระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟมาเลเซีย ครั้งที่ ๓๐

การรถไฟมาเลเซียเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระหว่าง รฟม.-รฟท. ครั้งที่ ๓๐ ระหว่างวันที่ ๒๑-๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๒ ณ กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย โดยผู้แทนจากการรถไฟมาเลเซีย Dato' Abd Radzak Abd Malek, Managing Director เป็นหัวหน้าคณะ และผู้แทนจากการรถไฟฯ มีนายประจักษ์ มโนธัม รองผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นหัวหน้าคณะ

การประชุมฯ ครั้งนี้ แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้

๑. การบรรยายพิเศษครบองค์ประชุม ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- แผนปฏิรูปการรถไฟมาเลเซีย ปี ๒๐๐๙ - ๒๐๑๐ โดยผู้ว่าการรถไฟมาเลเซีย

๒. การประชุมกลุ่มเจ้าหน้าที่ (ด้านเทคนิค) ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง โดยการรถไฟฯ
- การเดินรถสินค้าโดยการเพิ่มความเร็วและการบรรทุกน้ำหนักมากขึ้น - ความท้าทาย และ

ความคาดหวัง โดยการรถไฟมาเลเซีย

- รายงานความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและ

สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง : การจัดการและการดำเนินการ โดยการรถไฟฯ

- ประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรภายนอก โดยการรถไฟมาเลเซีย
- การก่อสร้างอุโมงค์ในโครงการทางคู่ Ipoh-Padang Besar โดยการรถไฟมาเลเซีย
- การบำรุงรักษาราง โดยการรถไฟมาเลเซีย
- การจัดซื้อรถจักร ๒๐ - ton Axle Load AC/AC โดยการรถไฟมาเลเซีย

๓. การประชุมกลุ่มเจ้าหน้าที่ (ด้านการตลาด) ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- โอกาสทางการตลาดร่วมกันในประเทศลาว โดยการรถไฟฯ
- ห่วงโซ่คุณค่า - Freight On Line โดยการรถไฟมาเลเซีย
- แผนการปรับปรุงการบริการลูกค้า โดยการรถไฟฯ
- การบริการรถโดยสารระหว่างเมือง : ประสิทธิภาพและความท้าทายของการรถไฟมาเลเซีย

โดยการรถไฟมาเลเซีย

- ความคืบหน้าแผนฟื้นฟูการรถไฟฯ โดยการรถไฟฯ
- ความคาดหวังและความท้าทายของการบริการรถชานเมือง โดยการรถไฟมาเลเซีย
- บทสรุปทั่วโลกเกี่ยวกับ The Common Body of Knowledge ๒๐๐๖ : ความเข้าใจเกี่ยวกับการนำการตรวจสอบภายในมาใช้ โดยการรถไฟมาเลเซีย

- การประกันภัยขององค์กร โดยการรถไฟมาเลเซีย

๒. การประชุม/ สัมมนา/ ดูงานและปฏิบัติงานในต่างประเทศ

๒.๑ นายประจักษ์ มโนธัม รองผู้ว่าการรถไฟฯ

รายการ	เมือง / ประเทศ	วัน / เดือน / ปี
การประชุมร่วม รฟม. - รฟท. ครั้งที่ ๓๐	กัวลาลัมเปอร์ มาเลเซีย	๒๑ - ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๒
ดูงานและฟังคำบรรยายเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงรักษา Voith Turbo Transmission T๒๒๑r	ประเทศสิงคโปร์	๘ - ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๒
ดูงานการผลิตอุปกรณ์รถจักร	ประเทศตุรกี	๑๗ - ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๒

๒.๒ นายวิโรจน์ เจริญพงศ์พันธ์ รองผู้ว่าการรถไฟฯ

รายการ	เมือง / ประเทศ	วัน / เดือน / ปี
การประชุมคณะทำงานด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง (TFWG) ครั้งที่ ๑๘	ประเทศสิงคโปร์	๓๐ กันยายน - ๒ ตุลาคม ๒๕๕๒

๓. การขอรับความช่วยเหลือจากต่างประเทศ

๓.๑ โครงการ JR - East International Railway Course ๒๐๐๙

บริษัท East Japan Railway Company (JR - East) ประเทศญี่ปุ่น โดยการสนับสนุนของ East Japan Railway Culture Foundation (EJRCF) ให้ทุนแก่พนักงานการรถไฟฯ ไปฝึกอบรมในหลักสูตร JR - East International Railway Course ๒๐๐๙ มีกำหนดระยะเวลาในการฝึกอบรม ๓ สัปดาห์ โดยในปี ๒๕๕๒ ได้ให้ทุนแก่นายอุดม เหมมาเพชร วิศวกร ๘ ฝ่ายการช่างโยธา ไปฝึกอบรมในหัวข้อ Track Maintenance & Civil Engineering นายอดิสร สิงหาญจน์ วิศวกร ๖ ฝ่ายการช่างกล ไปฝึกอบรมในหัวข้อ Rolling Stock Maintenance และนายอุกฤษฏ์ กรรณก วิศวกร ๘ ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ไปฝึกอบรมในหลักสูตร Signalling & Telecommunications ระหว่างวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ - ๕ มีนาคม ๒๕๕๒ ที่ประเทศญี่ปุ่น

๓.๒ โครงการ JR - East Fellowship Programme ๒๐๐๙

บริษัท East Japan Railway Company (JR - East) ประเทศญี่ปุ่น โดยการสนับสนุนของ East Japan Railway Culture Foundation (EJRCF) ให้ทุนแก่พนักงานการรถไฟฯ ไปฝึกอบรมในหลักสูตร JR - East Fellowship Programme ๒๐๐๙ มีกำหนดระยะเวลา ๓ เดือน โดยในปี ๒๕๕๒ ได้ให้ทุนแก่นายครรชิต อินทร์เมือง ไปฝึกอบรมในหัวข้อ Transportation Planning and Traffic Control และนางสาวนพพร ฤทธิสุข วิศวกร ๘ ฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ ไปฝึกอบรมในหัวข้อ Signalling & Telecommunications ระหว่างวันที่ ๑๘ สิงหาคม - ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ที่ประเทศญี่ปุ่น

ฐานะการเงินและการบัญชี

๑. เงินทุนและฐานะการเงิน

เงินทุนยกมาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ของสายใหญ่ สายแม่กลอง และเงินทุนตามโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออก รวมเป็นเงิน ๗๘,๖๕๗,๓๙๙,๐๘๓.๐๒ บาท ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ได้เบิกเงินจากกระทรวงการคลังมาใช้จ่ายขึ้นเป็นทุน คือ เงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ ๑,๓๙๔,๑๔๑,๖๓๔.๒๕ บาท งานปรับปรุงทางและเปลี่ยนไม้หมอน ๓๕,๐๘๓,๐๘๐.๖๐ บาท งานจัดหาไม้หมอนรองราง ๑๗,๕๑๕,๓๓๘.๕๑ บาท งานจัดหาและเปลี่ยนประแจ ๓๒๕,๑๐๙,๐๓๐.๗๒ บาท งานปรับปรุงสะพานและช่องน้ำ ๕๒,๔๔๙,๗๕๖.๘๐ บาท งานเสริมความมั่นคงคันทาง ๗,๙๕๙,๕๐๐ บาท โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ๑,๒๖๖,๔๒๑,๖๐๐.๓๔ บาท โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต ๑๔,๑๖๕,๐๐๐ บาท งานปรับปรุงทางจากอุทกภัย ๙๑,๒๐๗,๒๘๐.๗๔ บาท จัดหาและติดตั้งเครื่องทวนสัญญาณ ๑๓,๗๐๗,๔๕๐ บาท จัดหาและติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ๕๓,๖๘๙,๐๐๐ บาท จัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน ๖๐,๗๘๔,๒๘๕.๗๖ บาท รวมทั้งการกู้เงินในประเทศโดยรัฐบาลรับภาระเพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๘,๘๓๖,๒๘๑,๐๑๘ บาท งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๖๐,๓๓๐,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงินโอนขึ้นเป็นทุนในระหว่างปี ๑๒,๒๒๘,๘๔๓,๙๗๕.๗๒ บาท เมื่อรวมกับทุนที่ยกมาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ แล้ว เงินทุน ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๙๐,๘๘๖,๒๔๓,๐๕๘.๗๔ บาท

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ มีมูลค่า ๘,๐๐๐,๖๗๐,๓๒๓.๒๖ บาท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นเงิน ๕,๑๒๐,๐๙๖,๘๔๘.๗๐ บาท หรือประมาณร้อยละ ๖๔.๐๐ ของสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นพัสดุดังกล่าว ลูกหนี้ เงินยืมตมรอง และสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ โดยมีหนี้สินหมุนเวียน ๑๒,๘๗๔,๖๕๔,๕๔๗.๑๖ บาท และอัตราส่วนระหว่างสินทรัพย์หมุนเวียนต่อหนี้สินหมุนเวียนเท่ากับ ๐.๖๑:๑

เงินกู้ยืมระยะยาว เงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เงินกู้จากสถาบันเครดิตแห่งชาติของรัฐบาลสาธารณรัฐฝรั่งเศส เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น เงินกู้ธนาคารออมสิน และสถาบันการเงินต่างๆ เงินกู้โดยการออกพันธบัตรการรถไฟฯ หักด้วยส่วนผ่อนชำระแล้วคงค้างชำระ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๕๔,๘๘๘,๖๒๓,๙๑๔.๘๔ บาท ในจำนวนนี้ได้แยกไปรวมไว้ในหมวดหนี้สินหมุนเวียน เนื่องจากจะถึงกำหนดชำระในระยะ ๑ ปี จำนวน ๑๑,๒๙๑,๑๓๓,๗๒๘.๗๐ บาท ส่วนที่เหลือจำนวน ๔๓,๕๙๗,๔๙๐,๑๘๖.๑๔ บาท แสดงในรายการเงินกู้ยืมระยะยาว

๒. สินทรัพย์ถาวร

มูลค่าสินทรัพย์ที่เป็นทางถาวร เครื่องบริภัณฑ์รถไฟและรายการทั่วไปเกี่ยวกับการลงทุน ยกมาจากปี ๒๕๕๑ โดยไม่หักค่าเสื่อมราคา รวมเป็นเงิน ๑๐๐,๖๓๒,๗๕๗,๘๐๕.๐๔ บาท เพิ่มขึ้นในระหว่างปีงบประมาณ ๘,๙๑๕,๒๗๙,๒๗๓.๓๐ บาท รวมยอดสินทรัพย์ถาวรเมื่อสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๑๐๙,๕๔๘,๐๓๗,๐๗๘.๓๔ บาท สำหรับสินทรัพย์ถาวรจำนวนนี้การรถไฟฯ ได้มีการคิดค่าเสื่อมราคาสะสมไว้

จนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๒๘,๘๓๕,๗๗๒.๔๔ บาท เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเสื่อมราคาสะสมยกมา จากปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ซึ่งมีจำนวน ๒๖,๘๙๓,๖๘๙,๕๗๓.๐๕ บาท คงเป็นค่าเสื่อมราคาสะสมเพิ่มขึ้นใน ปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๑,๙๔๑,๗๖๐,๑๙๙.๓๙ บาท

๓. ผลการดำเนินงาน

รายได้ในการดำเนินงานก่อนหักรายจ่ายสำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๑ ถึง กันยายน ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๘,๖๐๖,๔๘๗,๒๘๓.๓๐ บาท จำแนกเป็นรายได้การโดยสาร ๔,๓๐๘,๐๖๔,๘๔๔.๔๕ บาท หรือ ร้อยละ ๕๐.๐๖ รายได้การสินค้า ๒,๐๕๓,๔๕๐,๗๐๒ บาท หรือร้อยละ ๒๓.๘๖ และรายได้ดำเนินการ กิจการอื่น ๆ ๒,๒๔๔,๙๗๑,๗๓๖.๘๕ บาท หรือ ร้อยละ ๒๖.๐๘ รายได้ในการดำเนินงานของปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๑ แล้ว ปรากฏว่ารายได้ลดลง ๔๔,๑๒๘,๐๙๘.๓๗ บาท หรือ ลดลงร้อยละ ๐.๕๑ รายได้ที่ลดลงเป็นรายได้การสินค้าลดลง ๓๓๘,๓๗๘,๓๗๕ บาท หรือลดลงร้อยละ ๑๔.๑๕ รายได้การโดยสารเพิ่มขึ้น ๑๕๙,๐๓๗,๔๖๕.๐๙ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๘๓ และรายได้ดำเนินการ กิจการอื่น ๆ เพิ่มขึ้น ๑๓๕,๒๑๒,๘๑๑.๕๔ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๔๑

รายจ่ายในการดำเนินงานปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๑๐,๙๖๒,๗๗๗,๑๔๓.๐๑ บาท ต่ำกว่า ปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เป็นเงิน ๖๘๖,๖๒๑,๓๒๕.๖๗ บาท หรือลดลงร้อยละ ๕.๘๙ จำแนกเป็นรายจ่ายบำรุง ทางอาณัติสัญญา และสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น ๒๑,๗๒๕,๘๐๒.๘๑ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๓๘ รายจ่ายบำรุง รักษาอาคารและล้อเลื่อนเพิ่มขึ้น ๒๕๙,๔๙๗,๔๑๔.๑๒ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๔๘ รายจ่ายการหาประโยชน์ และการขนส่งลดลง ๙๘๑,๘๘๑,๐๑๓.๑๔ บาท หรือลดลงร้อยละ ๑๓.๕๙ รายจ่ายการบริหารและค่าใช้จ่าย ตำรวจรถไฟเพิ่มขึ้น ๑๔,๐๔๒,๔๗๐.๕๔ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๓๗

รายจ่ายในการดำเนินงานปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำแนกตามลักษณะค่าใช้จ่าย ได้ดังนี้ ค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับบุคคล ๕,๗๖๑,๑๓๐,๐๑๘.๔๗ บาท เท่ากับร้อยละ ๖๖.๙๔ ของรายได้ในการดำเนินงานเปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เพิ่มขึ้น ๒๑๕,๑๒๓,๗๑๙.๘๑ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๘๘ ค่าวัสดุและอื่น ๆ ๓,๐๑๒,๑๖๘,๔๗๔.๙๑ บาท เท่ากับร้อยละ ๓๕.๐๐ เพิ่มขึ้น ๑๑๔,๓๔๙,๘๙๙.๘๙ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๙๕ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ๒,๑๘๙,๔๗๘,๖๔๙.๖๓ บาท เท่ากับร้อยละ ๒๕.๔๔ ลดลง ๑,๐๑๖,๐๙๔,๙๔๕.๓๗ บาท หรือลดลงร้อยละ ๓๑.๗๐

อัตราส่วนรายจ่ายต่อรายได้ในการดำเนินงาน สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เท่ากับร้อยละ ๑๒๗.๓๘ เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ซึ่งเท่ากับร้อยละ ๑๓๔.๖๗ อัตราส่วนรายจ่ายต่อรายได้ลดลง ๗.๒๙

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๒ รายได้หักรายจ่ายในการดำเนินงานแล้ว ขาดทุนจากการดำเนินงาน ๒,๓๕๖,๒๘๙,๘๕๙.๗๑ บาท เมื่อบวกกำไรจากการขายทรัพย์สิน ๑๒,๕๐๖,๑๒๙.๙๗ บาท รายได้จากการ บริจาค ๔๑๓,๑๒๕,๑๓๒.๑๙ บาท และรายได้อุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ๑,๔๘๕,๕๓๒,๒๑๑.๔๕ บาท หักค่าใช้จ่ายบำรุงและบำนาญ ๒,๙๓๖,๖๒๙,๔๐๒.๕๒ บาท ค่าใช้จ่ายภาระบำนาญและบำนาญตกทอด ๗๔๖,๔๗๕,๕๓๑.๘๑ บาท ค่าเสื่อมราคา ๑,๙๗๙,๖๕๕,๑๖๕.๙๔ บาท ดอกเบี้ยเงินกู้ ๒,๑๕๒,๕๖๑,๘๕๓.๔๘ บาท ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ๓๑๔,๕๖๗,๙๙๙.๑๙ บาท ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ๑,๔๘๕,๕๓๒,๒๑๑.๔๕ บาท และขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุและตัดบัญชีทรัพย์สิน ๘,๕๒๑,๗๗๗.๓๑ บาท แล้ว ขาดทุนสุทธิ ๑๐,๐๖๙,๐๗๐,๓๒๗.๘๐ บาท ขาดทุนสูงกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เป็นเงิน ๑๓๒,๙๒๕,๒๐๖.๘๕ บาท



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีหน้าที่ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑ งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของการรถไฟฯ ซึ่งผู้บริหารของการรถไฟฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ ที่แสดงยอดในงบดุล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑ จำนวน ๘๐,๗๑๒.๕๙ ล้านบาท และ ๗๓,๗๓๙.๐๗ ล้านบาท และบัญชีที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากรายงานสินทรัพย์ถาวรจากระบบบัญชีสินทรัพย์ถาวรมีความแตกต่างกับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง จึงไม่สามารถกระทบยอดกับบัญชีแยกประเภทได้ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ ๕.๕ นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้แยกมูลค่าที่ดินในส่วนที่ใช้ในการหาผลประโยชน์ และผังการใช้ประโยชน์จากที่ดินที่มีอยู่ไม่เป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟฯ ไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนที่นำไปหาผลประโยชน์ได้ รวมทั้งไม่ทราบจำนวนผู้ใช้ประโยชน์จากที่ดินที่แท้จริง

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอ เกี่ยวกับลูกหนี้การค้าและบริการ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑ จำนวน ๒๘๐.๑๘ ล้านบาท และ ๒๘๘.๐๓ ล้านบาท ที่มีผลกระทบต่อความถูกต้องของรายได้ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนว่าครบถ้วนหรือไม่

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นเพื่อให้ได้หลักฐานเป็นที่พอใจเกี่ยวกับมูลค่าของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ และลูกหนี้การค้าและบริการ ทำให้เกิดผลกระทบต่อลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบดุล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑ และผลกระทบต่อความถูกต้องของค่าเสื่อมราคาและรายได้ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนว่าครบถ้วนหรือไม่

ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ ๕.๑๕ เรื่อง รายได้จากเงินบริจาคการรับรู้หนี้ ส่วนใหญ่มิใช่รายได้ที่เกิดขึ้นจากการได้รับบริจาค แต่เป็นรายได้ที่ได้รับจากมูลค่าสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าที่ดินสร้างขึ้นแล้วตกเป็นของการรถไฟฯ ตามข้อกำหนดในสัญญา ซึ่งการรถไฟฯ มิได้รับรู้เป็นรายได้ค่าเช่าตลอดอายุสัญญาเช่านั้นๆ แต่จะเริ่มรับรู้เป็นรายได้จากเงินบริจาคการรับรู้เมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่าแล้วนำมาทยอยรับรู้เป็นรายได้จากเงินบริจาคตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสิ่งก่อสร้างนั้นๆ จึงไม่เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีเกี่ยวกับการรับรู้รายได้

เนื่องจากเรื่องที่ถูกกล่าวไว้ในวรรค ๒ วรรค ๓ วรรค ๔ และวรรค ๕ มีสาระสำคัญอย่างมากต่อการเงิน
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่อาจแสดงความเห็นต่อการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒
และ ๒๕๕๑

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ ๕.๒๒ เรื่อง หนี้สินที่อาจ
เกิดขึ้น โดยการรถไฟฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้อง จำนวน ๑๔,๒๓๒.๘๗ ล้านบาท



(นางดาหวัน วงศ์พยัคฆ์)

ผู้อำนวยการสำนักงาน



(นางสาวนุชนาถ จันทา)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

Office of the Auditor General

วันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๓



การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบดุล
ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑

หน่วย : บาท

สินทรัพย์	หมายเหตุ	๒๕๕๒	๒๕๕๑
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๕.๑	๕,๑๒๐,๐๙๖,๘๔๘.๗๐	๗๑๘,๗๖๔,๓๓๑.๔๑
ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ	๕.๒	๒๘๐,๑๘๔,๘๐๖.๑๖	๒๘๘,๐๒๙,๘๙๓.๗๖
ลูกหนี้อื่น		๓๒,๔๒๓,๔๕๙.๓๗	๑๖,๔๖๑,๓๙๘.๖๖
เงินยืมทรวอง		๔๘,๒๙๗,๖๔๒.๖๔	๕๓,๙๘๐,๖๑๓.๘๙
พัสดุดังเหลือ	๕.๓	๒,๓๕๓,๓๗๔,๗๙๔.๑๖	๒,๑๗๒,๓๗๐,๐๕๙.๓๕
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		๑๖๖,๒๙๒,๗๗๒.๒๓	๕,๐๙๓,๘๖๐.๙๘
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		๘,๐๐๐,๖๗๐,๓๒๓.๒๖	๓,๒๕๕,๗๐๐,๑๕๘.๐๕
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	๕.๕	๘๐,๗๑๒,๕๘๗,๓๐๕.๙๐	๗๓,๗๓๙,๐๖๘,๒๓๑.๙๙
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	๕.๖	๒๗,๘๔๖,๙๖๓,๓๙๕.๒๘	๒๔,๑๗๓,๘๕๖,๙๐๘.๐๖
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	๕.๗	๒๕,๒๘๕,๘๒๓.๖๗	๒๕,๙๔๓,๑๗๑.๔๒
เงินจ่ายอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ		๙๕,๔๘๒,๘๒๒.๕๒	๖๒๘,๐๐๔,๔๕๙.๖๗
เงินจ่ายล่วงหน้า		๔๘๘,๔๖๓,๑๓๕.๐๙	๔๕๐,๘๗๒,๕๗๕.๘๙
สินทรัพย์อื่น	๕.๘	๔๕๒,๔๖๓,๑๐๒.๙๒	๔๒๙,๙๓๑,๖๐๖.๕๖
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	๕.๙	๑๐๙,๖๒๑,๒๔๕,๕๘๕.๓๘	๙๙,๔๔๗,๖๗๖,๙๕๓.๕๙
รวมสินทรัพย์		๑๑๗,๖๒๑,๙๑๕,๙๐๘.๖๔	๑๐๒,๗๐๒,๓๗๗,๑๑๑.๖๔

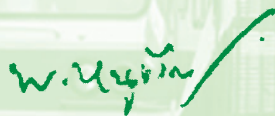
หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบดุล
ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑

หน่วย : บาท

หนี้สินและส่วนของทุน	หมายเหตุ	๒๕๕๒	๒๕๕๑
หนี้สินหมุนเวียน			-
เงินกู้เบิกเกินบัญชี		-	๑๗,๒๗๐,๕๗๘.๗๐
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๕.๑๐	๘๗๕,๑๗๕,๘๒๐.๙๗	๙๔๑,๘๕๑,๐๔๐.๔๘
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายใน ๑ ปี	๕.๑๑	๑๑,๒๙๑,๑๓๓,๗๒๘.๗๐	๔,๔๘๓,๙๓๒,๕๖๕.๙๓
เจ้าหนังกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	๕.๑๒	๒๔๒,๓๐๕,๙๑๔.๖๓	๒๕๐,๗๕๔,๓๙๙.๑๕
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ		๓๕๑,๕๘๙,๑๒๑.๗๖	๓๙๗,๖๓๖,๐๕๙.๓๔
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		๑๑๔,๔๔๙,๙๖๑.๑๐	๑๒๐,๘๑๙,๙๔๗.๗๐
รวมหนี้สินหมุนเวียน		๑๒,๘๗๔,๖๕๔,๕๔๗.๑๖	๖,๒๑๒,๒๖๔,๕๙๑.๓๐
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาว	๕.๑๑	๔๓,๕๙๗,๔๙๐,๑๘๖.๑๔	๔๗,๐๒๗,๕๘๙,๕๖๑.๘๑
เจ้าหนี้ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	๕.๑๓	๒,๕๘๕,๖๘๙.๐๑	๒๘๘,๘๐๔,๐๓๙.๔๔
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		๒๕,๒๘๕,๘๒๓.๖๗	๒๕,๙๔๓,๑๗๑.๔๒
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ	๕.๑๔	๑,๕๑๔,๙๘๑,๓๒๒.๕๔	๑,๐๔๗,๙๒๙,๘๓๗.๙๔
เงินประกันและเงินมัดจำ		๕๑๙,๕๔๙,๕๖๑.๖๖	๕๕๑,๓๑๐,๒๓๗.๒๖
รายได้จากเงินบริจาคการรับรู้	๕.๑๕	๘,๕๙๗,๔๘๐,๑๒๔.๗๗	๓,๘๒๑,๘๐๘,๙๕๑.๖๓
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	๕.๑๖	๑๓,๕๐๐,๗๑๕,๓๙๕.๒๖	๑๒,๗๕๔,๒๓๙,๘๖๓.๔๕
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		๖๗,๗๕๘,๐๘๘,๑๐๓.๐๕	๖๕,๕๑๗,๖๒๕,๖๖๒.๙๕
รวมหนี้สิน		๘๐,๖๓๒,๗๔๒,๖๕๐.๒๑	๗๑,๗๒๙,๘๙๐,๒๕๔.๒๕
ส่วนของทุน			
เงินทุน	๕.๑๗	๙๐,๘๘๖,๒๔๓,๐๕๘.๗๔	๗๘,๖๕๗,๓๙๙,๐๘๓.๐๒
ขาดทุนสะสม		(๕๓,๘๙๗,๐๖๙,๘๐๐.๓๑)	(๔๗,๖๘๔,๙๑๒,๒๒๕.๖๓)
รวมส่วนของทุน		๓๖,๙๘๙,๑๗๓,๒๕๘.๔๓	๓๐,๙๗๒,๔๘๖,๘๕๗.๓๙
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		๑๑๗,๖๒๑,๙๑๕,๙๐๘.๖๔	๑๐๒,๗๐๒,๓๗๗,๑๑๑.๖๔

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายพีระเดช หนูขวัญ)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี


(นายยุทธนา ทัพเจริญ)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๒	๒๕๕๑
รายได้			
รายได้จากการขนส่ง		๖,๓๙๐,๐๘๗,๒๓๒.๔๕	๖,๕๖๘,๔๓๔,๔๖๒.๔๑
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์		๑,๓๕๙,๐๘๐,๘๐๕.๗๕	๑,๑๑๔,๕๕๙,๔๐๘.๕๘
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาล	๕.๑๘.๑	๔๕,๗๗๓,๓๐๐.๐๐	๔๙,๕๕๖,๐๐๐.๐๐
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		๑๐๕,๖๕๒,๖๔๙.๘๐	๑๒๙,๔๙๑,๗๓๐.๕๙
รายได้อื่นๆ		๗๐๕,๘๙๓,๒๙๕.๓๐	๗๘๘,๕๓๓,๗๘๐.๐๙
รวมรายได้		๘,๖๐๖,๔๘๗,๒๘๓.๓๐	๘,๖๕๐,๖๑๕,๓๘๑.๖๗
ค่าใช้จ่าย			
การบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง		๑,๕๙๑,๑๑๗,๔๐๗.๖๖	๑,๕๖๙,๓๙๑,๖๐๔.๘๕
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		๒,๕๑๙,๙๗๗,๐๓๑.๖๔	๒,๒๖๐,๔๙๙,๖๑๗.๕๒
การเดินรถขนส่ง		๖,๒๔๕,๐๑๑,๙๐๘.๖๖	๗,๒๒๖,๘๙๘,๙๒๑.๘๐
การบริหาร		๖๑๕,๒๔๔,๕๔๑.๐๐	๕๘๔,๒๑๕,๐๐๗.๘๗
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ (ต่ำ) สูงกว่างบประมาณที่รับ (รายละเอียดแนบ)	๕.๒๐	(๘,๕๗๓,๗๔๕.๙๕)	๘,๔๑๓,๓๑๖.๖๔
รวมค่าใช้จ่าย		๑๐,๙๖๒,๗๗๗,๑๔๓.๐๑	๑๑,๖๔๙,๓๙๘,๔๖๘.๖๘
ขาดทุนจากการดำเนินงาน		(๒,๓๕๖,๒๘๙,๘๕๙.๗๑)	(๒,๙๙๘,๗๘๓,๐๘๗.๐๑)
รายได้อื่น			
กำไรจากการขายสินทรัพย์		๑๒,๕๐๖,๑๒๙.๙๗	๑๕,๐๓๘,๗๘๔.๘๘
รายได้จากการรับบริจาค		๔๑๓,๑๒๕,๑๓๒.๑๙	๑๔๔,๒๒๒,๔๒๓.๑๒
รายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ		๑,๔๘๕,๕๓๒,๒๑๑.๔๕	๗๙๖,๐๗๐,๓๖๘.๒๑
รวมรายได้อื่น		๑,๙๑๑,๑๖๓,๔๗๓.๖๑	๙๕๕,๔๓๑,๕๗๖.๒๑
ค่าใช้จ่ายอื่น			
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	๕.๒๑	๒,๙๓๖,๖๒๙,๔๐๒.๕๒	๒,๗๗๗,๓๕๖,๙๔๓.๔๐
ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	๕.๑๖	๗๔๖,๔๗๕,๕๓๑.๘๑	๔๔๒,๖๑๙,๘๗๘.๘๙
ค่าเสื่อมราคา		๑,๙๗๙,๖๕๕,๑๖๕.๙๔	๑,๖๓๘,๙๘๘,๒๘๔.๖๒
ดอกเบี้ยจ่าย		๒,๑๕๒,๕๖๑,๘๕๓.๔๘	๒,๑๓๔,๙๙๘,๑๖๕.๒๙
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		๓๑๔,๕๖๗,๙๙๙.๑๙	๓๖๔,๙๙๒,๔๗๙.๑๗
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		๗,๕๐๓,๐๕๐.๖๖	๑,๗๘๐,๐๖๕.๒๘
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุ		๑,๐๑๘,๗๒๖.๖๕	๑,๗๔๗,๘๓๘.๙๙
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ		๑,๔๘๕,๕๓๒,๒๑๑.๔๕	๗๙๖,๐๗๐,๓๖๘.๒๑
รวมค่าใช้จ่ายอื่น		๙,๖๒๓,๙๔๓,๙๔๑.๗๐	๘,๑๕๘,๕๕๔,๐๒๓.๘๕
ขาดทุนสุทธิ	๕.๑๙	(๑๐,๐๖๙,๐๗๐,๓๒๗.๘๐)	(๑๐,๒๐๑,๙๙๕,๕๓๓.๖๕)

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๒	๒๕๕๑
ทุน			
ยอดยกมาต้นงวด		๗๘,๖๕๗,๓๙๙,๐๘๓.๐๒	๕๔,๗๗๘,๐๓๘,๘๓๓.๔๑
เพิ่มระหว่างงวด			
เงินงบประมาณจากรัฐบาล		๓,๔๕๔,๖๓๘,๙๗๕.๗๒	๑,๑๖๗,๗๑๐,๒๔๙.๖๑
เงินรัฐบาลรับภาระ		๖๐,๓๓๐,๐๐๐.๐๐	๑๒๑,๖๗๐,๐๐๐.๐๐
เงินกู้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ		๘,๗๑๓,๘๗๕,๐๐๐.๐๐	๒๒,๕๘๙,๙๘๐,๐๐๐.๐๐
ยอดปลายงวด	๕.๑๗	๙๐,๘๘๖,๒๔๓,๐๕๘.๗๔	๗๘,๖๕๗,๓๙๙,๐๘๓.๐๒
ขาดทุนสะสม			
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดก่อนปรับปรุง		๔๗,๖๘๔,๙๑๒,๒๒๕.๖๓	๔๑,๘๘๗,๐๘๔,๔๒๘.๓๒
ผลสะสมเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีและปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญ			-
รายได้จากการขนส่ง	๔.๑	๒,๗๖๙,๖๓๑.๐๐	-
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	๔.๒	(๖๗,๒๓๖,๑๑๓.๐๐)	-
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	๔.๓	๕๑,๓๒๖,๖๑๕.๐๐	(๒๔,๒๗๖,๗๘๘.๐๐)
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร		-	๕๘,๔๖๖.๐๐
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าสิทธิติดตັ่งป้ายโฆษณา	๔.๔	(๔๕๒,๙๐๐.๐๐)	-
ค่าใช้จ่ายในการบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	๔.๕	๔,๒๘๖,๗๙๕.๒๔	-
รายจ่ายการบริหาร		-	๒๐,๐๕๐,๕๘๔.๖๖
รายได้จากการบริจาค	๔.๖	(๗๐,๗๗๐,๑๑๙.๓๖)	-
รายจ่ายดำเนินงานกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานฯ	๔.๗	(๑๐,๐๐๐.๐๐)	-
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดภายหลังปรับปรุง		๔๗,๖๐๔,๘๒๖,๑๓๔.๕๑	๔๑,๘๘๒,๙๑๖,๖๙๐.๙๘
รายการเพิ่ม (ลด) ระหว่างงวด			
เงินชดเชยผลขาดทุน	๕.๑๘.๒	(๓,๗๗๖,๘๒๖,๖๖๒.๐๐)	(๔,๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐)
ขาดทุนสุทธิประจำงวด	๕.๑๙	๑๐,๐๖๙,๐๗๐,๓๒๗.๘๐	๑๐,๒๐๑,๙๙๕,๕๓๔.๖๕
ขาดทุนสะสมปลายงวด		๕๓,๘๙๗,๐๖๙,๘๐๐.๓๑	๔๗,๖๘๔,๙๑๒,๒๒๕.๖๓
รวมส่วนของทุน		๓๖,๙๘๙,๑๗๓,๒๕๘.๔๓	๓๐,๙๗๒,๔๘๖,๘๕๗.๓๙

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑

หน่วย : บาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	๒๕๕๒	๒๕๕๑
ขาดทุนสุทธิ	(๑๐,๐๖๙,๐๗๐,๓๒๗.๘๐)	(๑๐,๒๐๑,๙๙๕,๕๓๔.๖๕)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนสุทธิเป็นเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าเสื่อมราคา	๑,๙๗๙,๖๕๕,๑๖๕.๙๔	๑,๖๓๘,๙๘๘,๒๘๔.๖๒
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนตัดจ่ายเพิ่มขึ้น	๑๙๓,๙๖๐,๗๓๘.๐๑	๑๗๒,๓๘๒,๔๗๖.๒๐
หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้น	๑๔,๕๘๓,๓๓๖.๘๐	๖,๓๐๕,๙๙๗.๓๐
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์เพิ่มขึ้น	(๑๒,๔๕๗,๗๗๒.๙๗)	(๑๕,๐๓๘,๗๘๔.๘๘)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ณ วันสิ้นงวด)	๓๑๕,๐๘๖,๒๔๒.๐๑	๓๙๘,๐๙๕,๖๔๐.๑๑
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุเพิ่มขึ้น	๑,๐๑๘,๗๒๖.๖๕	๑,๗๔๗,๘๓๘.๙๙
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์เพิ่มขึ้น	๒๒,๒๐๕,๘๕๔.๗๑	๑,๗๘๐,๐๖๕.๒๘
รายได้จากการบริจาคเพิ่มขึ้น	(๔๑๓,๑๒๕,๑๓๒.๑๙)	(๑๔๔,๒๒๒,๔๒๓.๑๒)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	๒,๑๕๒,๕๖๑,๘๕๓.๔๘	๒,๑๓๔,๙๙๘,๑๖๕.๒๙
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอดเพิ่มขึ้น	๗๔๖,๔๗๕,๕๓๑.๘๑	๔๔๒,๖๑๙,๘๗๘.๘๙
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(๕,๐๖๙,๑๐๕,๗๘๓.๕๕)	(๕,๕๖๔,๓๓๘,๓๕๕.๙๗)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้าและบริการลดลง	๙,๖๓๑,๘๐๘.๘๐	๔,๙๕๑,๙๐๒.๑๑
ลูกหนี้อื่น (เพิ่มขึ้น)	(๑๘,๗๓๑,๖๙๑.๗๑)	(๒๐๑,๔๔๙.๓๖)
เงินยืมที่ตรงลดลง (เพิ่มขึ้น)	๕,๖๘๒,๙๗๑.๒๕	(๓,๐๗๙,๙๐๑.๐๐)
พัสดุดังเหลือ (เพิ่มขึ้น)	(๔๐๓,๓๑๘,๕๖๘.๖๓)	(๑๘๗,๙๑๔,๖๖๙.๐๙)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น (เพิ่มขึ้น)	(๑๖๑,๑๙๘,๙๑๑.๒๕)	(๓,๒๖๙,๘๐๓.๒๒)
ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับลดลง	-	๑๙๒,๙๙๒,๓๖๕.๗๔
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงานลดลง	๖๕๗,๓๔๗.๗๕	๘,๔๗๑,๔๙๗.๙๖
เงินจ่ายอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการลดลง (เพิ่มขึ้น)	๕๒๘,๒๓๔,๘๔๑.๙๑	(๔๘๓,๑๒๒,๐๖๕.๐๒)
เงินจ่ายล่วงหน้า (เพิ่มขึ้น)	(๑๙๖,๓๐๐,๐๐๐.๐๐)	(๓๙๙,๔๑๗,๕๖๐.๒๙)
สินทรัพย์อื่นลดลง	๑๐,๕๓๗,๒๐๑.๐๖	๑๑,๖๖๖,๘๕๗.๔๑
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย (ลดลง)	(๒๗๖,๒๔๔,๒๙๘.๑๐)	(๓๕๕,๓๖๐,๒๓๔.๘๖)
เจ้าหนีกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ (ลดลง) เพิ่มขึ้น	(๘,๔๔๘,๔๘๔.๕๒)	๑๗๖,๒๓๓,๔๗๒.๐๖
หนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น	๑๒,๒๙๘,๘๘๐.๐๗	๔๐,๑๗๗,๘๕๒.๘๓
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน(ชำระคืนเงินกู้)	(๒,๑๓๙,๖๐๓.๗๐)	(๓๓,๑๑๓,๑๖๐.๙๔)
เจ้าหนีกองเงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)	๑,๙๖๐,๑๖๒.๒๕	(๘,๔๗๑,๔๙๗.๙๖)
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการเพิ่มขึ้น	๔๑๓,๕๐๕,๙๒๘.๖๗	๖๘,๘๖๖,๙๑๓.๖๘
รายได้เงินบริจาคหรือการรับรู้เพิ่มขึ้น	๒๔,๑๗๔,๑๔๘.๗๒	๔๑,๓๘๗,๘๕๒.๐๖
เงินประกันและเงินมัดจำ (ลดลง)	(๖๐๒,๔๔๙,๕๒๔.๙๖)	(๑,๗๒๐,๙๕๑,๓๘๔.๕๓)
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	(๕,๗๓๑,๒๕๓,๕๗๕.๙๔)	(๘,๒๑๔,๔๔๑,๔๐๘.๓๙)
จ่ายดอกเบี้ย	(๒,๑๙๙,๙๘๓,๙๐๔.๐๙)	(๒,๑๓๕,๒๐๔,๕๒๗.๒๗)
เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมดำเนินงาน	(๗,๙๓๑,๒๓๗,๔๘๐.๐๓)	๑๐,๓๔๙,๖๔๕,๙๓๕.๖๖)

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๒	๒๕๕๑
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์		๑๔,๓๗๙,๘๘๗.๙๖	๑๘,๓๕๑,๘๐๗.๕๙
เงินสดจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ-สุวรรณภูมิ		(๓,๕๖๗,๓๙๑,๐๓๔.๓๙)	(๒๑,๑๒๓,๒๓๘,๖๐๘.๘๗)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง		(๓,๑๖๘,๓๔๙,๑๗๗.๐๙)	(๔๑๐,๓๔๒,๘๖๒.๑๖)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(๖,๗๕๕,๖๖๐,๓๒๓.๕๒)	(๒๑,๕๖๙,๒๙๓,๖๖๓.๔๔)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสด (จ่ายชำระคืน) รับจากเงินเบิกเกินบัญชี		(๑๗,๒๗๐,๕๗๘.๗๐)	๑๗,๒๗๐,๕๗๘.๗๐
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว		๗,๕๖๗,๒๗๙,๐๐๐.๐๐	๙,๐๙๒,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		(๔,๕๐๑,๗๔๘,๗๓๘.๑๘)	(๖,๕๓๘,๑๙๓,๕๐๘.๔๙)
เงินสดรับจากเงินกู้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ-สุวรรณภูมิ		๘,๗๑๓,๘๗๕,๐๐๐.๐๐	๒๒,๕๘๙,๙๘๐,๐๐๐.๐๐
เงินสดรับจากเงินชดเชยผลขาดทุน		๓,๗๗๖,๘๒๖,๖๖๒.๐๐	๔,๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินสดรับจากเงินกู้ในประเทศที่รัฐบาลรับประกัน		๖๐,๓๓๐,๐๐๐.๐๐	๑๒๑,๖๗๐,๐๐๐.๐๐
เงินสดรับจากงบประมาณ		๓,๔๕๔,๖๓๘,๙๗๕.๗๒	๑,๑๖๗,๗๑๐,๒๔๙.๖๑
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน		๑๙,๐๕๓,๙๓๐,๓๒๐.๘๔	๓๐,๘๕๐,๔๓๗,๓๑๙.๘๒
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)-สุทธิ		๔,๔๐๑,๓๓๒,๕๑๗.๒๙	๑,๐๑๔,๔๓๘,๒๗๙.๒๘
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด		๗๑๘,๗๖๔,๓๓๑.๔๑	๑,๗๓๓,๒๐๒,๖๑๐.๖๙
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๕.๑	๕,๑๒๐,๐๙๖,๘๔๘.๗๐	๗๑๘,๗๖๔,๓๓๑.๔๑

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
รายได้และค่าใช้จ่ายสำนักงานตำรวจรถไฟ
สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๑

หน่วย : บาท

	๒๕๕๒	๒๕๕๑
รายได้		
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่ายให้กับตำรวจรถไฟ	๒๖๑,๔๔๖,๑๐๐.๐๐	๒๔๒,๘๕๘,๔๐๐.๐๐
รวมรายได้	๒๖๑,๔๔๖,๑๐๐.๐๐	๒๔๒,๘๕๘,๔๐๐.๐๐
ค่าใช้จ่าย		
เงินเดือนค่าจ้าง	๑๘๘,๗๕๑,๒๙๗.๓๒	๑๘๗,๒๐๐,๐๗๓.๓๕
เงินพิเศษผู้รับ	๗๕๖,๗๒๐.๐๐	๑,๓๔๔,๓๑๗.๐๐
ค่าจ้างทำงานแทน, ค่าจ้างเฉพาะงาน	๕,๘๘๗.๐๐	-
ค่าล่วงเวลาตามกฎหมายแรงงาน	๙๑,๘๐๐.๐๐	-
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	๒๘,๐๓๔,๓๘๕.๒๓	๒๗,๘๑๑,๐๐๖.๔๙
ค่าเครื่องแบบ	-	๑,๒๕๐.๐๐
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	๒๐,๙๙๙,๐๒๗.๑๔	๒๑,๗๖๓,๒๖๑.๐๐
ค่าเล่าเรียน	๒,๖๓๓,๑๘๒.๐๐	๒,๔๕๘,๙๒๗.๐๐
ค่ารักษาพยาบาล	๒,๓๐๙,๙๕๒.๓๔	๒,๗๒๘,๙๑๐.๓๑
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	๒๘,๕๐๐.๐๐	๔๒,๖๙๐.๐๐
เงินยืมชีพภาคใต้	๙๗,๕๒๐.๐๐	๗๕,๗๔๐.๐๐
เงินสงเคราะห์บุตร	๓๐,๘๐๐.๐๐	๔๓,๗๐๐.๐๐
เงินช่วยเหลือการศึกษาบุตร	๔๖,๗๒๘.๐๐	๓๕,๒๑๕.๐๐
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	๒,๑๒๐,๘๙๖.๔๑	๑,๗๙๗,๕๕๓.๕๐
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	๘๑๙,๖๖๒.๗๖	๓๔๕,๕๕๑.๔๐
ค่าน้ำมันรถยนต์	๒,๘๖๖,๒๗๓.๗๘	๒,๘๙๑,๕๕๕.๙๔
ค่าซ่อมของใช้	๔๓,๐๙๕.๓๖	๔๑,๘๗๙.๐๔
ค่าสืบสวนลับ	๒๔๐,๐๐๐.๐๐	๒๒๐,๐๐๐.๐๐
ค่าธรรมเนียมศาล	-	๘๐๔.๐๐
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	๔๕,๕๖๐.๐๐	๓๖,๘๘๔.๐๐
ค่าใช้สอยอื่นๆ	๕๓๒,๙๕๐.๔๘	๑,๔๕๓,๗๕๓.๔๘
ค่าจ้างเหมา	๑๐๖,๑๔๔.๐๐	๑๕๙,๙๕๗.๐๐
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	๑,๑๘๙,๔๗๘.๐๗	๗๓๖,๐๔๔.๕๐
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	๑๒๑,๕๓๒.๐๘	๘,๐๖๖.๐๐
ค่าเวชภัณฑ์	๑๕๙.๒๖	๑,๐๕๒.๘๑
ค่าสี	๘,๙๐๕.๕๖	-
ค่าของใช้อื่นๆ	๙๙๑,๘๙๗.๒๖	๗๓,๕๒๔.๘๒
รวมค่าใช้จ่าย	๒๕๒,๘๗๒,๓๕๔.๐๕	๒๕๑,๒๗๑,๗๖๖.๖๔
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ (ต่ำ) สูงกว่างบประมาณที่รับ	(๘,๕๗๓,๗๔๕.๙๕)	๘,๕๘๑,๓๑๖.๖๔

