



รายงานประจำปี

การรถไฟแห่งประเทศไทย ปี 2554



สารบัญ

Contents

หน้า

วิสัยทัศน์ การกิจ และวัตถุประสงค์	๕
คณะกรรมการ	๖
การกำกับดูแลที่ดี	๘
แผนภูมิ	๑๗
คณะผู้บริหาร	๑๘
แนวโน้มของการรถไฟฟ้า	๒๑
การเดินรถ การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	๒๔
การดำเนินธุรกิจอื่นๆ	๓๑
โครงสร้างพื้นฐาน	๓๓
รถจักรและล้อเลื่อน	๔๒
การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ	๔๓
โครงการและแผนงาน	๕๒
บุคลากร สวัสดิการและงานด้านการต่างประเทศ	๕๕
ฐานะการเงินและการบัญชี	๖๕

วิสัยทัศน์ ภารกิจ และ วัตถุประสงค์

วิสัยทัศน์

มุ่งสู่ความเป็นเลิศในการให้บริการระบบรางที่
สะดวก ตรงต่อเวลา และปลอดภัย

ภารกิจหลัก

1. มุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่องค์กรรวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

2. ดำเนินการให้บริการขนส่งในเชิงสังคม เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศและตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำและมีประสิทธิภาพของภาครัฐ

3. ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

วัตถุประสงค์

1. เพื่อปรับปรุงผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจรอง รวมทั้งมีการจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

2. เพื่อให้เกิดการพัฒนาองค์กรและบุคลากรที่สอดคล้องกับแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบรางอันจะนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืนของการรถไฟแห่งประเทศไทยในระยะยาว

3. เพื่อให้เกิดบูรณาการ การทำงานร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ ของการรถไฟฯ ในการผลักดัน วิสัยทัศน์การรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

คณะกรรมการ

ตั้งแต่วันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๐ – ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๑

1. นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม ประธานกรรมการ

- | | |
|-----------------|--|
| ประวัติการศึกษา | - ปริญญาตรีวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า ธนบุรี
- นบส. 1 รุ่นที่ 35 สำนักงาน ก.พ.
- วปอ. รุ่นที่ 45 |
| ประวัติการทำงาน | - ปี 2520 เป็นเจ้าหน้าที่แรงงาน 3 กรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทย
- ปี 2521 เป็นนายช่างโยธา 3 กรมชลประทาน
- ปี 2521-2541 เริ่มงานที่กรมทางหลวง ในตำแหน่ง วิศวกรโยธา
ออกแบบทางหลวง
- ปี 2551 เป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
- 8 ตุลาคม 2551 เป็นอธิบดีกรมทางหลวง
- 15 ก.ย. 52 ถึง ปัจจุบัน ปลัดกระทรวงคมนาคม |
| ปัจจุบัน | ดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวงคมนาคม |

2. นายสรายุทธ เบญจกุล กรรมการ

- | | |
|-----------------|--|
| ประวัติการศึกษา | - นิติศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย
- ปริญญาโทด้านกฎหมายเปรียบเทียบ กฎหมายระหว่างประเทศ
สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโทด้านกฎหมายธุรกิจ สหราชอาณาจักร |
|-----------------|--|

	- นบส. 30 - บยส. 5
ประวัติการทำงาน	- ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลจังหวัดสกลนครแผนกคดีเยาวชนและครอบครัว - ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลประจำสำนักประธานศาลฎีกา - รองเลขาธิการส่งเสริมงานตุลาการ - ผู้พิพากษาศาลแพ่งกรุงเทพใต้ - ผู้ช่วยผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 3 - ผู้พิพากษาศาลจังหวัดพัทลุง - ที่ปรึกษากฎหมายและพนักงานอัยการ - รองเลขาธิการสำนักงานศาลยุติธรรม
ปัจจุบัน	ดำรงตำแหน่งรองเลขาธิการสำนักงาน ศาลยุติธรรม สังกัดกระทรวงยุติธรรม

3. นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ กรรมการ

ประวัติการศึกษา	- นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
ปัจจุบัน	ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

4. นายสมชาย ชาญนรงค์กุล กรรมการ

ประวัติการศึกษา	- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 22 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ - Certificate-Director Certification Program Class 122/2009 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.1) สำนักพัฒนาข้าราชการพลเรือน
- วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (เกษตรศาสตร์) สาขาส่งเสริมการเกษตร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาศาสตรบัณฑิต (เกษตรศาสตร์) สาขาโรคพืช มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการทำงาน

- นักวิชาการเกษตร สำนักงานเกษตรจังหวัดนครสวรรค์ กรมส่งเสริมการเกษตร
- นักวิชาการเกษตร 8 ผู้อำนวยการศูนย์ผลักดันสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออก กรมวิชาการเกษตร
- บุคลากร 8 ผอ. กองการเจ้าหน้าที่ กรมวิชาการเกษตร
- นักวิชาการเกษตร 8 ผู้อำนวยการกองควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร กรมวิชาการเกษตร
- นักบริหาร 9 รองอธิบดีกรมวิชาการเกษตร กรมวิชาการเกษตร
- นักบริหาร 9 รองผู้อำนวยการสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ
- นักบริหาร 10 ผู้ตรวจราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- นักบริหาร 10 อธิบดีกรมวิชาการเกษตร กรมวิชาการเกษตร
- อธิบดีกรมส่งเสริมสหกรณ์ กรมส่งเสริมสหกรณ์
- ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมวิชาการเกษตร

ปัจจุบัน

5. ผลสำรวจการบริหารเสี่ยงอารมณ์ การสมการ

ประวัติการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัจจุบัน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (เคหะการ) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ดำรงตำแหน่งจเรตำรวจ (สบ8) (เทียบเท่าผู้บัญชาการ) สังกัด

6. พลตำรวจตรี วิชัย สังข์ประไพ กรรมการ

7. นายนิพิฐ อริยวงศ์ กรรมการ

ประวัติการศึกษา

- ร.บ. (การเมือง การปกครอง)
- น.บ.
- พบ.ม. (รัฐประศาสนศาสตร์)

ประวัติการทำงาน

- ดำรงตำแหน่งระดับ 8
- ราชพัสดุ จ.กระบี่
- ธนารักษ์ จ.เพชรบุรี
- ธนารักษ์ จ.นครปฐม
- ธนารักษ์ จ.สมุทรปราการ
- ผู้อำนวยการกองนิติการ
- นิติกร 8 กลุ่มงานกฎหมาย
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารจัดการฐานข้อมูลที่ดินราชพัสดุ
- รักษาการในตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านกฎหมาย (นิติกร 9 ชช.) กลุ่มงานกฎหมาย
- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
- รองอธิบดีกรมธนารักษ์ (ด้านบริหาร)

ปัจจุบัน

ดำรงตำแหน่งรองอธิบดีกรมธนารักษ์ (ด้านบริหาร)

7. นายยุทธนา กัปปเจริญ กรรมการและเลขาธิการ

การกำกับดูแลที่ดี

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 24 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การรถไฟฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2535 กำหนดให้การรถไฟฯ มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วยประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นไม่น้อยกว่าสี่คน แต่ไม่เกินหกคน และผู้ว่าการเป็นกรรมการ ให้ผู้ว่าการเป็นเลขานุการคณะกรรมการ ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานและกรรมการอื่น

คณะกรรมการรถไฟฯ ชุดปัจจุบัน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ชุดปัจจุบัน เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2552

รายชื่อคณะกรรมการรถไฟฯ และจำนวนครั้งที่เข้าประชุม ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2553 – 25 สิงหาคม 2554

รายชื่อ	ตำแหน่ง	การเข้าประชุม
1. นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม	ประธานกรรมการ	10/12
2. นายสรารัฐ เบญจกุล	กรรมการ	10/12
3. นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ	กรรมการ	10/12
4. นายสมชาย ชาญณรงค์กุล	กรรมการ	7/12
5. พลตำรวจโท บริหาร เสี่ยงอรมณ	กรรมการ	12/12
6. พลตำรวจตรี วิชัย สังข์ประไพ	กรรมการ	7/12

7. นายนิพัทธ์ อริยวงศ์	กรรมการ	10/12
8. นายยุทธนา ทัพเจริญ (ผู้ว่าการ)	กรรมการ	12/12

การประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

จำนวนครั้งที่เข้าประชุม ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2553 – 25 สิงหาคม 2554

ลำดับที่	ประชุมครั้งที่.../ปี พ.ศ.	เมื่อวันที่	การเข้าร่วมประชุม ท่าน/จากทั้งหมด 8 ท่าน
1	10/2553	27 ตุลาคม 2553	6/8
2	11/2553	30 พฤศจิกายน 2553	8/8
3	12/2553	23 ธันวาคม 2553	7/8
4	1/2554	26 มกราคม 2554	7/8
5	2/2554	28 กุมภาพันธ์ 2554	7/8
6	3/2554	28 มีนาคม 2554	6/8
7	4/2554	27 เมษายน 2554	7/8
8	5/2554	31 พฤษภาคม 2554	8/8
9	ครั้งพิเศษ 1/2554	8 มิถุนายน 2554	5/8
10	6/2554	29 มิถุนายน 2554	7/8
11	7/2554	28 กรกฎาคม 2554	6/8
12	8/2554	25 สิงหาคม 2554	6/8

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔

คณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๐๓/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๕๓ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวน ๓ ท่าน ซึ่งประกอบด้วย

๑. นายนิพิฐ อริยวงศ์ ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า
๒. นายสราวุธ เบญจกุล กรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า
๓. นายสมชาย ชาญณรงค์กุล กรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า

โดยมีนายเกรียงไกร นุชถำของ ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ และนางอังครัตน์ เจริญจริยวัฒน์ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า

คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า เลขที่ ๑๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฟ้า และคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสมและจำเป็น โดยมีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๖ ครั้ง มีผลการดำเนินงานสรุปได้ ดังนี้

๑. สอบทานข้อมูลการแก้ไขปัญหาบัญชีสินทรัพย์ถาวรของการรถไฟฟ้า โดยให้คำแนะนำ ฝ่ายการเงินและการบัญชีไปดำเนินการศึกษาแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการบันทึกบัญชีทรัพย์สินเพื่อดำเนินการแยกทรัพย์สินในแต่ละหน่วยธุรกิจตามแนวทางของกรมบัญชีกลางและให้ความเห็นชอบแผนการประเมินราคาสินทรัพย์ของการรถไฟฟ้า โดยให้การรถไฟฟ้า ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีตกลงราคา เพื่อให้สามารถว่าจ้างได้อย่างรวดเร็ว และให้แบ่งขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษาเป็นรายละเอียดสินทรัพย์ของการรถไฟฟ้า เพื่อสามารถประเมินราคาได้ตามกรอบเวลาที่กำหนด อีกทั้งให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมเกี่ยวกับการกำหนดขอบเขตของงาน (TOR) ควรมีการทำประวัติสินทรัพย์ถาวรแต่ละรายการและมีรหัสกำกับสำหรับสินทรัพย์ถาวรแต่ละชิ้น เพื่อสะดวกในการตรวจนับและรองรับการจัดหาสินทรัพย์ถาวรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต, รายละเอียดของงานต้องมีคุณภาพคุ้มค่างบประมาณที่ลงทุนและสามารถแบ่งแยกทรัพย์สินเพื่อคำนวณต้นทุนของหน่วยธุรกิจ (Business Unit) และต้องมั่นใจว่าหากดำเนินการแล้วสามารถทำให้บัญชีสินทรัพย์ถาวรของการรถไฟฟ้า มีความชัดเจนและทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อถือและรับรองงบการเงินของการรถไฟฟ้า

๒. กำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ให้เกิดความเป็นอิสระและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบในแต่ละเรื่อง และเป็นรายไตรมาส เช่น มาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินรถ สอบทานข้อมูลการแก้ไขปัญหาบัญชีสินทรัพย์ถาวรของการรถไฟฟ้า, การวางระบบบัญชีและระบบควบคุมภายในของบริษัทดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link), การดำเนินโครงการพัฒนาจัดประโยชน์พื้นที่ย่านโรงงานมักกะสัน, สอบทานการบริหารจัดการเอกสารสิทธิที่ดินการรถไฟฟ้า ของฝ่ายบริหาร

ทรัพย์สิน, การจ้างซ่อมบำรุงรถจักร, กระบวนการจัดซื้อ/จัดหาของฝ่ายการพัสดุ, การพัฒนาและจัดประโยชน์ในพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ฯลฯ ทั้งนี้ ได้มีคำแนะนำหรือข้อสังเกตในประเด็นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การรถไฟฯ คณะอนุกรรมการและฝ่าย/สำนักงานที่เกี่ยวข้อง รับทราบหรือรับไว้พิจารณาดำเนินการเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ส่งผลให้การปฏิบัติงานในปี ๒๕๕๕ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเป็นที่ยอมรับได้

๓. สอบทานกิจกรรมและโครงสร้างอัตราค่าจ้างของฝ่ายตรวจสอบภายใน ตลอดจนคุณสมบัติของผู้ตรวจสอบ และประสิทธิผลของฝ่ายตรวจสอบภายใน พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบประจำปี ให้นโยบายหรือแนวทางการตรวจสอบซึ่งถือเป็นเรื่องที่มีความเสี่ยงสูง ให้ความเห็นชอบกฎบัตรฝ่ายตรวจสอบภายใน และหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน

๔. ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในได้มีโอกาสพัฒนาเพิ่มพูนความรู้ด้านการตรวจสอบภายใน โดยสนับสนุนพนักงานให้เข้ารับการอบรมจากสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย เช่น หลักสูตรระบบการบริหารผลงานสำหรับผู้ตรวจสอบภายใน, เครื่องมือและเทคนิคสำหรับผู้ตรวจสอบเบื้องต้น, ทักษะในการปฏิบัติงานตรวจสอบ, มาตรฐานการควบคุมภายใน, การตรวจสอบระบบสินค้าคงคลัง, การตรวจสอบกระบวนการจัดซื้อ, การพัฒนาแผนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการบริหารความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

๕. กำกับดูแลความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงของรัฐบาลกิจ โดยพิจารณารายงานของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญ และจุดอ่อนที่มีนัยสำคัญของรัฐบาลกิจ

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินตนเองเกี่ยวกับ องค์ประกอบ การแต่งตั้งและหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ การประชุม กิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบ ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ผู้สอบบัญชี และผู้ตรวจสอบภายใน ได้สรุปผลการประเมินตนเองอยู่ในเกณฑ์ดี

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าในปีที่ผ่านมาการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีระบบการกำกับดูแลที่ดี รวมถึงการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ที่สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

จากสรุปรายงานดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ของคณะกรรมการตรวจสอบ ในอันที่จะเสริมสร้างและพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้มีระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดียิ่งขึ้นและมีมูลค่าเพิ่มต่อองค์กรในที่สุด



(นายนิพิฐ อริวงค์)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ

แผนผังองค์กรการรถไฟแห่งประเทศไทย



คณะผู้บริหาร

นายยุทธนา กัทเพจริญ	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายบัญชา คงนคร	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายประเสริฐ อิตตะนันท์	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายประจักษ์ มโนรัม	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายวิโรจน์ เจริญพงศ์พันธ์	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายภากรณ์ ตั้งเจตสากว	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายกริช ศฤงชัยรัช	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายกมล ตั้งกิจเจริญชัย	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายสุประภาส เสนีวงศ์ ณ อยุธยา	ผู้ช่วยผู้ว่าการ 1
นายปาลนทพ มาลากุล ณ อยุธยา	ผู้ช่วยผู้ว่าการ 2
นางสาวกัลป์ยานี ครองบุญยิ่ง	ผู้ช่วยผู้ว่าการ 3
นายศิริพงษ์ พฤทธิพันธุ์	ผู้ช่วยผู้ว่าการ 4
นายณรินทร์ จันทรเดชา	ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ
นายสิทธิพงษ์ พรหมลา	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายเจน บุญชื้อ	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายพีระเดช หงษ์วิทย	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวรวิทย์ มาลา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
นางสาววิมลรัตน์ ทับน้อย	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานบุคคล
นายสุนทร บาลยอ	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	ผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล
นายเทอดชัย เพ่งไพฑูริย์	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นายทวิศักดิ์ สุทธิเสริม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร

นายจร รุ่งฐานีย์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายเกรียงไกร นุชสำยอง	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวิฑูรย์ สรรเสริญ	หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
นายดำรงค์ พระพงษ์กุล	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นายเอก สิริเวคิน	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัย และพัฒนา
นายสุรัตน์ ดับใหม่	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นายต้องจิตร์ บุญฤทธิ์	หัวหน้าสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นายคำนวณ ทองนาค	หัวหน้าสำนักงานจัดการทรัพย์สิน
พล.ต.ต.สมวุฒิ วรรณพิรุณ	ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
นายศักดิ์ชัย หาญอาษา	ผู้ตรวจรถไฟ 1
นายนรากร ปั่นเก่า	ผู้ตรวจรถไฟ 2
นายสมยุทธ์ เรือนงาม	ผู้ตรวจรถไฟ 3
นางสิริมา หิรัญเจริญเวช	ผู้ตรวจรถไฟ 4

การเดินขบวน, การขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า

การดำเนินงานด้านการเดินรถ

1. การจัดเดินขบวนรถ

การรถไฟฯ ได้ให้บริการเดินขบวนรถโดยสาร และขบวนรถสินค้าทั่วประเทศ จำนวน 441 ขบวน ต่อวัน จำแนกออกเป็นขบวนรถโดยสาร จำนวน 321 ขบวน และขบวนรถสินค้า จำนวน 120 ขบวน ดังแสดงไว้ในตาราง

1.1 การเดินรถในทางสายใหญ่

ในปีงบประมาณ 2554 การรถไฟฯ ได้ให้บริการเดินขบวนรถโดยสาร จำนวน 321 ขบวน ประกอบด้วย รถด่วนพิเศษ 22 ขบวน, รถด่วน 18 ขบวน, รถเร็ว 34 ขบวน, รถธรรมดา 30 ขบวน, รถท้องถิ่น 55 ขบวน, รถชานเมือง 77 ขบวน, รถรวม 2 ขบวน, รถนำเที่ยว 32 ขบวน, รถพิเศษฯ 51 ขบวน และขบวนรถสินค้า จำนวน 120 ขบวน ประกอบด้วย รถสินค้าเดินประจำ 75 ขบวน, รถสินค้าเดินเมื่อต้องการ 45 ขบวน

1.2 การเดินรถในทางสายแม่กลอง

การจัดเดินขบวนรถในทางสายแม่กลอง แบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 วงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร จัดเดินขบวนรถโดยสารวันละ 34 ขบวน
ตอนที่ 2 บ้านแหลม - แม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร จัดเดินขบวนรถโดยสารวันละ 8 ขบวน

การจัดเดินขบวนรถโดยสาร และขบวนรถสินค้าในปีงบประมาณ 2554

สาย ประเภทขบวนรถ	สายเหนือ		สายตะวันออกเฉียงเหนือ		สายใต้		สายตะวันออก		สายแม่กลอง		รวม	
	ปีพุทธศักราช											
1. ขบวนรถโดยสาร	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554
รถด่วนพิเศษ	10	10	2	2	10	10	0	0	0	0	22	22
รถด่วน	2	2	12	12	4	4	0	0	0	0	18	18
รถเร็ว	10	10	12	12	12	12	0	0	0	0	34	34
รถธรรมดา	8	8	2	2	10	10	10	10	0	0	30	30
รถท้องถิ่น	7	7	24	24	16	16	0	0	8	8	55	55
รถชานเมือง	14	13	6	6	4	4	20	20	34	34	78	77
รถรวม	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	2	2
รถนำเที่ยว	0	0	0	0	34	32	0	0	0	0	34	32
รถพิเศษอื่นๆ	21	21	0	0	4	14	0	16	0	0	25	51
รวมขบวนรถโดยสาร	72	71	58	58	96	104	30	46	42	42	298	321
2. ขบวนรถสินค้า	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554
เดินประจำ	14	14	19	19	6	6	36	36	0	0	75	75
เดินเมื่อต้องการ	12	12	19	19	6	6	8	8	0	0	45	45
รวมขบวนรถสินค้า	26	26	38	38	12	12	44	44	0	0	120	120
รวม 1 + 2	98	97	96	96	108	116	74	90	42	42	418	441

2. กิโลเมตรทำการขบวนรถ

ในปีงบประมาณ 2554 ได้จัดเดินขบวนรถเป็นระยะทาง 32,269,888 กิโลเมตร
จำแนกตามประเภท

ประเภทขบวนรถ	กิโลเมตรทำการ		+ เพิ่มขึ้น - ลดลง
	ปีงบประมาณ 2553	ปีงบประมาณ 2554	
รถด่วนพิเศษ	6,343,992	6,087,199	- 256,793
รถด่วน	4,132,466	4,176,704	+ 44,238
รถเร็ว	7,877,433	7,745,459	- 131,974
รถธรรมดา	2,894,800	2,896,796	+ 1,996
รถท้องถิ่น	4,380,382	4,423,095	+ 42,713
รถชานเมือง	1,347,511	1,385,814	+ 38,303
รถรวม	25,340	25,480	+ 140
รถนำเที่ยว	161,597	182,229	+ 20,632
รถพิเศษอื่นๆ	151,398	250,166	+ 98,768
รวมขบวนรถโดยสาร	27,314,919	27,172,942	- 141,977
รถสินค้า	5,500,024	5,096,946	- 403,078
รวม	32,814,943	32,269,888	- 545,055

3. การให้เอกชนเช่าสิทธิจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถ

ในปีงบประมาณ 2554 การรถไฟฯ ได้ให้เอกชนเช่าสิทธิจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถทั้งหมด 59 ขบวน รถด่วนพิเศษ 8 ขบวน รถด่วน 10 ขบวน รถเร็ว 22 ขบวน รถธรรมดาและดีเซลราง 19 ขบวน มีรายได้จำนวน 30,553,688.00 บาท ดังตารางนี้

รายได้จากค่าเช่าสิทธิจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถในปีงบประมาณ 2554

ประเภทการขบวนรถ	จำนวนขบวน	อัตราค่าเช่า/ปี (บาท)
รถด่วนพิเศษ	8	8,342,400 -
รถด่วน	10	3,820,800 -
รถเร็ว	22	16,735,200 -
รถธรรมดาและดีเซลราง	19	1,655,288 -
รวม	59	30,553,688

การเดินทางบนรถ รับส่งผู้โดยสาร และสินค้า

ด้านการโดยสาร

ปีงบประมาณ 2554 การรถไฟฟ้า ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวม 45.83 ล้านคน, กิโลเมตรผู้โดยสาร 8,032 ล้านคน.กม. และมีรายได้การโดยสารรวม 3,953 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2553 แล้ว จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น จำนวน 0.71 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 1.6 ส่วนกิโลเมตรผู้โดยสารลดลง จำนวน 155 ล้านคน.กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 1.9 และรายได้การโดยสารลดลง 85 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.1 ซึ่งจำแนกได้ ดังนี้

- สายใหญ่

บริการขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 41.69 ล้านคน, กิโลเมตรผู้โดยสาร 7,958 ล้านคน.กม. และมีรายได้การโดยสารรวม 3,924 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ 2553 แล้ว จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น จำนวน 0.47 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 1.1 ส่วนกิโลเมตรผู้โดยสารลดลง จำนวน 162 ล้านคน.กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 2 และรายได้การโดยสารลดลง 89 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.2 เนื่องจากในปีงบประมาณ 2554 จำนวนรถจักรที่ใช้งานมีความชำรุดทรุดโทรม อายุการใช้งานนาน เสี่ยงระหว่างทำขบวนบ่อยครั้ง ทำให้ขบวนล่าช้ามาก และต้องงดเดินขบวนรถในบางครั้ง ทำให้ผู้โดยสารหันไปใช้บริการเดินทางรูปแบบอื่นๆ เช่น รถ บขส. และรถตู้โดยสารทางไกล ประกอบกับรถฟ่วงโดยสาร โดยเฉพาะ รถ บขอ.ป., บขท.ป., บขท. และรถดีเซลรางปรับอากาศ เข้าซ่อมบำรุง ไม่สามารถนำออกฟ่วงใช้งานได้ตามแผน ส่งผลให้มีรายได้ต่ำกว่าปีงบประมาณก่อน ส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสาร ชั้น 3 ซึ่งเป็นผลมาจาก

มาตรการรถไฟฟรี (ชั้น 3) ซึ่งประชาชนมีการตอบรับในบริการเป็นอย่างมาก

- สายแม่กลอง

บริการขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 4.15 ล้านคน, กิโลเมตรผู้โดยสาร 74 ล้านคน.กม. และมีรายได้การโดยสาร 29 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ 2553 แล้ว จำนวนผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นจำนวน 0.25 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.3, กิโลเมตรผู้โดยสารเพิ่มขึ้น จำนวน 8 ล้านคน.กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 11.3 และรายได้การโดยสารเพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 13.7 ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการรถไฟฟรี (ชั้น 3) ซึ่งประชาชนมีการตอบรับในบริการเป็นอย่างมากและมีการเดินทางเฉลี่ยไกลขึ้น

ด้านการสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้า ในปีงบประมาณ 2554 ให้บริการรวม 11.11 ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 0.55 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 4.7 จำแนกเป็น

- สินค้าหมากัน มีปริมาณขนส่ง 11.08 ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 0.55 หรือร้อยละ 4.7

- สินค้าหีบห่อวัตถุ มีปริมาณขนส่ง 0.03 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 0.001 หรือร้อยละ 3.4

กิโลเมตรการขนส่งสินค้า ในปีงบประมาณ 2554 ให้บริการรวม 2,575 ล้านตัน.กม. ลดลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 139.37 ล้านตัน.กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 5.1 จำแนกเป็น

- สินค้าหมากัน มีกิโลเมตรการขนส่ง 2,562 ล้านตัน.กม. ลดลง จากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 138.83 ล้านตัน.กม. หรือร้อยละ 5.1

- สินค้าหีบห่อวัตถุ มีกิโลเมตรการขนส่ง 13 ล้านตัน.กม. ลดลง จากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 0.55 ล้านตัน.กม. หรือร้อยละ 4.1

รายได้การขนส่งสินค้า ในปีงบประมาณ 2554 ให้บริการรวม 2,575 ล้านตัน.กม. ลดลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 139.37 ล้านตัน.กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 5.1 จำแนกเป็น

- สินค้าเหมาคัน มีกิโลเมตรการขนส่ง 2,562 ล้านตัน.กม. ลดลง จาก
ปีงบประมาณ 2553 จำนวน 138.83 ล้านตัน.กม. หรือร้อยละ 5.1

- สินค้าหีบห่อวัตถุ มีกิโลเมตรการขนส่ง 13 ล้านตัน.กม. ลดลง จาก
ปีงบประมาณ 2553 จำนวน 0.55 ล้านตัน.กม. หรือร้อยละ 4.1

รายได้การขนส่งสินค้า ในปีงบประมาณ 2554 ให้บริการรวม 1,990 ล้านบาท ลด
ลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 118 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.6 จำแนกเป็น

- สินค้าเหมาคันมีรายได้การขนส่ง 1,661 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ
2553 จำนวน 92 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.1

- สินค้าหีบห่อวัตถุมีรายได้การขนส่ง 93 ล้านตัน.กม. ลดลงจากปีงบประมาณ
2553 จำนวน 1 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.4

- รายได้อื่นๆ รวม 236 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 25
ล้านบาท หรือร้อยละ 9.5

สาเหตุหลักที่ส่งผลทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟลดลงจากปีก่อน เนื่องจากสภาพ
รถจักรและรถพ่วงสินค้าที่เก่าชำรุดทรุดโทรม มีอายุการใช้งานมานาน ทำให้เสียระหว่างทำขบวน
บ่อยครั้ง บางครั้งต้องงดเดินขบวนรถ จึงไม่สามารถหมุนเวียนออกใช้งานได้ตามทันตามความต้องการ
ของผู้ขนส่ง

การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง

ปริมาณการขนส่งตู้สินค้า ในปีงบประมาณ 2554 มีทั้งสิ้น 400,434 ตู้เทียบ ต่ำกว่า
ปีงบประมาณ 2553 จำนวน 9,269 ตู้เทียบ หรือต่ำกว่าร้อยละ 2.3

การจัดเดินขบวนรถ วันละ 28 ขบวน (ไป- กลับ) ความยาว 30 บทด./ขบวน

รายได้จากการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ ในปีงบประมาณ 2554 เป็นเงิน 508.1
ล้านบาท ต่ำกว่าปีงบประมาณ 2553 เป็นเงิน 24.54 ล้านบาท หรือต่ำกว่าร้อยละ 4.6

รายได้ค่าสัมปทาน ในปีงบประมาณ 2554 มีผู้ประกอบการได้รับสัมปทาน 6 ราย
มีรายได้จากค่าสัมปทานเป็นเงิน 489.7 ล้านบาท เท่ากับปี 2553

สินค้าส่วนใหญ่ที่มีปริมาณการขนส่งลดลงเมื่อเทียบกับ ปีงบประมาณ 2553 ได้แก่

1. คอนเทนเนอร์สายตะวันออก

มีปริมาณการขนส่ง 6.615 ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 0.355 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.1 เนื่องจากมี การชำรุดของรถจักรระหว่างทำขบวนบ่อยครั้งทำให้รถช้า เสียเวลาและต้องงดเดินขบวน ประกอบกับการปิดทางบางช่วงเวลา เนื่องจากการก่อสร้างรถไฟรางคู่ช่วง ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง และลูกค้าบางส่วนเสียความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยจากความไม่แข็งแรงของลาดหินบริเวณ กม.110

2. น้ำมันดิบ

มีปริมาณการขนส่ง 1.276 ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 0.094 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.9 เนื่องจากการขาดแคลนรถจักรหมุนเวียนทำขบวนเพราะการชำรุดทรุดโทรมเสียระหว่างทำขบวนบ่อยครั้งทำให้รถช้า เสียเวลา และต้องงดเดินขบวน

3. ผลิตภัณฑ์น้ำมัน

มีปริมาณการขนส่ง 0.561 ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 0.018 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.1 เนื่องจากการขาดแคลนรถจักรหมุนเวียนทำขบวนเพราะการชำรุดทรุดโทรมเสียระหว่างทำขบวนบ่อยครั้งทำให้รถช้าเสียเวลาและต้องงดเดินขบวน

สถิติการโดยสารเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ 2554 กับ 2553

รายการ	หน่วย	2553	2554	+ เพิ่ม – ลด	ร้อยละ
จำนวนผู้โดยสาร					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ 1	พันคน	117.5	117.4	(0)	(0.09)
ชั้นที่ 2	”	3,625.9	3,445.9	(180)	(4.96)
ชั้นที่ 3	”	37,476.8	38,121.8	645	1.72
รวมสายใหญ่	”	41,220	41,685	465	1.13
- สายแม่กลอง	”	3,901.96	4,147.7	246	6.30
รวมทั้งสิ้น	”	45,122.1	45,832.8	711	1.58
กิโลเมตรผู้โดยสาร					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ 1	พัน กม.	84,058	83,780	(278)	(0.33)
ชั้นที่ 2	”	2,231,108	2,122,801	(108,37)	(4.85)
ชั้นที่ 3	”	5,805,182	5,751,284	(53,898)	(0.93)
รวมสายใหญ่	”	8,120,348	7,957,865	(162,483)	(2.00)
- สายแม่กลอง	”	66,726	74,296	7,570	11.34
รวมทั้งสิ้น	”	8,187,074	8,032,161	(154,913)	(1.89)
รายได้ค่าโดยสาร					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ 1	พันบาท	60,060	59,143	(917)	(1.53)
ชั้นที่ 2	”	791,786	752,590	(39,196)	(4.95)
ชั้นที่ 3	”	1,013,526	1,020,949	7,423	0.73
รวมสายใหญ่	”	1,865,372.0	1,832,682.0	(32,690)	(1.75)
- สายแม่กลอง	”	25,018	28,428	3,410	13.63
รวมทั้งสิ้น	”	1,890,390	1,861,110	(29,280)	(1.55)

รายการ	หน่วย	2553	2554	+ เพิ่ม – ลด	ร้อยละ
ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ 1	บาท	511	504	(7.38)	(1.44)
ชั้นที่ 2	”	218	218	0.03	0.01
ชั้นที่ 3	”	27	27	(0.26)	(0.97)
- สายแม่กลอง	”	6	7	0.44	6.90
ภาพรวมเฉลี่ย	”	42	41	(1.29)	(3.08)
ระยะทางเฉลี่ยต่อคน					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ 1	บาท	715	714	(1.00)	(0.14)
ชั้นที่ 2	”	615	616	1.00	0.16
ชั้นที่ 3	”	155	151	(4.00)	(2.58)
- สายแม่กลอง	”	17	18	1.00	5.88
ภาพรวมเฉลี่ย	”	181	175	(6.00)	(3.31)
รายได้การโดยสาร					
- สายใหญ่					
ค่าโดยสาร	พันบาท	1,865,372	1,832,682	(32,690)	(1.75)
ค่าธรรมเนียมรถด่วนพิเศษ	”	280,244	276,756	(3,488)	(1.24)
ค่าธรรมเนียมรถด่วน	”	297,872	284,259	(13,613)	(4.57)
ค่าธรรมเนียมรถเร็ว	”	707,965	693,060	(14,905)	(2.11)
ค่าธรรมเนียมรถนอน	”	350,160	348,336	(1,824)	(0.52)
ค่าธรรมเนียมรถปรับอากาศ	”	374,013	377,606	3,593	0.96
รายได้อื่นๆ	”	137,041	111,180	(25,861)	(18.87)
รวมสายใหญ่	”	4,012,667	3,923,879	(88,788)	(2.21)
- สายแม่กลอง	”	25,303	28,771	3,468	13.71
รวมทั้งสิ้น	”	4,037,970	3,952,650	(85,320)	(2.11)

สถิติการขนส่งสินค้าเปรียบเทียบระหว่าง ปีงบประมาณ 2554 กับ 2553

รายการ	หน่วย	2553	2554	+ เพิ่ม – ลด	ร้อยละ
รายได้การสินค้า	พันบาท				
- เหมาคัน	”	1,753,151	1,661,522	(91,629)	(5.2)
- หีบห่อวัตถุ	”	94,099	92,765	(1,334)	(1.4)
- อื่นๆ (รวมแม่กลอง)	”	260,909	236,054	(24,855)	(9.5)
รวม	”	2,108,159	1,990,341	(117,818)	(5.6)
ปริมาณขนส่งสินค้า	พันตัน				
- เหมาคัน	”	11,623	11,076	(547)	(4.7)
- หีบห่อวัตถุ	”	29	30	1	3.4
รวม	”	11,652	11,106	(546)	(4.7)
ระยะทางการขนส่งสินค้า	พัน กม.				
- เหมาคัน	”	2,701,303	2,562,476	(138,827)	(5.1)
- หีบห่อวัตถุ	”	13,351	12,804	(547)	(4.1)
รวม	”	2,714,654	2,575,280	(139,374)	(5.1)
ปริมาณขนส่งคิดเป็นร้อยละ					
- เหมาคัน	ร้อยละ	0.998	0.997	(0.001)	(0.1)
- หีบห่อวัตถุ	”	0.002	0.003	0.001	50.0
ระยะทางเฉลี่ยต่อตัน	กม.				
- เหมาคัน	”	232	231	(1)	(0.5)
- หีบห่อวัตถุ	”	460	427	(34)	(7.3)
รายได้เฉลี่ยต่อตัน.กม.	บาท				
- เหมาคัน	”	0.6490	0.6484	(0)	(0.1)
- หีบห่อวัตถุ	”	7.0481	7.2450	0.1969	2.8

สถิติสินค้าหมวดสำคัญ เปรียบเทียบระหว่าง ปีงบประมาณ 2554 กับ 2553

ประเภทสินค้า	ปี 2553			ปี 2554			เปรียบเทียบ 2554 : 2553		
	ปริมาณ (พันตัน)	ค่าระวาง (พันบาท)	ตัน.กม (พัน กม.)	ปริมาณ (พันตัน)	ค่าระวาง (พันบาท)	ตัน.กม (พัน กม.)	ปริมาณ (%)	ค่า ระวาง (%)	ตัน. กม. (%)
1. คอนเทนเนอร์	7,561.2	641,782	1,055,003	7,121.2	598,395	988,348	(5.8)	(6.8)	(6.3)
1.1 สายตะวันออก	6,970.3	537,164	822,496	6,615.4	510,860	780,625	(5.1)	(4.9)	(5.1)
1.2 Landbridge	204.8	38,939	79,438	156.6	26,811	60,209	(23.5)	(31.1)	(24.2)
1.3 อื่นๆ	386.1	65,679	153,069	349.2	60,724	147,514	(9.6)	(7.5)	(3.6)
2. ก่อสร้าง	1,153.3	182,372	298,665	1,134.5	176,327	288,192	(1.6)	(3.3)	(3.5)
2.1 ปูนสูง	42.4	6,980	12,080	35.5	7,733	14,297	(16.3)	10.8	18.4
2.2 ปูนผง	1,110.9	175,392	286,585	1,099.0	168,594	273,895	(1.1)	(3.9)	(4.4)
3. พลังงาน	2,784.2	871,300	1,266,886	2,654.7	834,451	1,216,994	(4.7)	(4.2)	(3.9)
3.1 ก๊าซแอลพีจี	834.4	267,383	396,852	817.5	262,133	389,937	(2.0)	(2.0)	(1.7)
3.2 น้ำมันดิบ	1,370.7	429,392	610,889	1,276.3	402,035	574,300	(6.9)	(6.4)	(6.0)
3.3 ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	579.1	174,525	259,145	560.9	170,283	252,757	(3.1)	(2.4)	(2.5)
4. สินค้าอื่นๆ	123.9	57,697	80,749	165.2	52,349	68,942	33.3	(9.3)	(14.6)
รวมทั้งสิ้น	11,622.6	1,753,151	2,701,303	11,075.6	1,661,522.0	2,562,476	(4.7)	(5.2)	(5.1)

การดำเนินงานอื่นๆ

การให้เช่าที่ดินและอาคาร

1. การรถไฟฯ ได้ให้บริษัทเอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์ จำกัด เช่าที่ดินที่นิคมรถไฟ กม.11 บริเวณย่านพหลโยธิน ด้านหลัง ปตท. พื้นที่ 28.93 ไร่ เพื่อก่อสร้างศูนย์เอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์ และจัดหาประโยชน์ มูลค่าโครงการประมาณ 6,000 ล้านบาท สัญญาเช่ามีระยะเวลาการก่อสร้าง 4 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2549 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2553 และระยะเวลาจัดหาประโยชน์ 30 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2553 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2583 ซึ่งการรถไฟฯ ได้รับเงินค่าเช่าและค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 859.23 ล้านบาท และเมื่อครบกำหนดตามสัญญาเช่าแล้วอาคารและทรัพย์สินทั้งหมดตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ

2. การรถไฟฯ ให้เอกชนเช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในพื้นที่ของการรถไฟฯ รวมทั้งหมด 13 ราย คิดเป็นเงินค่าเช่าปีละ 37.03 ล้านบาท ปัจจุบันการให้เช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ไม่สามารถจัดให้เช่ารายใหม่เพิ่มขึ้นได้ เนื่องจากมีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง อาคารประเภทป้าย หรือสิ่งที่ทำขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายในพื้นที่บางส่วน ในท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ซึ่งสามารถดำเนินการได้ในพื้นที่ส่วนภูมิภาคซึ่งมีมูลค่าการเช่าไม่สูงเท่านั้น

รายได้จากการให้เช่าที่ดินและอาคาร ประจำปี 2554 (ต.ค.53 - ก.ย.54) ตามเกณฑ์เงินสดที่ได้รับที่ กองการเงินและสถานียต่างๆ นำส่ง ดังนี้

ประเภทรายได้	รายได้ (บาท)
1. ค่าเช่าที่ดินเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณา	48,924,821.55
2. ค่าเช่าอาคาร	113,806,920.66
3. ค่าเช่าที่ดิน	1,047,716,899.80
4. ค่าเช่าสิทธิบริเวณสถานี (บส.)	73,554,376.00
5. ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์	1,026,424,613.00
6. โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ	95,653,236.24
7. ค่าเช่าโรงแรม	5,759,792.00
8. รายได้จากสนามซ้อมกอล์ฟ	11,699,922.00
9. รายได้อื่นๆ	70,640,224.86
รวมทั้งสิ้น	2,494,180,806.11

การรถไฟฯ มีรายได้จากการให้เอกชนดำเนินกิจการเช่าสิทธิ์ต่างๆ ภายในบริเวณอาคารสถานีและรถเสียบึง ดังนี้

ด้านการเช่าสิทธิ์ในบริเวณอาคารสถานี

รายได้จากค่าเช่าสิทธิ์ในบริเวณสถานี ติดป้ายโฆษณา และรับจ้างขนสัมภาระใน
ปีงบประมาณ 2554

ประเภทการเช่า	อัตราค่าเช่า/ปี (บาท)
บริเวณสถานี	34,403,395.00 -
ติดป้ายโฆษณา	3,243,617.52
รับจ้างขนสัมภาระ	8,400,000.00
รวม	46,047,012.52

โครงสร้างพื้นฐาน

ทาง, สะพาน และอาคาร

ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว

ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทย มีทางที่เปิดการเดินรถ รวมระยะทางเป็นความยาวทั้งสิ้น ดังนี้

ชนิดของทาง	ระยะทาง (กม.)	ความยาวทาง (กม.)	ชนิดของหมอนรองรางที่ใช้ในทาง	
			(ระยะทางเป็นกิโลเมตร)	
ทางเดี่ยว	3,688.930	3,697.537	หมอนไม้	หมอนคอนกรีต
ทางคู่	172.906	345.812		
ทางสามทาง	106.719	320.157		
รวมทางสายประธาน	3,968.555	4,363.506	1,496.805	2,866.701
สายมหาชัย	31.242	31.242		
สายแม่กลอง	34.041	34.041		
รวมทางสายมหาชัยและแม่กลอง	65.283	65.283	34.325	30.958
รวมทั้งสิ้น	4,033.838	4,428.789		
ทางหลัก	898.265	898.265		

รางขนาดต่างๆ ที่มีอยู่ในทางเมื่อสิ้นเดือนกันยายน 2554 มีความยาวดังนี้

รางขนาด 50 ปอนด์ 35.955 กิโลเมตร

รางขนาด 70 - 75 ปอนด์	1,352.758	กิโลเมตร
รางขนาด 80 - 85 ปอนด์	955.636	กิโลเมตร
รางขนาด 100 ปอนด์	1,684.340	กิโลเมตร

ทางสายมหาชัย และสายแม่กลอง

รางขนาด 50 - 60 ปอนด์	34.325	กิโลเมตร
รางขนาด 70 ปอนด์	30.958	กิโลเมตร

ในจำนวนนี้เป็นความยาวทางรางเชื่อม 3,324 กม. หรือประมาณ 76 % ของความยาวทางประธาน

สภาพทางตรวจโดยรถ ตท.1 (EM.80)

สภาพทาง

ในปีงบประมาณ 2554 การรถไฟฯ ใช้รถตรวจสภาพทาง ตท.1 หรือ EM.80 ตรวจสภาพทางทั่วประเทศ ในทางประธาน รวม 1 ครั้ง และในทางแยก รวม 1 ครั้ง เป็นระยะทาง 3,959 กิโลเมตร มีการประเมินผลสภาพทาง ดังต่อไปนี้

สภาพทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)
ดีมาก	1,345
ดี	989
พอใช้	796
ต้องปรับปรุง	705
ปรับปรุงด่วน	124

สถิติผลงานการบำรุงทาง

รายการ	ปี 2554	หน่วย
<u>การบำรุงทาง</u>		
ซ่อมทาง (แรงงานคน)	894,523	กม.
ล้างหินโรยทาง (แรงงานคน)	9,997	เมตร
ลงหินโรยทาง	30,928	ลบม.
บำรุงรักษาหัวต่อราง	130,571	คู่ต่อ
เปลี่ยนหมอนไม้	16,767	ท่อน
เปลี่ยนหมอนคอนกรีต	169,999	ท่อน
เปลี่ยนรางสีก	9,802	เมตร
บำรุงรักษาประแจทางประธานและทางหลัก	3,454	ชุด
บำรุงรักษาประแจ (รถอัดหินประแจ)	753	ชุด
การใช้รถอัดหินและรถเกลี่ยหิน	3,558	กม.
ล้างหินโรยทางด้วยรถ	5,368	เมตร
ซ่อมทางผ่าน	6,741.40	เมตร

การบำรุงรักษาทางด้วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก

การรถไฟฟ้า มีหน่วยงานเครื่องกลบำรุงทางหนัก สังกัดศูนย์บำรุงทางสายต่างๆ รวม 6 หน่วย และมีหน่วยงานล้างหิน 1 หน่วย ทำหน้าที่ซ่อมบำรุงทาง ในปีงบประมาณ 2555 หน่วยงานเครื่องกลบำรุงทางหนัก และหน่วยงานล้างหินได้ซ่อมบำรุงทางมีผลงานเป็นระยะทาง ดังนี้

ศูนย์บำรุงทาง	หน่วยงานเครื่องกลบำรุงทาง	ผลงาน				
		ระยะทางที่ทำการ (เมตร)				
		อัดหิน	เกลี่ยหิน	สันหิน	ล้างหิน	อัดหินประแจ (ชุด)
ภาคกลาง	งานเครื่องกลบำรุงทางหนัก กรุงเทพฯ (รถอัดหิน 2 คัน, รถเกลี่ยหิน 2 คัน และรถอัดหินประแจ 1 คัน)	923,251	794,770	-	-	258
	งานล้างหิน (รถล้างหิน 1 คัน, รถอัดหิน 2 คัน, รถเกลี่ยหิน 1 คัน)	230,628	157,175	-	5,368	-
ภาคเหนือ	งานเครื่องกลบำรุงทางหนัก ตะพานหิน (รถอัดหิน 2 คัน, รถเกลี่ยหิน 1 คัน และรถอัดหินประแจ 1 คัน)	687,640	687,640	-	-	88

ศูนย์บำรุงทาง	หน่วยงานเครื่องกล บำรุงทาง	ผลงาน				
		ระยะทางที่ทำการ (เมตร)				
		อัดหิน	เกลี่ยหิน	สั่นหิน	ล้างหิน	อัดหินประแจ (ชุด)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	งานเครื่องกลบำรุงทางหน้กนครราชสีมา (รถอัดหิน 2 คัน, รถเกลี่ยหิน 2 คัน)	481,538	481,538	-	-	-
	งานเครื่องกลบำรุงทางหน้กแก่งคอย (รถอัดหิน 2 คัน, รถเกลี่ยหิน 1 คัน, รถสั่นหิน 1 คัน และรถอัดหินประแจ 1 คัน)	331,901	318,056	61,300	-	89
ภาคใต้	งานเครื่องกลบำรุงทางหน้กชุมพร (รถอัดหิน 1 คัน, รถเกลี่ยหิน 1 คัน, รถสั่นหิน 1 คัน และรถอัดหินประแจ 1 คัน)	418,287	418,728	-	-	318
	งานเครื่องกลบำรุงทางหน้กหาดใหญ่ (รถอัดหิน 2 คัน, รถเกลี่ยหิน 2 คัน,)	484,132	484,132	-	-	-

การบำรุงรักษาอาคาร

ในปีงบประมาณ 2554 งานด้านอาคารได้มีการวางแผนการซ่อมปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการ สำนักงาน โรงงาน และบ้านพักหรือแฟลต ที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรมหรือผุพังเป็นบางส่วนให้กลับมามีสภาพมั่นคงแข็งแรงและสวยงาม เพื่อความปลอดภัย สะดวกสบาย แก่พนักงาน และผู้ที่มาใช้บริการของการรถไฟฯ ซึ่งได้ดำเนินการซ่อมปรับปรุงแล้วเสร็จ ดังนี้

1. ซ่อมอาคารสถานี ที่ทำการ และสำนักงาน จำนวน 215 แห่ง
2. ซ่อมอาคารบ้านพักพนักงาน และแฟลต จำนวน 152 แห่ง
3. ซ่อมสถานีจ่ายเชื้อเพลิงที่หาดใหญ่ จำนวน 1 แห่ง
4. ซ่อมโรงงานและโรงรถจักร จำนวน 15 แห่ง
5. ซ่อมท่าเรือและอู่เรือที่เพชรบุรี จำนวน 1 แห่ง
6. ซ่อมสิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด (ดอยขุนตาล) จำนวน 1 แห่ง

ในส่วนที่มีความจำเป็นต้องซ่อมปรับปรุงโดยเร่งด่วน อันเนื่องมาจากสาเหตุภัยธรรมชาติ หรือ อุบัติเหตุต่างๆ หรืองานพระราชพิธีสำคัญ ซึ่งไม่ได้วางแผนไว้ล่วงหน้า ก็ดำเนินการซ่อมปรับปรุง ให้โดยรีบด่วนโดยการขออนุมัติใช้งบสำรองฉุกเฉินประจำปีมาดำเนินการ ซึ่งในปีงบประมาณ 2554 ได้มีการซ่อมฉุกเฉินนอกแผนงาน รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 916 แห่ง

งานบำรุงรักษาสะพาน

ในปีงบประมาณ 2554 การรถไฟฯ ได้ดำเนินการบำรุงรักษาสะพาน ช่องเปิดน้ำใหม่และอื่นๆ ประกอบด้วย

1. งานซ่อมสะพานเหล็ก 92 แห่ง
2. งานตรวจชิ้นเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน 41,073 ชุด
3. งานเปลี่ยนเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน 5,552 ชุด
4. งานเปลี่ยนแผ่นครอบฟลอร์บีม 341 แผ่น
5. งานทำความสะอาด Shoe Bearing ของสะพานทั้งด้าน Fixed และ Moveable End พร้อมทำความสะอาดแท่นตะม่อ 66 ช่าง
6. งานทำความสะอาดจานรองสะพานและแท่นตะม่อ 301 ช่าง
7. งานกำจัดวัชพืชขวางทางน้ำ 24,660 ตารางเมตร
8. งานชุดลอกท้องคลอง 40 ตารางเมตร
9. งานเปลี่ยน u.bolt 463 ชุด
10. งานก่อสร้างเปิดช่องน้ำแก้ไขปัญหาน้ำท่วม 8 แห่ง

ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว

(เมื่อสิ้นเดือนกันยายน 2554)

ทางสาย	ทางเดี่ยว (กม.)	ทางคู่ (กม.)	ทางสามทาง (กม.)	ทางหลักและ ทางดิน (กม.)
กรุงเทพ - เชียงใหม่	619.031	72.147	60.899	307.914
ชุมทางบ้านดารา - สวรรคโลก	29.007	-	-	0.891
ชุมทางบ้านภาชี - อุบลราชธานี	442.868	43.948	-	130.342
ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่	252.412	-	-	54.907
ชุมทางถนนจิระ - หนองคาย	357.317	-	-	49.759
หนองคาย - สะพานมิตรภาพไทย - ลาว	2.657	-	-	4.603
จิตรลดา - มักกะสัน	2.700	-	-	-
ยมราช - อรัญประเทศ	211.881	0.658	45.820	45.416
มักกะสัน - แม่เฒ่า	6.600	-	-	2.496
หัวตะเข้ - สถานีรับส่งตู้คอนเทนเนอร์	6.700	-	-	0.729
ชุมทางฉะเชิงเทรา - สัตหีบ	134.501	-	-	24.675
ชุมทางศรีราชา - แหลมฉบัง	13.457	-	-	11.582
ชุมทางเขาชีจรรย์ - มาบตาพุด	24.070	-	-	13.158
ชุมทางคลองสิบแก้ว - ชุมทางแก่งคอย	81.358	-	-	16.285
ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน	0.707	12.550	-	4.417
ธนบุรี - สุโขทัย	1,100.557	43.603	-	200.410
ชุมทางหนองปลาดุก - สุพรรณบุรี	78.090	-	-	4.050
ชุมทางหนองปลาดุก - น้ำตก	130.989	-	-	8.419
ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริรัฐนิคม	31.250	-	-	1.899
ชุมทางทุ่งสง - กันตัง	92.802	-	-	5.009
ชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช	35.081	-	-	6.720
ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	43.502	-	-	0.437
รวมระยะทางทุกสาย (สายใหญ่)	3,697.537	712.906	106.719	894.118

ทางสาย	ทางเดี่ยว (กม.)	ทางคู่ (กม.)	ทางสามทาง (กม.)	ทางหลักและ ทางตัน (กม.)
สายแม่กลอง				
วงเวียนใหญ่ - มหาชัย	31.242	-	-	2.349
บ้านแหลม - แม่กลอง	34.041	-	-	1.798
รวมระยะทางสายแม่กลอง	65.283	-	-	4.147
หาดใหญ่ - สงขลา (ไม่มีการเดินรถ)	29.605	-	-	2.788

ทางคู่ กรุงเทพฯ - รังสิต, ชุมทางบ้านภาชี - ลพบุรี, ชุมทางบ้านภาชี - มาบกะเบา, หัวหมาก -
 ฉะเชิงเทรา, ชุมทางบางซื่อ - ตลิ่งชัน, ชุมทางตลิ่งชัน - นครปฐม
 ทางสามทาง รังสิต - ชุมทางบ้านภาชี, หัวหมาก - ฉะเชิงเทรา

รถจักรและล้อเลื่อน

การซ่อมแซม / ปรับปรุง / พัฒนารถจักรและล้อเลื่อน

ในปีงบประมาณ 2554 การรถไฟฯ ได้ดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานบริหารงานบำรุงรักษา และงานด้านวิศวกรรมออกแบบ ดัดแปลง ปรับปรุง แก้ไข เพื่อพัฒนางานด้านรถจักรและล้อเลื่อน โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญโดยสรุป ดังนี้

1. การพัฒนา / บำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน

- 1.1 ตรวจสอบปรับปรุง Specification No.SD-25/2552 Revision 1 ของรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักกดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 13 คัน
- 1.2 ดัดแปลงติดตั้ง Vent Tank รถจักร GEA มาใช้กับรถจักร Alsthom หมายเลข 4115, 4210 และ 4222 รวม 3 คัน
- 1.3 ดัดแปลงฐานสำหรับติดตั้ง Air Compressor ของรถจักรดีเซลไฟฟ้า Alsthom เพื่อดัดแปลงติดตั้งเครื่องยนต์ MTU. หมายเลข 4102, 4106, 4108, 4115, 4116, 4132, 4142, 4144, 4153 และ 4558 รวม 10 คัน
- 1.4 ดัดแปลงท่อไอเสีย (ยกเลิก Muffer เครื่องยนต์รุ่น KTTA-50L เป็นรุ่น KTA-50L รถจักร HID. หมายเลข 4509
- 1.5 เจาะทำความสะอาดถึงน้ำรังผึ้งและท่อน้ำรังผึ้ง รถจักร Alsthom หมายเลข 4106, 4107, 4109, 4116, 4121, 4123, 4137, 4142, 4149, 4150, 4153, 4202 และ 4303 รวม 13 คัน
- 1.6 เจาะช่องอากาศข้างตัวรถใส่บานเกล็ดรถจักร HID. หมายเลข 4505, 4509, 4515 และ 4517 รวม 4 คัน
- 1.7 ดัดแปลง Fuel Pump Motor (PGO) รถจักร Alsthom ติดตั้งแทนระบบ Fuel Transfer Pump ของรถจักร GE จำนวน 5 คัน
- 1.8 ดัดแปลง ปรับปรุง Main Contactor รถจักร GEA ติดตั้งทดแทน Starting boxes รถจักร Alsthom จำนวน 85 ชุด
- 1.9 ทำการซ่อมวาระเครื่องยนต์ Cummins ของรถจักร GE., HID. และ GEA. นอกเหนือจากงานซ่อมหนัก โดยเปลี่ยน Injector ปรับตั้ง Valve และหัวฉีด เปลี่ยนกรองต่างๆ

- 1.10 งานเปลี่ยนเพลาลำใหม่รถจักร GE. จำนวน 24 เพลาล และเปลี่ยนเพลาลำใหม่รถจักร ALS. จำนวน 30 เพลาล
- 1.11 นำ Case Selector Mechanism และ Cover Flange ของ Voith T211r ที่ชำรุดแก้ไขให้ใช้งานได้
- 1.12 นำอุปกรณ์ Cover Flange ของ Voith T211r ที่ชำรุดแก้ไขให้ใช้งานได้
- 1.13 ซ่อม Transmission Gear Casing ที่ชำรุดแก้ไขให้ใช้งานได้ จำนวน 18 ตัว
- 1.14 แก้ไขดัดแปลงรถ บขท.68, 73 และ 84 โดยเปลี่ยนเก๊าใหม่ทั้งคัน รวม 3 คัน
- 1.15 แก้ไขดัดแปลง รถ บขท.64, 71, 73, 77, 78, 91, 105 และบพพ.3 โดยเปลี่ยนเก๊าใหม่ทั้งคัน รวม 8 คัน
- 1.16 แก้ไขดัดแปลงรถ บขท.19, 21 และ 25 (เบลเยียม) เป็นรถ บขส.503, 505 และ 508 รวม 3 คัน
- 1.17 แก้ไขดัดแปลงรถ บขท.7, 8, 9, 11, 14 และ16 (ญี่ปุ่น) เป็นรถ บขส.509, 510, 511, 512, 513 และ 514 รวม 6 คัน
- 1.18 แก้ไขดัดแปลงห้องน้ำ - ห้องส้วม รถ บขท.91, บขท.ป.1053 และ 1078 เป็นโถเซรามิค ปูพื้นด้วยกระเบื้อง รื้อห้องส้วมรถ บขท.ป.1131 เพื่อให้บริษัทเอกชนดัดแปลง
- 1.19 ทำตู้ E/G Control Box และ Share Load Box ให้กับรถ JR-West รุ่น 32 คัน จำนวน 2 คัน
- 1.20 ทำตู้ E/G Control Box Complete Sets ให้กับรถ บขท.ป.1208 และ บจพ.ป.231 รวม 2 คัน แทนการจัดซื้อจากต่างประเทศ ลดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 805,000 บาท
- 1.21 ทำตู้ E/G Set Control Box, Share Load Box แผงควบคุมจ่าย Load ให้กับรถ บขส.ป.308 เป็น รถ บจพ.ป.
- 1.22 ดัดแปลงติดตั้งสายควบคุมเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าของรถ บขท.ป.และ รถ บขอ.ป. รวม 21 ชุด
- 1.23 ติดตั้ง Battery Charging state detector ให้กับรถ บขท.ป.1017 และ1010 รวม 2 คัน

- 1.24 แก้ไขตัดแปลง Regulator XENIX ขนาด 70 A. รวม 21 เครื่อง
- 1.25 ตัดแปลง Axle Alternator XENIX ขนาด 2.1 KW. รวม 14 เครื่อง
- 1.26 ติดตั้ง Axle Gen – Voltage Regulator ให้กับรถ บขส.301 และ 1042 รวม 2 คัน
- 1.27 ตัดแปลง Axle Alternator XENIX ขนาด 2.1 KW. รวม 14 เครื่อง
- 1.28 ตัดแปลงติดตั้ง Motor พัดลมระบายความร้อนหม้อน้ำของเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้า รถ JR-West บขส.ป.301, 308 และ บหน.ป.237, 238, 241, 240 และ 242 รวม 7 คัน
- 1.29 ติดตั้งโคมไฟสัญญาณท้ายรถเป็น LED ให้กับรถ บขอ.ป., บหน.ป. และ บกข.ป. รวม 10 คัน
- 1.30 ซ่อมเครื่องบรรเทาการสั่นสะเทือนแคร่รถโดยสาร จำนวน 554 ชุด ประหยัดค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างซ่อม เป็นเงินประมาณ 2,440,303 บาท
- 1.31 ตัดแปลงติดตั้งระบบพัดลมระบายความร้อนเครื่องยนต์ Cummins NTA 855 R1 จากระบบ Hydraulic Torque เป็นระบบมอเตอร์ไฟฟ้า รถ JR-West Power car รวม 4 คัน
- 1.32 ตัดแปลงเพลลา JR - WEST เป็น RB – 160 จำนวน 40 เพลลา, เปลี่ยนเพลลาใหม่ PC – 25 จำนวน 47 เพลลา

2. การบำรุงรักษา / พัฒนาเครื่องมือเครื่องใช้ในการซ่อม

- 2.1 ทำเครื่องมือถอดลูกปืนเพลลาปั้มน้ำ รถจักร ALS., ทำเครื่องมือถอด Valve Seat ฝาสูบรถจักร GEA., ทำเครื่องมือถอด Valve Seat หัวสูบเครื่องยนต์ Cummins NTA 855 R.2 รถดีเซลราง, ทำเครื่องมือถอด Valve Compressor ของ Knorr รถจักร GEA., ทำเครื่องมือสำหรับใส่ O Ring ของ Compressor ของ Knorr รถจักร AHK.
- 2.2 ซ่อมรอกไฟฟ้าขนาด 1 ตัน, เตาอบ 1,000 °C รหัส FO.2 ลก., เครื่องอัดยีน 50 ตัน รหัส PV.1 ลก., เครื่องตัดแก๊สอัตโนมัติ จำนวน 1 เครื่อง, อุปกรณ์เครื่องเชื่อม TIG จำนวน 1ชุด, รถ Fork Lift จำนวน 1 คัน
- 2.3 ซ่อมเตาหลอม Cupola 4 และ 5 รวม 13 รายการ, เครื่องทำลมแบบหล่ออัตโนมัติ

(Automatics Moulding Machine) รวม 30 รายการ, เครื่องผสมทราย (Sand Mill) รวม 17 รายการ, เครื่องขัดแท่งห้ามล้อ (Shot Blast) รวม 12 รายการ, เปลี่ยนกรองอากาศ (Air Filter Element) ของ Air Compressor “Atlas” จำนวน 1 ชุด, ประกอบรถลำเลียงแบบหล่อ (Pallet Car) จำนวน 18 คัน, ประกอบใบมีด (Outer PLOW) จำนวน 5 อัน, ประกอบเครื่องสกัดลม (Chipping Hammer) จำนวน 10 ชุด, เปลี่ยนรอกสะพานไฟ (Trolley Contractor) จำนวน 3 ชุด

2.4 ดัดแปลงเครื่องกลึง รหัส L.41 คก.ให้สามารถทำการกลึงแวนล้อรีดทึบทำเป็นแวนล้อสำเร็จรูปกลึงตัดแวนบังคับปลอกล้อ กลึงเพลาล้อ รถโดยสาร และรถสินค้า

2.5 ทำด้ามจับมัดคว้านเครื่องคว้าน BV.5สำหรับคว้านแวนล้อรีดทึบ ส่งให้งานล้ออัดเข้ากับเพลารถโดยสารส่งให้หน่วยงานต่างๆ

3. การพัฒนาบุคลากรและระบบข้อมูล

3.1 จัดส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ ที่การรถไฟฯ กำหนด เช่น หลักสูตรฝึกซ่อมดับเพลิงและฝึกซ่อมหนีไฟ การบริหารความเสี่ยง ชีวอนามัย หลักสูตร Computer หลักสูตรพัฒนากระบวนการทำงาน (Balanced Score Card) หลักสูตรเครื่องยนต์ Cummins หลักสูตรผู้บังคับบัญชาเบื้องต้น หลักสูตรการเลื่อนระดับต่างๆ เป็นต้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลบุคลากรและผลดำเนินงานต่างๆ

3.2 จัดตั้งทีมงานหน่วยประสานงานให้คำแนะนำในการแก้ไขความชำรุดของรถจักรระหว่างทำขบวนให้กับพนักงานรถจักรและหน่วยซ่อมภูมิภาค

3.3 ส่งพนักงานอบรมการใช้แม่แรง Lukas และอบรมการทำวาระสี 2K

4. งานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายเป็นกรณีพิเศษ

4.1 ตรวจซ่อมและปรับปรุงรถพระที่นั่งทั้ง 3 คัน โดยการโป๊วเลียวทำสีผานอกรถพระที่นั่ง เปลี่ยนผ้าไหม ผ้นห้องน้ำ ห้องสรงน้ำ และตัดผ้าปิดทับบนพรมพื้นของรถพระที่นั่ง

4.2 ตรวจซ่อมและปรับปรุงรถพระที่นั่งทั้ง 3 คัน โดยตัดผ้าปิดทับบนพรมพื้นของรถพระที่นั่ง

4.3 สนับสนุนกับหน่วยงานภายนอก (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย) มีการเปิดร่นำเที่ยวเส้นทางวงเวียนใหญ่ – มหาชัย – บ้านแหลม - แม่กลอง ในวันเสาร์ – อาทิตย์

4.4 ซ่อมล้อพร้อมเพลลาให้บริษัท ที.พี.ไอ. จำนวน 210 เพลลา

4.5 ซ่อมอุปกรณ์ห้ามล้อ Distributor Valve KE2CSL/A จำนวน 64 ชุด ให้บริษัท ที.พี.ไอ. โพลีน จำกัด รวมเป็นเงิน 1,039,602.75 บาท

4.6 ดำเนินการเคลื่อนย้ายรถออกจากย่านพหลโยธินเพื่อมอบพื้นที่ให้กับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ - รังสิต) ดำเนินการแล้วรวมคิดเป็นรถ 4 ล้อ จำนวน 701 คัน

สถิติแสดงจำนวนรถจักรและล้อเลื่อนต่างๆ ที่ใช้การ ในปีงบประมาณ 2550-2554

รายการ	หน่วย	ปี 2550	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554
รถจักร						
-รถจักรไอน้ำ						
รถจักรไอน้ำ (พีน)	คัน	2	2	2	2	2
รถจักรไอน้ำ (น้ำมันเตา)	”	3	3	3	3	3
	รวม	5	5	5	5	5
-รถจักรดีเซล						
รถจักรดีเซลไฟฟ้า	คัน	237	236	236	234	229
รถจักรดีเซลไฮดรอลิค	”	34	33	33	31	31
	รวม	271	269	269	265	260
-รถดีเซลราง						
รถกำลังดีเซลรางมีห้องขับ (กชข.)	คัน	114+18’	114+18’	114+18’	112+20’	112+20’
รถดีเซลรางปรับอากาศมีห้องขับ (กชข.ป.)	”	44	44	44	44	44
รถกำลังดีเซลรางปรับอากาศไม่มีห้องขับ (กชข.ป.)	”	26+1’	26+1’	26+1’	26+1’	26+1’
รถพ่วงดีเซลรางมีห้องขับ (พชข.)	”	33	33	33	33	33
รถพ่วงดีเซลรางไม่มีห้องขับ (พชข.)	”	0	0	0	0	0
	SOJ	217+19’	217+19’	217+19’	215+21’	215+21’
		236	236	236	236	236

รายการ	หน่วย	ปี 2550	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554
รถโดยสาร (จัดเป็น 7 ประเภท)						
1.รถโดยสารธรรมดา*	คัน	728	727	724	704	711
2.รถนั่ง – นอน (บนท.)	„	83	83	83	83	75
3.รถเสบียง	„	59	59	59	59	59
4.รถโดยสารปรับอากาศ (รวมรถพระที่นั่ง)	„	252	252	252	252	252
5.รถสัมภาระ	„	89	88	88	86	86
6.รถจัดเฉพาะ	„	3	3	3	3	3
7.รถอื่นๆ	„	51	54	54	54	54
	รวม	1,265	1,263	1,260	1,238	1,269
รถสินค้า						
1.รถตู้ใหญ่	คัน	2,217	2,217	2,217	2,217	2,217
2.รถโบกี้ตู้ใหญ่	„	334	333	326	325	311
3.รถสินค้าอื่นๆ 4 ล้อ	„	1,081	1,081	1,081	891	884
4.รถสินค้าอื่นๆ 8 ล้อ	„	3,055	3,054	3,168	3,123	3,123
5.รถสินค้าอื่นๆ 12 ล้อ	„	5	5	5	5	5
	รวม	6,692	6,690	6,797	6,069	6,016

หมายเหตุ: * รถใช้งานในทางสายแม่กลอง

การจัดรถโดยสารทั้ง 7 ประเภท คือ

ประเภทที่ 1 ได้แก่รถ บขท. บขส. บสข. บสส.

ประเภทที่ 2 ได้แก่รถ บนท.

ประเภทที่ 3 ได้แก่รถ บกข. บกข.ป.

ประเภทที่ 4 ได้แก่ รถ บจพ.ป. บปช.ป. บชท.ป. บชส.ป. บนอ.ป. บนท.ป. พกท.
พนก. พนท.

ประเภทที่ 5 ได้แก่ รถ บทพ. บปณ. บพท. บสพ. ประเภทที่ 6 ได้แก่ รถ บจพ. จพ.
ประเภทที่ 7 ได้แก่ รถ บตท.ป. บจศ. บบท. บฟก. บรช. บรล. บชส.

การดำเนินงาน ตามโครงการที่สำคัญ

โครงการจัดหา/ปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อนที่อยู่ในระหว่างดำเนินการ

1. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 7 คัน (20 ตัน/เพลา) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้สามารถแข่งขันในตลาดการขนส่งและสนับสนุนนโยบายรัฐบาล ตามแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ด้วยการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 7 คัน (20 ตัน/เพลา) งบประมาณอนุมัติ 1,155 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551-2556 โดยวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2554 ศาลปกครองสูงสุดวินิจฉัยยกเลิกคำสั่งศาลปกครอง วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2554 มีการเสนอราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ บริษัทที่ได้รับการพิจารณาได้แก่ กิจการร่วมค้าล็อกซ์เลย์ หงไห่ จี้หลิน วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2554 ครร.อนุมัติยกเลิกการจัดหาด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ให้จัดหาด้วยวิธีประกวดราคาสากลและให้จัดหารวมกับรถจักร จำนวน 13 คัน รวมเป็น 20 คัน

2. โครงการจัดหาโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ด้วยการจัดหา บทด. จำนวน 308 คัน เพื่อทำการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง งบประมาณอนุมัติ 770 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551-2556 วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2554 ครร.อนุมัติยกเลิกการจัดหาด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ให้จัดหาด้วยวิธีประกวดราคาสากล วันที่ 4 มีนาคม 2554 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำเอกสารประกวดราคา

3. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถจักร GE จำนวน 50 คัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง และส่งเสริมภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ ในฐานะองค์กรขนส่งระบบรางของประเทศ ด้วยการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 50 คัน พร้อมอะไหล่ งบ

ประมาณอนุมัติ 6,562.50 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2557 ครม. อนุมัติให้ดำเนินการจัดหาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 และอยู่ระหว่างการจัดทำร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำ TOR และจัดทำเอกสารประกวดราคา

4. โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน เพื่อรองรับการบริการการขนส่งด้านการโดยสารในอนาคต ด้วยการจัดการรถไฟฟ้ากำลัง (Power Car) 9 คัน รถไฟฟ้าขายอาหารปรับอากาศ (บกข.ป.) 9 คัน รถไฟฟ้านั่งและนอน ชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) จำนวน 9 คัน และรถไฟฟ้าที่นั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บนท.ป.) จำนวน 88 คัน งบประมาณอนุมัติ 4,981.05 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2557

โครงการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ

1. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

การรถไฟฟ้า โดยกิจการร่วมค้า Unique - Chun wo Joint Venture ผู้จ้างได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ 2552 กำหนดสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาในวันที่ 19 มกราคม 2555 ผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 มีความคืบหน้า 82.90%

ในระหว่างการก่อสร้าง การรถไฟฟ้า โดยการสนับสนุนงบประมาณจาก กฟผ. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมผลกระทบสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีรถไฟบางกวย-กฟผ. บริเวณเชิงสะพานพระราม 6 ฝั่งธนบุรี รวมถึงศึกษาเส้นทางรถไฟส่วนต่อขยายจากสถานีตลิ่งชันถึงศาลายา (12 กม.) และส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช (8 กม.)

จากผลการศึกษาฯ คณะกรรมการรถไฟฟ้า อนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างสถานีรถไฟในโครงการสายสีแดงช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เพิ่มเติม 3 สถานี ได้แก่ สถานีบางกวย กฟผ. สถานีสะพานพระราม 6 และสถานีบ้านฉิมพลี เมื่อ 28 กุมภาพันธ์ 2554 โดยให้ก่อสร้างได้เมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว

การรถไฟฟ้า ได้นำส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ส่วนต่อขยายช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน และบ้านฉิมพลี-

ศาลาया ให้สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เมื่อ 28 มิถุนายน 2554 และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ มีมติเมื่อ 8 กันยายน 2554 ให้การรถไฟฟ้า ปรับปรุงแก้ไขและเสนอข้อมูลเพิ่มเติม และนำเสนอ สผ. เพื่อพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

2. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต

คณะกรรมการรถไฟฟ้า ได้มีมติเมื่อ 17 ธันวาคม 2552 เห็นชอบให้ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามความเห็นของ JICA และเห็นชอบให้รวมขั้นตอนการคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้น (PQ) และการประกวดราคาเข้าด้วยกัน โดยการดำเนินการโครงการฯ แบ่งตามลักษณะงานเป็น 3 สัญญา ประกอบด้วย

สัญญาที่ 1 : งานโยธา สำหรับการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ และอาคารซ่อมบำรุงรักษา

(Contract 1 : Civil Works for Bang Sue Grand Station and Depots)

สัญญาที่ 2 : งานโยธา สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต

(Contract 2 : Civil Works for Bang Sue - Rangsit Railway)

สัญญาที่ 3 : งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

(Contract 3 : E & M for Bang Sue - Rangsit Railway System)

โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

สัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2

เมื่อครบกำหนดวันยื่นเอกสารประกวดราคาสัญญาที่ 1 และ 2 ในวันที่ 13 และ 14 ธันวาคม 2553 ตามลำดับ ปรากฏว่ามีผู้ยื่นเอกสารสัญญาที่ 1 และ 2 สัญญาละ 3 ราย ซึ่ง JICA ได้ให้ความเห็นชอบผลการพิจารณาเอกสารด้านคุณสมบัติ (Grand Particular Qualifications) และข้อเสนอด้านเทคนิคของงานสัญญา 1 และ 2 เมื่อ 26 กุมภาพันธ์ 2554 และ 30 พฤศจิกายน 2554 ตามลำดับ โดยงานสัญญาที่ 1 เปิดซองข้อเสนอด้านราคาเมื่อ 14 มิถุนายน 2554 และ JICA ได้เห็นชอบให้เจรจาต่อรองราคากับผู้เสนอราคาต่ำสุดเมื่อ 8 สิงหาคม 2554 ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองราคา ส่วนงานสัญญาที่ 2 รอเปิดซองข้อเสนอด้านราคา

สัญญาที่ 3

จากการจำหน่ายเอกสารประกวดราคาระหว่างวันที่ 20 กันยายน - 1 ตุลาคม 2553 มีผู้สนใจซื้อเอกสารฯ จำนวนทั้งสิ้น 19 ราย เมื่อครบกำหนดวันยื่นเอกสารฯ วันที่ 17 มกราคม 2554 ปรากฏว่ามีผู้ยื่นเอกสารฯ จำนวน 4 ราย และอยู่ระหว่างการพิจารณาเอกสารด้านคุณสมบัติ (Grand Particular Qualifications)

สำหรับงานรื้อย้ายอาคาร สิ่งปลูกสร้างและทรัพย์สินของผู้บุกรุกออกจากพื้นที่โครงการฯ การรถไฟฯ ลงนามว่าจ้างห้างหุ้นส่วนจำกัด เอส.ที.มาสเตอร์เทค เป็นผู้ดำเนินการงานรื้อย้ายฯ เมื่อ 12 ตุลาคม 2553 โดยบริษัทฯ ได้เริ่มงานเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2553 ส่วนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางในพื้นที่โครงการได้ประสานหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค เพื่อตรวจสอบยืนยันตำแหน่งและจัดเตรียมงบประมาณเพื่อการรื้อย้ายแล้ว นอกจากนี้ได้ทยอยเคลื่อนย้ายตู้รถสินค้าและตู้รถโดยสารที่เกิดขวางพื้นที่ก่อสร้างสถานีบางซื่อ ออกจากย่านพหลโยธินไปฝากเก็บยังสถานีต่างๆ

3. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง

การรถไฟฯ โดยกิจการร่วมค้า ที เอส ซี ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 กำหนดสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 6 มีนาคม 2554 แต่เนื่องจากการก่อสร้างโครงการฯ มีอุปสรรคที่เกิดจากการก่อสร้างสะพานทางหลวงบริเวณ กม.137 และการพังทลายของเหมืองหิน กม.110 คณะกรรมการรถไฟฯ (คกร.) จึงมีมติอนุมัติให้ขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 105 วัน โดยจะสิ้นสุดสัญญาจ้างวันที่ 1 พฤศจิกายน 2554 ผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 มีความคืบหน้า 99.969%

4. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

งานศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม ปรับปรุงแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมและประมาณการค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง จัดทำเอกสารประกวดราคาและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2552 ส่วนรายงาน

วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Report) ได้แก้ไขปรับปรุงข้อมูลจนครบถ้วนตามความเห็นของ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ (คชก.) แล้ว ซึ่ง คชก. ได้มีมติเมื่อ 30 มีนาคม 2554 ให้นำรายงานดังกล่าวเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และได้กำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมให้การรถไฟฯ นำไปปฏิบัติแล้วเมื่อ 21 มิถุนายน 2554 ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำเอกสารฉบับสมบูรณ์พร้อมแนบบันทึกรายการข้อมูลตามจำนวนที่กำหนด เพื่อส่ง สผ. นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฯ ต่อไป

การรถไฟฯ ได้รายงานขอออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน เพื่อก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เลี้ยงเมืองที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางแก่งคอย และชุมทางบ้านภาชี เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2554 ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2554 อนุมัติในหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวแล้ว โดยส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบพิจารณาก่อนดำเนินการต่อไป ซึ่งคณะกรรมการกฤษฎีกาได้แจ้งผลการพิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกาให้การรถไฟฯ เมื่อ 11 กรกฎาคม 2554 ขณะนี้อยู่ระหว่างการแก้ไขแผนที่แนบท้ายร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว

การขออนุมัติโครงการฯ การรถไฟฯ ได้ประมวลข้อมูลโครงสร้างและดำเนินการตามความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำรายงานเพื่อเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ แล้วเสร็จ ปัจจุบันรอนำเข้าที่ประชุม ครร. ก่อนรายงานกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอ ครม. ต่อไป

5. โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 5 และ 6

การรถไฟฯ ลงนามสัญญาว่าจ้าง บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างดำเนินโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 ในวงเงิน 8,070,000,000 บาท และว่าจ้างกิจการร่วมค้า เอ เอส เอส ที เป็นผู้รับจ้างดำเนินโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 6 ในวงเงิน 6,549,000,000 บาท เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2554 ระยะเวลาดำเนินโครงการ 24 เดือน โดยผู้รับจ้างทั้ง 2 โครงการได้เริ่มงานเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2554

สำหรับการควบคุมงานก่อสร้าง การรถไฟฯ ได้ลงนามสัญญาจ้างกลุ่มบริษัท พีซีบีเค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เป็นที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 ในวงเงิน 185,250,000 บาท และว่าจ้างกลุ่มบริษัท เอพซิลอน เป็นที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 6 ในวงเงิน 159,000,000 บาท เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2554 โดยผู้รับจ้างทั้ง 2 โครงการ ได้เริ่มงานเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2554

6. โครงการศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงรายได้-เชียงของ

การรถไฟฯ ลงนามสัญญาว่าจ้างบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและออกแบบฯ การก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงรายได้-เชียงของ ในวงเงินค่าจ้าง 173,990,000 บาท เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2554 กำหนดระยะเวลาดำเนินการ 14 เดือน โดยที่ปรึกษาได้แจ้งเริ่มงานทันทีภายหลังการลงนามสัญญาจ้าง

ที่ปรึกษาได้เสนอรายงานเบื้องต้น รายงานความก้าวหน้า เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2554 และ 29 กรกฎาคม 2554 ตามลำดับ โดยได้ประชุมเพื่อนำเสนอแนวเส้นทางเลือกและเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม พร้อมรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ปัญหา ข้อกำหนด และข้อวิตกกังวลของประชาชนที่มีต่อโครงการ ในพื้นที่จังหวัดที่เกี่ยวข้อง ระหว่างวันที่ 16-24 สิงหาคม 2554

7. โครงการศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมฯ โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบัวใหญ่ (ขอนแก่น)-มุกดาหาร-นครพนม

การรถไฟฯ ลงนามสัญญาว่าจ้างกลุ่มบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาดำเนินการงานศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมฯ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบัวใหญ่ (ขอนแก่น)-มุกดาหาร-นครพนม ในวงเงิน 24,999,900 บาท เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2554 กำหนดระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน ที่ปรึกษาเริ่มงานเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2554 และเสนอรายงานเบื้องต้น และรายงานชั้นกลางแล้วเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2554 และ 25 สิงหาคม 2554 ตามลำดับ

การดำเนินงาน ตามโครงการที่สำคัญ

แผนปฏิบัติการประจำปี 2554 นี้ เป็นแผนปฏิบัติการในแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการปฏิบัติงาน ซึ่งแผนปฏิบัติการนี้สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจฯ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล

1. แผนการลงกุด้านโครงสร้างพื้นฐานและการเดินรถ

1.1 โครงการเพื่อความปลอดภัยและการปรับปรุงประสิทธิภาพ

1.1.1 โครงการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

- (1) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมและศูนย์ควบคุมการเดินรถ
- (2) โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนทางผ่านเสมอระดับ
- (3) โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟฟ้าทั่วประเทศ

1.2 โครงการเสริมความมั่นคงทางรถไฟ (Track Strengthening)

1.2.1 งานปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ

- (1) งานผลิตหมอนคอนกรีตอัดแรงชนิด Mono Block พร้อมเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบชุด, จัดหาราง 100 ปอนด์, จัดหาประแจ 100 ปอนด์ พร้อมเปลี่ยนเข้าทางอื่นๆ ระหว่างสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา – ชุมทางศรีราชา, สถานีชุมทางศรีราชา – แหลมฉบัง, สถานีบ้านแหลม – แม่กลอง, สถานีชุมทางคลองสิบแก้ว – อรัญประเทศ และก่อสร้างทางระหว่างสถานี

อรัญประเทศถึงสุดสะพานคลองลึก (เขตชายแดนไทย – กัมพูชา) จาก กม.85+984+260+470, สถานีชุมทางหนองปลาดุก – หัวหิน จาก กม.64+518+212+250, สถานีมาบกะเบา – คลองไผ่ จาก กม.134+300 ถึง 206+346.10, สถานีคลองไผ่ – อุบลราชธานี กม.206+346.10+575+600, สถานีชุมทางทุ่งสง – สุโขทัย (เขตชายแดนไทย – มาเลเซีย) จาก กม.757+939-1144+380 และจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์ จาก กม.929+054+972+556, สถานีชุมทางทุ่งสง – กันตัง จาก กม.575+773+850+247, สถานีชุมทางเขาชุมทอง – นครศรีธรรมราช, สถานีพิษณุโลก – เชียงใหม่ จาก กม.389+988 ถึง 751+620 (เว้นช่วงแก้แนวทาง กม.676+814 ถึง กม.681+000 ระหว่างสถานีแม่ตาลน้อย – ขุนตาล), สถานีคลองรังสิต – ชุมทางบ้านภาชี ในทางขึ้นและลง

(2) งานผลิตหมอนคอนกรีตอัดแรงชนิด Mono Block พร้อมเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบชุด, จัดหาราง 100 ปอนด์, จัดหาประแจ 100 ปอนด์ พร้อมเปลี่ยนเข้าทางและอื่นๆ และเปลี่ยนเสาดับไม้เป็นเสาคอนกรีตพร้อมติดตั้งหมอนสังเคราะห์ และเปลี่ยนสะพานบวบรางช่วงที่ 2 – 4 เป็นสะพานเหล็ก DP ที่สะพานถ้ากระแซ ระหว่างสถานีชุมทางหนองปลาดุก – น้ำตก

1.2.2 เปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ไม่ได้มาตรฐาน

(1) งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลลา มาตรฐาน U20 ไม่ได้ สายเหนือ ช่วงรังสิต (กม.30+144) ชุมทางบ้านภาชี (กม.89+950) ทั้งทางขึ้นและทางลง

(2) งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลลา มาตรฐาน U20 ไม่ได้ สายเหนือ ชุมทางบ้านภาชี (กม.89+950) – พิษณุโลก (กม.389+281)

(3) งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลลา มาตรฐาน U20 ไม่ได้ สายเหนือ ช่วงศิลาอาสน์ (กม.487+521) – เชียงใหม่ (กม.751+424)

(4) งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลลา มาตรฐาน U20 ไม่ได้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงชุมทางบ้านภาชี (กม.89+950) – ชุมทางถนนจิระ (กม.266+304)

(5) งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลลา มาตรฐาน U20 ไม่ได้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงชุมทางถนนจิระ (กม.266+304) – อุบลราชธานี (กม.575+100)

(6) งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลลา มาตรฐาน U20 ไม่ได้ สายใต้ ช่วงชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ – ศิริรัฐนิคม กม. 632+971+633+749+645+474, 645+945, 646+883 และ กม.648+044 จำนวน 6 แห่ง

1.2.3 ก่อสร้างเปิดช่องน้ำเพิ่มเติมแก้ไขปัญหาน้ำท่วม

งานก่อสร้างเปิดช่องน้ำเพิ่มเติม แก้ไขปัญหาน้ำท่วมในทางรถไฟสายเหนือ สายหนองคาย สายใต้ สายใต้แยกกันตั้ง และสายใต้แยกกาญจนบุรี

1.2.4 ติดตั้งรั้วสองข้างทางรถไฟ

งานติดตั้งรั้วสองข้างทางรถไฟ ระหว่างสถานีชุมทางจิระ – บุรีรัมย์ (109 กม.), ระหว่างสถานีหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ (89 กม.), ระหว่างสถานีรังสิต – ชุมทางบ้านภาชี – ลพบุรี (104 กม.), ระหว่างสถานีชุมทางบ้านภาชี – มาบกะเบา (44 กม.), ระหว่างสถานีตลิ่งชัน – นครปฐม (42 กม.), ระหว่างสถานีชุมทางแก่งคอย – แก่งเสือเต้น (35 กม.), ระหว่างสถานีชุมพร – สุราษฎร์ธานี (166 กม.) และระหว่างสถานีปากน้ำโพ – พิษณุโลก (139 กม.)

1.3 โครงการปรับปรุงทางรถไฟ (Track Rehabilitation)

1.3.1 โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ช่วงแก่งคอย – แก่งเสือเต้น, สุระนารายณ์ – บัวใหญ่, ชุมทางถนนจิระ – บัวใหญ่ ระยะทาง 308 กม. (ส่วนหนึ่ง)

1.3.2 โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ช่วงชุมทางบัวใหญ่ – หนองคาย ระยะทาง 278 กม. (ส่วนหนึ่ง)

1.4 โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพการซ่อมบำรุงล้อเลื่อน

1.4.1 งานซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน 56 คัน

1.5 โครงการปรับปรุงอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวก

1.5.1 งานปรับปรุงอาคารสถานีบีงพระ พร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศ 2 ชุด ขนาด 36,000 BTU 1 ชุด และขนาด 15,000 BTU จำนวน 1 ชุด (มีระบบฟอกอากาศ)

1.5.2 งานปรับปรุงพื้นที่ในย่านดีเซลรางกรุงเทพ (ชุดวางร่องน้ำคอนกรีตสำเร็จรูป)

1.5.3 งานปรับปรุงและต่อเติมบ้านพักพนักงาน

1.5.4 งานก่อสร้างซ่อมเครื่องกั้นถนน ทดแทนของเดิม

1.5.5 งานสร้างห้องสุขา

1.6 โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

1.6.1 โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สำหรับฝ่าย/สำนักงานต่างๆ

ปี 2554

1.6.2 โครงการจัดหาเครื่องพิมพ์ Line Matrix สำหรับกองปฏิบัติการประมวลผล

1.6.3 โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ Server เพื่อทดแทนของเดิม พร้อมเครื่องสำรองไฟในระบบ CTS

1.6.4 โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายใหม่เพื่อใช้ทดแทนในระบบ Client/Server

1.7 โครงการอื่นๆ

1.7.1 โครงการจัดหารถ บก. ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน

2. โครงการเพื่อดำเนินการเชิงพาณิชย์ของการรถไฟฟ้าฯ

2.1 โครงการที่ช่วยเสริมประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

2.1.1 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟฟ้าสายชานกิ่งทะเลตะวันออก ช่วง ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

2.1.2 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟฟ้าสายชานกิ่งทะเลตะวันออก ช่วง ฉะเชิงเทรา – คลองสิบก้า – แก่งคอย

2.1.3 โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) แห่งที่ 2

2.2 โครงการจัดการจักร ล้อเลื่อนและอุปกรณ์

2.2.1 โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน (น้ำหนักกดเพลา 15 ตัน/เพลา)

2.2.2 โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่จำนวน 20 คัน (น้ำหนักกดเพลา 15 ตัน/เพลา)

2.2.3 โครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน

2.2.4 โครงการจัดการโดยสาร จำนวน 115 คัน

2.2.5 โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่เพื่อทดแทนรถจักรGE.จำนวน 50 คัน

2.3 โครงการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ Mass Transit

2.3.1 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล: โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน

2.3.2 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล: โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต

2.4 โครงการเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในภูมิภาค

2.4.1 โครงการศึกษาออกแบบเพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ

2.4.2 โครงการศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างทางรถไฟ สายบัวใหญ่ – มุกดาหาร – นครพนม

3. แผนด้านการเงิน

3.1 โครงการเงินอุดหนุนการเดินรถบริการสังคม

4. แผนด้านการบริหารทรัพยากร

4.1 โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศทางภูมิศาสตร์เพื่อการบริหารทรัพยากร

4.2 โครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์

(1) โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาที่ดินปี 2554 จำนวน 12 ย่านสถานี

5. แผนด้านการพัฒนาและการบริหารองค์กร

5.1 โครงการจัดทำแผนบริหารจัดการกิจการรถไฟไทย ระยะเวลา 12 เดือน (360 วัน)

กลุ่มที่ 1 การจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ

กลุ่มที่ 2 การจัดทำโครงสร้างองค์กรและแผนพัฒนาบุคลากร

กลุ่มที่ 3 การออกแบบการบริหารจัดการทางการเงินและแผนการลงทุน

กลุ่มที่ 4 การจัดทำแผนพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

กลุ่มที่ 5 ติดตามและประเมินผลการดำเนินการปรับโครงสร้าง

กลุ่มที่ 6 จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการจัดตั้งและบริหารรถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้า

สายสีแดง

กลุ่มที่ 7 จัดทำรายงานความก้าวหน้าและรายงานฉบับสมบูรณ์

5.2 โครงการวางระบบตัวชี้วัด (KPIs)

5.2.1 โครงการศึกษาห่วงโซ่ (Value Chain)

5.2.2 โครงการศึกษาและวางระบบตัวชี้วัดผลงาน

5.2.3 โครงการจัดทำระบบผลตอบแทนตามผลงาน

5.3 โครงการปรับภาพลักษณ์องค์กร

5.3.1 โครงการการสื่อสารประชาสัมพันธ์ภายในองค์กร

5.3.2 โครงการการสื่อสารประชาสัมพันธ์ภายนอกองค์กร

5.3.3 โครงการการสื่อสารสนับสนุนการประชาสัมพันธ์การพัฒนาระบบราง

5.3.4 โครงการการสื่อสารการประชาสัมพันธ์เพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤต

5.3.5 โครงการการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมงานด้านการตลาดประชาสัมพันธ์

และการท่องเที่ยว

5.3.6 โครงการการสื่อสารการประชาสัมพันธ์และสร้างภาพลักษณ์องค์กร

- 5.3.7 โครงการการสื่อสารสนับสนุนความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยง
- 5.3.8 โครงการการสื่อสารสนับสนุนการขนส่งคอนเทนเนอร์
- 5.3.9 โครงการลูกค้าสัมพันธ์

6. แผนด้านการพัฒนาและบริหารบุคลากร

6.1 แผนเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารบุคลากร

- 6.1.1 โครงการศึกษาความสามารถหลัก (Core Competency)

6.2 แผนเพิ่มศักยภาพและทักษะให้บุคลากร

- 6.2.1 โครงการพัฒนาทักษะเชิงธุรกิจของบุคลากร
- 6.2.2 โครงการพัฒนาบุคลากรด้าน IT
- 6.2.3 โครงการเพิ่มศักยภาพและทักษะวิทยากรของการรถไฟฟ้า
- 6.2.4 โครงการเพิ่มศักยภาพบุคลากรเพื่อรองรับโครงสร้างและระบบงานที่ปรับปรุง

6.3 แผนเพิ่มองค์ความรู้ให้บุคลากร

- 6.3.1 โครงการจัดการองค์ความรู้ทั้งระบบในการรถไฟฟ้า
- 6.3.2 โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ของบุคลากร

6.4 แผนสร้างแรงจูงใจให้บุคลากร

- 6.4.1 โครงการสร้างแรงจูงใจและรักษาบุคลากรของการรถไฟฟ้า
- 6.4.2 โครงการประกวดพนักงานดีเด่น

การดำเนินงาน ตามโครงการที่สำคัญ

อัตรากำลัง

ในปีงบประมาณ 2554 การรถไฟฟ้า มีผู้ปฏิบัติงาน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2554) รวม 15,453 คน ประกอบด้วย พนักงาน 11,452 คน และลูกจ้างเฉพาะงาน 4,001 คน ดังแสดงไว้ในตารางต่อไปนี้

ฝ่าย/สำนักงาน	พนักงาน (คน)	ลูกจ้างเฉพาะ(คน)	รวมพนักงาน/ ลูกจ้าง (คน)
การรถไฟฟ้า	62	0	62
ฝ่ายบริหารงานบุคคล	149	8	157
ฝ่ายการเงินและฝ่ายบัญชี	165	25	190
ฝ่ายการเดินรถ	3,884	646	5,530
ฝ่ายการพาณิชย์	58	2	60
ฝ่ายการช่างกล	4,356	771	5,127
ฝ่ายการช่างโยธา	1,636	1,246	2,882
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	409	139	548
ฝ่ายระบบข้อมูล	65	4	69
ฝ่ายการพัสดุ	101	18	119

ฝ่าย/สำนักงาน	พนักงาน (คน)	ลูกจ้างเฉพาะ(คน)	รวมพนักงาน/ ลูกจ้าง (คน)
ฝ่ายบริหารทรัพยากร	77	42	119
ฝ่ายตรวจสอบภายใน	30	1	31
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง	95	3	98
สำนักงานอาณานิคม	53	6	59
สำนักงานแพทย์	124	24	148
สำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์	47	22	69
สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา	23	2	25
สำนักงานผู้ว่าการ	44	20	64
สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟ	5	3	8
สำนักงานจัดการทรัพยากร	4	1	5
ศูนย์ประสานงานและเลขานุการ คกร.	11	0	11
ศูนย์บริหารความเสี่ยง	8	1	9
ศูนย์ประชาสัมพันธ์และการท่องเที่ยว	23	2	25
กองควบคุมการปฏิบัติการ	12	1	13
กองตรวจสอบควบคุมและประเมินผล	9	2	11
กองบังคับการตำรวจรถไฟ	2	12	14
รวม	11,452	4,001	15,453

พนักงานชาย 10,764 คน
 ลูกจ้างเฉพาะงานชาย 3,450 คน

พนักงานหญิง 668 คน
 ลูกจ้างเฉพาะงานหญิง 551 คน

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ถือว่าพนักงานเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญและมีคุณค่ายิ่ง นำมาซึ่งความเจริญความก้าวหน้าและความเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนขององค์กร มุ่งดำเนินการเพื่อยกระดับขีดความสามารถของพนักงานให้มีความเป็นเลิศในผลงานที่ได้รับมอบหมายโดยการพัฒนาศักยภาพในด้านการจัดการ วิชาการ และวัฒนธรรมการทำงาน จัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้วยการจัดทำโครงการต่างๆ ดังนี้

1. โครงการศึกษาห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)
2. โครงการศึกษาและวางระบบตัวชี้วัดผลงาน
3. โครงการจัดทำระบบผลตอบแทนตามผลงาน
4. โครงการศึกษาความสามารถหลัก (Core Competency)
5. โครงการพัฒนาทักษะเชิงธุรกิจของบุคลากร
6. โครงการพัฒนาบุคลากรด้าน IT
7. โครงการเพิ่มศักยภาพและทักษะวิทยากรการรถไฟฟ้า
8. โครงการเพิ่มศักยภาพบุคลากรเพื่อรองรับโครงสร้างและระบบงานที่ปรับปรุง
9. โครงการจัดการองค์ความรู้ทั้งระบบในการรถไฟฟ้า
10. โครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ของบุคลากร
11. โครงการสนับสนุนทุนการศึกษาต่อระดับต่างๆ แก่พนักงานการรถไฟฟ้า
12. โครงการสร้างแรงจูงใจและรักษาบุคลากรของการรถไฟฟ้า
13. โครงการประกวดพนักงานดีเด่น

การรถไฟฟ้า จัดส่งนักเรียนและพนักงานการรถไฟฟ้า ไปศึกษาฝึกอบรม ดูงาน สัมมนา และปฏิบัติงานภายนอกการรถไฟฟ้า ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ประจำปี 2554 ดังนี้

รายการ	สถานที่	จำนวน (คน)			
		บุคลากรรถไฟฟ้า	คนอื่นๆ	ตามคำสั่ง	รวม
จัดส่งไปศึกษา	ต่างประเทศ	-	-	-	-
	ในประเทศ	1	-	210	211
จัดส่งไปอบรม ดูงาน ประชุม	ต่างประเทศ	52	5	-	57
สัมมนา และปฏิบัติงาน	ในประเทศ	163	-	-	163
รวมทั้งสิ้น		216	5	210	431

การดำเนินงานด้านอาชีวอนามัย

ปัจจุบันการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ รวมทั้งสิ้น 33 คณะ ตามระเบียบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 3.16 ว่าด้วยคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ (ปรับปรุงใหม่ครั้งที่ 3) เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2552 เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2549 และประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงาน และกฎกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน นอกจากนั้นยังมีการจัดทำแผนป้องกันและระงับอัคคีภัย พร้อมพิจารณาจัดทำรายงานการจัดอบรมพนักงานและผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ

1. อำนาจความสะดวกพร้อมชี้แจงข้อมูลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยฯ กับกองตรวจความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน ในการเข้าตรวจเยี่ยมงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

- คณะกรรมการความปลอดภัยฯ หน่วยงาน สำนักงานใหญ่ เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554
- คณะกรรมการความปลอดภัยฯ หน่วยงาน วอต. เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2554
- คณะกรรมการความปลอดภัยฯ หน่วยงาน ศอต. เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2554

2. ดำเนินการจัดการอบรมหลักสูตรเจ้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร เพื่อให้ได้มาซึ่ง จป. ระดับบริหาร จำนวน 2 รุ่น ณ อาคารสัมมนา ฝ่ายบริหารงานบุคคลด้านฝึกอบรม

รุ่นที่ 1 วันที่ 30-31 พฤษภาคม 2554 รวม 2 วัน จำนวน 35 คน

รุ่นที่ 2 วันที่ 11-12 กรกฎาคม 2554 รวม 2 วัน จำนวน 22 คน

3. ดำเนินการจัดอบรมหลักสูตรเจ้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน เพื่อให้ได้มาซึ่ง จป. ระดับหัวหน้า จำนวน 2 รุ่น ณ อาคารสัมมนา ฝ่ายบริหารงานบุคคลด้านฝึกอบรม

รุ่นที่ 1 วันที่ 23-24 มิถุนายน 2554 รวม 2 วัน จำนวน 48 คน

รุ่นที่ 2 วันที่ 18-19 กรกฎาคม 2554 รวม 2 วัน จำนวน 46 คน

4. ดำเนินการจัดการอบรมให้ความรู้แก่คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยฯ (คปอ.) ทั้ง 33 คณะ จำนวน 2 รุ่น ณ อาคารสัมมนา ฝ่ายบริหารงานบุคคลด้านฝึกอบรม

รุ่นที่ 1 วันที่ 16-17 กุมภาพันธ์ 2554 รวม 2 วัน จำนวน 59 คน

รุ่นที่ 2 วันที่ 29-30 มิถุนายน 2554 รวม 2 วัน จำนวน 60 คน

5. ดำเนินการจัดการอบรมให้ความรู้แก่พนักงานทั่วไปรวมถึงพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงานใหม่ เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน 4 รุ่น ณ อาคารสัมมนา ฝ่ายบริหารงานบุคคลด้านฝึกอบรม

รุ่นที่ 1 วันที่ 23 พฤษภาคม 2554 รวม 1 วัน จำนวน 59 คน

รุ่นที่ 2 วันที่ 24 พฤษภาคม 2554 รวม 1 วัน จำนวน 60 คน

รุ่นที่ 3 วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2554 รวม 1 วัน จำนวน 33 คน

รุ่นที่ 4 วันที่ 3 มิถุนายน 2554 รวม 1 วัน จำนวน 49 คน

6. ดำเนินการเบิกจ่าย/หักล้างเงินยืมโดยตรง สำหรับใช้ในการจัดการอบรมดับเพลิงขั้นต้น และการฝึกซ้อมดับเพลิง/อพยพหนีไฟ ประจำปี 2554 ของ คปอ. ทั้ง 33 คณะ ดังนี้

- จัดการอบรมดับเพลิงขั้นต้น รวม 23 คณะ ผู้เข้ารับการอบรมฯ 1,283 คน
- จัดการฝึกซ้อมดับเพลิง/อพยพหนีไฟ รวม 22 คณะ ผู้เข้ารับการอบรมฯ 1,198 คน

7. กองอาชีวอนามัยได้ออกตรวจเยี่ยมคณะกรรมการความปลอดภัยฯ พร้อมเข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ทั้ง 33 คณะ เพื่อชี้แจงถึงแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัย พร้อมเร่งรัดให้มีการตรวจสอบวัสดุ-อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยทั้งในส่วนบุคคลและสถานประกอบกิจการ เพื่อให้มีอย่างครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด

8. ดำเนินการประกาศนโยบายโครงการป้องกันโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ชนิดเอ (เอช1 เอ็น1) ตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล

9. แจกจ่ายหน้ากากอนามัยชนิดทำด้วยผ้าเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์ความรุนแรงที่อาจจะคุกคามหรือระบาดในอนาคตแก่พนักงานทุกคนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

สวัสดิการด้านการเงิน

1. การปรับอัตราเงินเดือนค่าจ้างตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2554 ในอัตราไม่เกินร้อยละ 5 เมื่อมีการปรับอัตราค่าจ้างดังกล่าวแล้วต้องมีอัตราค่าจ้างเดิมรวมกับที่ได้ปรับครั้งนี้ไม่เกิน 50,000 บาท ซึ่งประธานกรรมการรถไฟฯ ได้ลงนามในข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2554 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2554 ดังนี้

- ข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 4.1 อัตราเงินเดือนของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 4.3 วิทยฐานะและอัตราเงินเดือนสำหรับบรรจุบุคคลใหม่เข้าทำงานเป็นพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ปรับปรุงใหม่)
- ข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 4.4 ระดับและขั้นเงินเดือนพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตำแหน่งที่ต้องใช้คุณวุฒิหรือความชำนาญงานเป็นพิเศษ (ปรับปรุงใหม่)
- ข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 4.5 หลักเกณฑ์การปรับขึ้นเงินเดือนพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประเทศไทยบางตำแหน่งที่ได้รับการเลื่อนตำแหน่งสูงขึ้น (ปรับปรุงใหม่)

- ข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 4.8 เบี้ยเลี้ยงเดินทาง เบี้ยเลี้ยงทำการนอกเขตหรือสถานที่ เบี้ยเลี้ยงทำการเดินทาง ค่ารถทำขบวน และค่าเช่าที่พัก (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 8)

2. จัดโครงการสัมมนาชี้แจง ทำความเข้าใจ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการพิจารณาปูนบำเหน็จประจำปี 2555 เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2554 ณ สโมสรรถไฟชั้น 3 มีผู้เข้าร่วมสัมมนา 263 คน

สวัสดิการด้านการแพทย์

โครงการจัดสร้าง ที่ทำการพยาบาลหัวลำโพง ในปีพ.ศ.2554 ดำริที่จะสร้างที่ทำการพยาบาลขึ้นที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพโดยทันตแพทย์ ดำรงพระพงศกุล หัวหน้าสำนักงานแพทย์เนื่องจากสถานีรถไฟกรุงเทพ เป็นสถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย และมีผู้คนจำนวนมากมาใช้บริการในการเดินทางไปในที่ต่างๆได้อย่างปลอดภัย ซึ่งทางสำนักงานแพทย์และโรงพยาบาลบวรฉัตรชัยากรได้มองเห็นความสำคัญในส่วนนี้ จึงได้ทำการสร้างที่ทำการพยาบาลในสถานีรถไฟกรุงเทพ ซึ่งเป็นสถานีหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการด้านการรักษาพยาบาล เบื้องต้นแก่พนักงานของการรถไฟและประชาชนทั่วไปที่มาใช้บริการในสถานีกรุงเทพ เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2554 เวลาทำงาน วันจันทร์ – ศุกร์ เวลา 08.00 น. – 16.30 น. ในระยะแรกมีแพทย์ปฏิบัติงานเฉพาะช่วงเวลา 9.00 น. – 12.00 น. แต่ปัจจุบันมีพยาบาลประจำการให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้น เปิดทำงาน วันจันทร์ – ศุกร์ เวลา 08.00 น. – 16.30 น. ตั้งอยู่ที่ ขานขาลาที่ 3 หรือทางด้านทิศตะวันออกด้านติดถนนรองเมือง ใกล้กับห้องรับรอง VIP และห้องรับเสด็จ

ภารกิจช่วยผู้ประสบภัยน้ำท่วมโดย หน่วยแพทย์สงเคราะห์จากสำนักงานแพทย์และโรงพยาบาลบวรฉัตรชัยากร ในปีนี้ 2554 ประชาชนได้รับความเดือนร้อนจากปัญหาน้ำท่วมหนักในหลายพื้นที่ โดยหน่วยแพทย์สงเคราะห์ได้ลงพื้นที่ในช่วงหลังน้ำลด ในเดือน ตุลาคม - พฤศจิกายน 2554 หน่วยแพทย์สงเคราะห์ที่ออกให้บริการตรวจรักษาพยาบาลแก่พนักงานการรถไฟและชาวบ้านที่อพยพมายังศูนย์พักพิงชั่วคราว สถานีรถไฟบางปะอิน และสถานีรถไฟนครสวรรค์ ซึ่งมีกว่า 350 ครอบครัว มีประชาชนเข้ารับบริการเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ใหญ่และผู้สูงอายุด้วยอาการปวดเมื่อยตามตัว ปวดหัวเป็นไข้ เป็นหวัด และน้ำกัดเท้า นอกจากนี้ หน่วยแพทย์อาสา

จากสำนักงานแพทย์และโรงพยาบาลบุรีรัมย์ยังมอบข้าวสาร น้ำดื่ม และอาหารแห้งอีกจำนวนหนึ่งให้กับพนักงานของการรถไฟและชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง เพื่อสำหรับประกอบอาหารเป็นส่วนหนึ่งของความช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากภาวะน้ำท่วมซึ่งรวมถึงการมอบถุงยังชีพและสิ่งของตลอดจนการให้ความรู้แก่ประชาชนในเรื่องของโรคภัยไข้เจ็บในภาวะน้ำท่วมอีกด้วย

ในส่วนภูมิภาคที่ทำการพยาบาลและที่ทำการแพทย์เขตได้จัดให้มีหน่วยแพทย์สงเคราะห์ ออกให้บริการตรวจสุขภาพประจำปีให้แก่พนักงานการรถไฟฯ และให้บริการตรวจรักษาประชาชนทั่วไปตามที่ทำการส่วนภูมิภาคและสถานีรถไฟส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ

มาตรการด้านความปลอดภัย

ประเภทความผิด	ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2554			
	(1 ต.ค.2553 - 30 ก.ย.2554)			
	เกิด/ ราย	จับได้/ ราย	ผู้ ต้องหา/ คน	ของกลาง
1. คดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ	10	7	8	
ฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา	5	2	2	
ปล้นทรัพย์	3	3	4	
ชิงทรัพย์	2	2	2	
ลักพาเรียกค่าไถ่	-	-	-	
วางเพลิง	-	-	-	
2. คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์	107	84	87	
ฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา	5	2	2	
ฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา	-	-	-	
พยายามฆ่า	1	-	-	
ทำร้ายร่างกาย	36	17	18	

ประเภทความผิด	ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2554			
	(1 ต.ค.2553 - 30 ก.ย.2554)			
	เกิด/ ราย	จับได้/ ราย	ผู้ ต้องหา/ คน	ทองคำ
ข่มขืนกระทำชำเรา	2	4	4	
กระทำอนาจาร	4	3	3	
พรากผู้เยาว์	-	-	-	
ทะเลาะวิวาท	4	4	6	
บุกรุก	30	30	30	
หมิ่นประมาท	2	1	1	
เมาสุรา	23	23	23	
3. คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์	142	77	91	
ลักทรัพย์	120	62	75	
วิ่งราวทรัพย์	12	6	6	
ปล้นทรัพย์	3	3	4	
กรรโชกทรัพย์	-	-	-	
ชิงทรัพย์	2	2	2	
- ได้รับบาดเจ็บ	1	1	1	
- ไม่ได้รับบาดเจ็บ	1	1	1	
ทำให้เสียทรัพย์	3	2	2	
4. คดีที่น่าสนใจ	28	3	3	
โจรกรรมรถจักรยานยนต์	9	1	1	
โจรกรรมรถยนต์	2	-	-	
โจรกรรมรถไถ-กระบือ	-	-	-	

ประเภทความผิด	ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2554			
	(1 ต.ค.2553 - 30 ก.ย.2554)			
	เกิด/ ราย	จับได้/ ราย	ผู้ ต้องหา/ คน	ของกลาง
โจรกรรมเครื่องมือการเกษตร	-	-	-	
ปล้น-ชิงรถแท็กซี่	-	-	-	
ข่มขืนและข่มขืน	-	-	-	
ยักยอกทรัพย์	10	1	1	
ฉ้อโกงทรัพย์	7	1	1	
ปลอมแปลงเอกสาร	-	-	-	
5. คดีที่รัฐเป็นผู้เสียหาย		3,017	14,784	
5.1 พ.ร.บ.อาวุธปืน				
- อาวุธปืนธรรมดา		9	9	ปืนพกสั้น จำนวน 9 กระบอก
- อาวุธปืนสงคราม				
5.2 พ.ร.บ.การพนัน				
- สลากกินรวบ		2	3	โพย 16 แผ่น + เงิน 500 บาท
- ไพ่รummy		-	-	
- ไพ่ผสมสิบ		-	-	
- ไพ่ 8-9		3	12	เงินสด จำนวน 1,255 บาท
- ไฮโลว์		21	61	เงินสด จำนวน 2,830 บาท
- ทายผลฟุตบอล		2	2	เงินสด จำนวน 200 บาท
- เต้าปุ้น				
- บิงโก		-	-	-
- โยนจิ้ม		-	-	-

ประเภทความผิด	ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2554			
	(1 ต.ค.2553 - 30 ก.ย.2554)			
	เกิด/ ราย	จับได้/ ราย	ผู้ ต้องหา/ คน	ของกลาง
- ทายภาพสัตว์				
- ตู้เกมส์ไฟฟ้า		-	-	-
5.3 พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ				
- ยาบ้า		51	54	จำนวน 218,625 เม็ด
- ยาไอซ์		4	4	น้ำหนัก 5 กรัม + 6 ถุงเล็ก
- เฮโรอีน		2	1	ผสมยาสูบ จำนวน 20 มวนบุหรี
- ฝิ่น				-
- ยาแก้ไอ		4	2	น้ำหนัก 22.9 ลิตร
- อัลฟาโซแลม		7	8	จำนวน 2,286 เม็ด
- พืชกระท่อม		30	23	น้ำหนัก 285.648 กิโลกรัม
- กัญชา		9	9	น้ำหนัก 22.22 กรัม
- สารระเหย		6	6	กาว จำนวน 6 กระป๋อง
5.4 พ.ร.บ.ศุลกากร		26	1	น้ำหนัก 9,979.2 กิโลกรัม
5.5 พ.ร.บ.คนเข้าเมือง		1,181	12,938	
5.6 พ.ร.บ.จราจรทางบก		1,226	1,226	ปรับเป็นเงิน 121,000 บาท
5.7 พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟ		371	371	ปรับเป็นเงิน 34,110 บาท
5.8 พ.ร.บ.สถานบริการ		7	7	เปิดโดยไม่ได้รับอนุญาต
5.9 พ.ร.บ.ลิขสิทธิ์		1	-	ซีดี. จำนวน 137 แผ่น
5.10 พ.ร.บ.สิ่งพิมพ์ลามก		1	2	ซีดี.ลามก จำนวน 35 แผ่น
5.11 พ.ร.บ.ป่าไม้		-	-	

ประเภทความผิด	ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2554			
	(1 ต.ค.2553 - 30 ก.ย.2554)			
	เกิด/ ราย	จับได้/ ราย	ผู้ ต้องหา/ คน	ของกลาง
5.12 พ.ร.บ.คุ้มครองสัตว์ป่า		3	-	นกชนิดต่างๆ จำนวน 300 ตัว
				+ ซากสัตว์ป่า น้ำหนัก 190 กิโลกรัม.
5.13 พ.ร.บ.ยาสูบ		-	-	
5.14 พ.ร.บ.สรรพสามิต		-	-	
5.15 พ.ร.บ.ควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง		40	40	ปริมาณ 46,000 ลิตร
5.16 พ.ร.บ.แรงงาน		1	1	จัดหางานโดยผิดกฎหมาย
5.17 พ.ร.บ.สุรา		6	6	จำหน่ายโดยไม่ได้รับอนุญาต
5.18 พ.ร.บ.อาหารและยา		4	3	ยาแผนปัจจุบัน จำนวน 382 ขวด

ฐานะการเงิน และการบัญชี

เงินทุนและฐานะการเงิน

เงินทุนยกมาจากปีงบประมาณ 2553 ของสายใหญ่ สายแม่กลอง โครงการขนส่งมวลชนทางรางช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชันโครงการก่อสร้างทางคู่สายสายฝั่งทะเลตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟสายตะวันออกพญาไท-สุวรรณภูมิ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสีตึก-มาบตาพุด และโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสิบเก้า-แก่งคอย รวมเป็นเงิน 59,850,412,556.98 บาท ในรอบปีงบประมาณ 2554 ได้เบิกเงินจากกระทรวงการคลังมาใช้จ่ายขึ้นเป็นทุน คือ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ 202,379,644.80 บาท โครงการขนส่งมวลชนทางรางช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน 66,255,864.00 บาท โครงการก่อสร้างทางคู่สายสายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง 1,035,342,695.51 บาท โครงการเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ 53,064,078.54 บาท โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบัวใหญ่ 2,499,990.00 บาท โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสีตึก-มาบตาพุด 52,312,238.87 บาท โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสิบเก้า-แก่งคอย 135,891,987.38 บาท โครงการต่าง ๆ 700,000,000.00 บาท งานซ่อมบำรุงทางรถไฟ 57,468,758.18 บาท งานปรับปรุงทาง 19,479,000.00 บาท งานติดตั้งระบบสัญญาณและโทรคมนาคม 559,620.84 บาท งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพาน 2,917,858.02 บาท งานก่อสร้างเปิดช่องน้ำ 18,382,296.79 บาท งานจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนอัตโนมัติ 37,664,104.60 บาท งานจัดหาสะพานเหล็กพร้อมติดตั้ง 54,547,400.00 บาท งานจ้างศึกษาผลกระทบก่อสร้างทาง 5,332,922.60 บาท งานจ้างซ่อมสัญญาณไฟสี 23,920,000.00 บาท งานจัดหาและผลิตสะพาน 29,104,204.27 บาท งานจ้างเชื่อมพอกสนราง 541,376.30 บาท งานก่อสร้างทางเดินยกระดับ สถานีรถไฟพญาไท 4,620,000.00 บาท งานจ้างเหมา 11,183,697.38 บาท

โครงการไทยเข้มแข็ง 208,546,341.61 บาท งานจัดหาและติดตั้งโครงข่ายระบบดิจิทัล ซีทีซี 15,045,537.50 บาท งานจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดคาน 33,216,130.55 บาท งานจัดหาและติดตั้งไฟตอนประแจ 1,495,000 บาท งานจัดหาและติดตั้งสะพาน 52,052,518.00 บาท รวมเป็นเงินโอนขึ้นเป็นทุนในระหว่างปี 2,823,823,265.74 บาท เมื่อรวมกับเงินทุนที่ยกมาจากปีงบประมาณ 2553 แล้ว เงินทุน ณ 30 กันยายน 2554 เป็นเงิน 62,674,235,822.72 บาท

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 มีมูลค่า 4,389,291,095.26 บาท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นเงิน 968,458,591.72 บาท หรือประมาณร้อยละ 22.06 ของสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นพัสดุดังคลัง ลูกหนี้ เงินยืมโดยตรง และสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ โดยมี หนี้สินหมุนเวียน 20,265,484,661.01 บาท และอัตราส่วนระหว่างสินทรัพย์หมุนเวียนต่อหนี้สินหมุนเวียนเท่ากับ 1: 4.62

เงินกู้ยืมระยะยาว เงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี เงินกู้จากสถาบันเครดิตแห่งชาติของรัฐบาลสาธารณรัฐฝรั่งเศส เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น เงินกู้ธนาคารออมสิน และสถาบันการเงินต่างๆ เงินกู้โดยการออกพันธบัตรการรถไฟฯ หักด้วยส่วนผ่อนชำระแล้วค้างชำระ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นเงิน 107,260,109,728.62 บาท ในจำนวนนี้ได้แยกไปรวมไว้ในหมวดหนี้สินหมุนเวียนเนื่องจากจะถึงกำหนดชำระในระยะ 1 ปี จำนวน 17,302,976,231.75 บาท ส่วนที่เหลือจำนวน 89,957,133,496.87 บาท แสดงในรายการเงินกู้ยืมระยะยาว

สินทรัพย์ถาวร

มูลค่าสินทรัพย์ที่เป็นทางถาวร เครื่องบริภัณฑ์รถไฟและรายจ่ายทั่วไปเกี่ยวกับการลงทุน ยกมาจากปี 2553 โดยไม่หักค่าเสื่อมราคา รวมเป็นเงิน 113,742,857,502.91 บาท เพิ่มขึ้นในระหว่างปีงบประมาณ 3,070,152,772.46 บาท รวมยอดสินทรัพย์ถาวรเมื่อสิ้นปีงบประมาณ 2554 เป็นเงิน 116,813,010,275.37 บาท สำหรับสินทรัพย์ถาวรจำนวนนี้การรถไฟฯ ได้มีการคิดค่าเสื่อมราคาสะสมไว้จนถึงสิ้นปีงบประมาณ 2554 เป็นเงิน 6,768,209,556.04 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเสื่อมราคาสะสมยกมาจากปีงบประมาณ 2553 ซึ่งมีจำนวน 30,822,175,133.07 บาท คงเป็นค่าเสื่อมราคาสะสมลดลงในปีงบประมาณ 2554 จำนวน 24,053,965,577.03 บาท

ผลการดำเนินงาน

รายได้ในการดำเนินงานก่อนหักรายจ่ายสำหรับปีงบประมาณ 2554 ตั้งแต่ ตุลาคม 2553 ถึง กันยายน 2554 เป็นเงิน 8,613,169,224.81 บาท จำแนกเป็นรายได้การขนส่ง 5,970,245,941.48 บาท หรือร้อยละ 69.32 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ 396,469,254.09 บาท รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ 1,622,525,760.09 บาท หรือร้อยละ 18.84 รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี 498,567,849.24 บาท หรือร้อยละ 5.79 และรายได้ดำเนินกิจการอื่น ๆ 125,360,419.91 บาท หรือร้อยละ 1.46 รายได้ในการดำเนินงานของปีงบประมาณ 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2553 แล้วปรากฏว่ารายได้เพิ่มขึ้น 7,952,157.92 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.09 รายได้ที่เพิ่มขึ้นเป็นรายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ 396,469,254.09 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 100 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์เพิ่มขึ้น 396,469,254.09 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.92 รายได้จากการขนส่งลดลง 193,023,431.91 บาท หรือลดลงร้อยละ 3.23 รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดีลดลง 337,381,479.59 บาท หรือลดลง ร้อยละ 67.67 รายได้ดำเนินกิจการอื่น ๆ ลดลง 2,897,785.98 บาท หรือลดลงร้อยละ 2.31

รายจ่ายในการดำเนินงานปีงบประมาณ 2554 เป็นเงิน 13,001,522,247.88 บาท สูงกว่าปีงบประมาณ 2553 เป็นเงิน 943,506,224.15 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.82 จำแนกเป็นรายจ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ บำรุงทาง 653,173,330.88 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 100 รายจ่ายการบริหารเพิ่มขึ้น 101,787,591.98 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.81 รายจ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อนเพิ่มขึ้น 164,080,634.43 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.92 รายจ่ายการเดินรถขนส่งเพิ่มขึ้น 164,080,634.43 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.49 รายจ่ายการบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้างลดลง 93,309,393.32 หรือลดลงร้อยละ 4.53 และรายจ่ายตำรวจรถไฟลดลง 15,420,655.37 บาท หรือลดลงร้อยละ 130.81

รายจ่ายในการดำเนินงานปีงบประมาณ 2554 จำแนกตามลักษณะค่าใช้จ่ายได้ดังนี้ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคล 6,173,369,461.95 บาท เท่ากับร้อยละ 71.67 ของรายได้ในการดำเนินงานเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2553 เพิ่มขึ้น 102,772,502.47 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.69 ค่าวัสดุและอื่น ๆ 3,852,071,132.51 บาท เท่ากับร้อยละ 44.72 เพิ่มขึ้น 150,333,635.83 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.06 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 2,604,526,548.99 บาท เท่ากับร้อยละ 30.24 เพิ่มขึ้น 62,283,681.42 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.45

อัตราส่วนรายจ่ายต่อรายได้ในการดำเนินงานสำหรับปีงบประมาณ 2554 เท่ากับ ร้อยละ 150.95 เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2553 ซึ่งเท่ากับร้อยละ 140.12 อัตราส่วนรายจ่ายต่อรายได้เพิ่มขึ้น 10.82

ในปีงบประมาณ 2554 รายได้หักรายจ่ายในการดำเนินงานแล้ว ขาดทุนจากการดำเนินงาน 4,388,353,023.07 บาท เมื่อบวกเงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาล 19,715,600.00 บาท เงินชดเชยผลขาดทุน 4,882,843,937.00 บาท เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ 1,203,619,000.00 บาท รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล 87,608,862.60 บาท รายได้อื่น ๆ 609,327,797.59 บาท กำไรจากการขายทรัพย์สิน 8,421,409.45 บาท รายได้จากการบริจาค 396,286,621.97 บาท รายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ 1,667,416,401.55 บาท ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 438,114,074.19 บาท หักค่าใช้จ่ายบำรุงและบำรุง 3,158,177,474.45 บาท ค่าใช้จ่ายภาระบำรุงและบำรุงตามฤดูกาล 668,808,331.78 บาท ค่าเสื่อมราคา 6,768,209,556.04 บาท ดอกเบี้ยเงินกู้ 2,365,100,805.84 บาท ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ 1,667,416,401.55 บาท และขาดทุนจากการตัดบัญชีวัสดุคงคลัง และตัดบัญชีทรัพย์สิน 343,680.09 บาท แล้ว ขาดทุนสุทธิ 10,579,283,716.85 บาท ขาดทุนสูงกว่าปีงบประมาณ 2553 เป็นเงิน 6,863,140,871.26 บาท

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบดุล (เบื้องต้น)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2554

สินทรัพย์	หมายเหตุ	2554 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด		961,952,843.63
ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ		258,756,837.36
ลูกหนี้อื่น		16,412,346.24
เงินยืมตรง		84,482,425.87
พัสดุดังเหลือ		2,729,165,889.69
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		303,467,891.56
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		4,354,238,234.35
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
เงินลงทุน		140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ		103,139,354,706.62

หมายเหตุ	2554 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	18,333,815.98
เงินจ่ายล่วงหน้า	1,713,541,220.76
เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ	3,117,715,000.00
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	47,790,905,922.24
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	155,919,850,665.60
รวมสินทรัพย์	160,274,088,899.95

หมายเหตุ

งบการเงินนี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นที่ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและปรับปรุงบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบดุล (เบื้องต้น)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2554

2554
(ยังไม่ได้ตรวจสอบ)

หนี้สินและส่วนของทุน

หนี้สินหมุนเวียน

ตั๋วสัญญาใช้เงิน

ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

1,558,173,262.54

เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

17,302,976,231.75

เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ

295,755,882.54

ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ

795,090,302.81

หนี้สินหมุนเวียนอื่น

377,409,212.33

รวมหนี้สินหมุนเวียน

20,329,404,891.97

หนี้สินไม่หมุนเวียน

เงินกู้ยืมระยะยาว

89,957,133,496.87

เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน

18,333,815.98

เงินประกันและเงินมัดจำ

503,732,504.91

	2554 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค	8,536,144,345.77
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	47,987,685,799.99
การระบำนึ่งและบ้านาญตกทอด	14,559,251,952.63
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	2,548,626,892.20
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	164,110,908,808.35
รวมหนี้สิน	184,440,313,700.32
ส่วนของทุน	
เงินทุน	44,280,265,382.02
ส่วนเกินทุนจากการตีราคา	-
ขาดทุนสะสม	(68,446,490,182.39)
รวมส่วนของทุน	(24,166,224,800.37)
รวมหนี้สินและส่วนของทุน	160,274,088,899.95
หมายเหตุ	

งบการเงินนี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นที่ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและปรับปรุงบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบดุล (เบื้องต้น)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2554

หน่วย : บาท	
2554	
รายได้	(ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
รายได้จากการขนส่ง	5,970,245,941.48
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	396,379,597.78
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	1,617,608,770.09
รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาค	396,286,621.97
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี	498,567,849.24
รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ	125,369,231.16
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	9,934,276,525.98
รายได้อื่นๆ	586,914,030.02
กำไรจากการขายสินทรัพย์	8,421,409.45
รวมรายได้	19,534,069,977.17
ค่าใช้จ่าย	
การบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,974,716,252.45
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	2,866,771,463.08
การเดินรถขนส่ง	6,752,909,967.66
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	653,126,830.88

การบริหาร	790,510,248.88
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	3,160,455,474.45
ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	766,863,804.78
ค่าใช้จ่ายค่าตรวจรถไฟสูง(ต่ำ)กว่างบประมาณที่รับ	(3,632,344.97)
ค่าเสื่อมราคา	6,768,209,556.04
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	438,114,074.19
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	-
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุ	343,680.09
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,667,416,401.55
รวมค่าใช้จ่าย	25,835,805,409.08
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน	(6,301,735,431.91)
ต้นทุนทางการเงิน	2,365,100,805.84
ขาดทุนสำหรับปี	(8,666,836,237.75)

หมายเหตุ

งบการเงินนี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นที่ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและปรับปรุงบัญชี

