AIRPORT RAIL LINK

Annual Report 2013

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์
รายงานประจำปี 2556

“บริษัทฯ มุ่งมั่นเพื่อเป็นผู้นำในการให้บริการ
เดินรถไฟฟ้าที่มีมาตรฐานในระดับสากล”

AIRPORT RAIL LINK

สารบัญ

สารบัญ

วิสัยทัศน์ และพันธกิจ
002
สารจากประธานกรรมการฯ
003
คณะกรรมการบริหาร บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
004
คณะผู้บริหาร บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
005
จรรยาบรรณของกรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
006
โครงสร้างองค์กร
009
ฐานะการเงิน และการบัญชี
012
การดำเนินงานตามโครงการ
038
การฝึกอบรม
063
บันทึกความเข้าใจ (MOU)
067
กิจกรรมช่วยเหลือสังคม CSR
075
กิจกรรมขององค์กร
076

วิสัยทัศน์ (Vision)

"บริษัทฯ มุ่งมั่นเพื่อเป็นผู้นำในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่มีมาตรฐานในระดับสากล"

พันธกิจ (Mission)

"บริษัทฯ ให้บริการด้วยความปลอดภัย เชื่อถือได้ มีประสิทธิภาพ และความคุ้มค่า"

นโยบาย (Policy)

1. ให้บริการด้วยใจ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สร้างความพึงพอใจ และความคุ้มค่าแก่ผู้ใช้บริการ
2. สร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานในการเดินรถ และซ่อมบำรุง
3. พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพอย่างต่อเนื่อง
4. รับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจขององค์กร
5. อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ

สารจากประธานคณะกรรมการ

ในช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยมีการใช้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาความปลอดภัยทางถนน เกิดการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก ปัญหาการใช้พลังงานเชื้อเพลิงที่ไม่มีประสิทธิภาพ ปัญหาสิ่งแวดล้อมจากการจราจรที่แออัดในเขตเมือง รวมทั้งต้นทุนในการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มว่าจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ประเทศไทยกำลังจะก้าวเข้าสู่การเป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือเออีซี ซึ่งจะมีการเปิดเสรีทางด้านการค้าการลงทุนและการบริการ รวมทั้งทางด้านการขนส่งด้วย

ดังนั้นประเทศไทยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งพัฒนาระบบการขนส่งทางราง เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว และเพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวในการขนส่งสินค้า และการเดินทางของคนที่จะเพิ่มมากขึ้น ทั้งในเขตเมือง และระหว่างเมืองต่อไปในอนาคต รวมทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศ ในการที่ไทยจะเข้าสู่เออีซีด้วย

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้รับผิดชอบในการบริหารงานเดินรถไฟฟ้าขนส่งผู้โดยสาร ระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรถไฟฟ้าในเขตเมืองชั้นใน ซึ่งมีระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร จำนวน 8 สถานี โดยในปัจจุบันยอดผู้โดยสารมีจำนวนมากขึ้นตามลำดับ และมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลจึงได้สนับสนุนในการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าสายซิตี้ไลน์ เพิ่มขึ้นอีกจำนวน 7 ขบวน เพื่อรองรับความต้องการของการเดินทาง และหากในอนาคตได้มีการขยายเส้นทางให้บริการเดินรถไฟฟ้าเชื่อมต่อถึงท่าอากาศยานกรุงเทพ (สนามบินดอนเมือง) แล้ว ก็จะทำให้ระบบรถไฟฟ้าของบริษัทฯ มีความสมบูรณ์ขึ้น

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รวมทั้ง พนักงานทุกคนต้องขอขอบคุณทุกฝ่ายทั้งภาครัฐ และเอกชน รวมทั้งผู้โดยสารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ที่ให้การสนับสนุนบริษัทมาตลอด และจะขอปวารณาว่าจะพัฒนาการให้บริการให้ดียิ่งๆ ขึ้นไป

(นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ)
ประธานคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริหาร บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ
ประธานกรรมการ
รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

พล.ต.ต.สันติ วิจักขณา
รองประธานกรรมการ
(ถึงวันที่ 13 ธันวาคม 2555)

นายวิชาญ ธรรมสุจริต
รองประธานกรรมการ

พล.ต.อ. ชลธาร จิราณรงค์
กรรมการ
(ถึงวันที่ 7 ธันวาคม 2555)

นายสราวุธ เบญจกุล
รองประธานกรรมการ
(ตั้งแต่วันที่ 17 ธันวาคม 2555)

นายสุวิชญ โรจนวานิช
กรรมการ

พล.อ.อ. คำรบ ลียะวณิช
กรรมการ

นายภากรณ์ ตั้งเจตสกาว
กรรมการและ
รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ถึงวันที่ 17 กันยายน 2556)

ผศ.พิเศษ ดร.ศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์
กรรมการ
(ตั้งแต่ 25 กันยายน 2556)

คณะผู้บริหาร บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

นายพีรกันต์ แก้ววงศ์วัฒนา
กรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ตั้งแต่ 16 พฤษภาคม 2556)

นายกฤษ อนุรักษ์กมลกุล
รองผู้อำนวยการใหญ่กลุ่มสายงาน
ปฏิบัติการและซ่อมบำรุง

นายวุฒิไกร วะซังเงิน
ผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่กลุ่มสายงาน
ปฏิบัติการและซ่อมบำรุง
(1ตุลาคม 2555 - 5 มีนาคม 2556)

นางสาวกัลยานี ครองบุญยิ่ง
ผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่กลุ่มสายงาน
อำนวยการและการเงิน

จรรยาบรรณของกรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

กรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นผู้ที่ได้รับความไว้วางใจและได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ดูแลบริหารงานแทนรัฐบาล ดังนั้น จึงควรต้องดำรงไว้ซึ่งจรรยาบรรณของกรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ที่ต้องถือปฏิบัติ ดังนี้

1. กรรมการต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับขององค์กร ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น (รัฐบาล)

2. กรรมการต้องบริหารงานเพื่อผลประโยชน์ของรัฐ องค์กร และพนักงาน ทั้งในปัจจุบัน และอนาคต ตลอดจนรักษาภาพลักษณ์ขององค์กร

3. กรรมการต้องบริหารงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยไม่ฝักใฝ่การเมือง และวางตัวเป็นกลางอย่างเคร่งครัดเพื่อผลประโยชน์ต่อรัฐ องค์กรและพนักงาน ทั้งในปัจจุบัน และอนาคต

4. กรรมการต้องไม่มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการที่กระทำกับองค์กรที่ตนเป็นกรรมการ หรือในกิจกรรมที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับองค์กรที่ตนเป็นกรรมการบริหารอยู่ ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม

5. กรรมการพึงบริหารงาน โดยหลีกเลี่ยงความขัดแย้งผลประโยชน์ส่วนตนต่อผลประโยชน์ขององค์กร เพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ ผลประโยชน์ข้างต้นรวมถึง

   (1) ไม่หาผลประโยชน์ส่วนตัวจากการเป็นกรรมการ

   (2) ไม่ใช้ความลับขององค์กรในทางที่ผิด

   (3) ไม่เป็นกรรมการในบริษัทที่เป็นคู่แข่งขันขององค์กร

   (4) ไม่มีผลประโยชน์ในการทำสัญญาขององค์กร

6. กรรมการต้องบริหารงานด้วยความระมัดระวังและไม่สร้างข้อผูกมัดที่อาจขัดแย้งกับหน้าที่ของตนในภายหลัง

7. กรรมการต้องไม่แสวงหาผลประโยชน์อันมิชอบจากการทำงานไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

8. กรรมการต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนอย่างเต็มความสามารถ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร

9. กรรมการต้องไม่เป็นผู้ประกอบการหรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญ หรือมีบุคคลในครอบครัวเป็นกรรมการหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการหรือธุรกิจการค้าใดอันมีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขัน หรือทำธุรกิจกับองค์กรที่ตนเองเป็นกรรมการอยู่ ไม่ว่ากระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือของผู้อื่น

10. กรรมการต้องไม่กระทำการใด อันมีลักษณะเป็นการเข้าไปบริหารหรือจัดการใดๆ ในองค์กร ในลักษณะที่มีผลบั่นทอนผลประโยชน์ขององค์กรที่ตนเป็นกรรมการอยู่ หรือเอื้อประโยชน์ให้บุคคล หรือนิติบุคคลใดๆ ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือของผู้อื่น

จรรยาบรรณของพนักงาน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้กำหนดจรรยาบรรณของพนักงานขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานทั้งนี้ คำว่า "พนักงาน" หมายความรวมถึง ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยได้กำหนดจรรยาบรรณแบ่งตามหมวดดังต่อไปนี้

หมวดที่ 1 ว่าด้วย ข้อพึงปฏิบัติต่อตนเอง

หมวดที่ 2 ว่าด้วย ข้อพึงปฏิบัติต่อผู้ใช้บริการ ต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม

หมวดที่ 3 ว่าด้วย ข้อพึงปฏิบัติต่อองค์กร

หมวดที่ 4 ว่าด้วย ข้อพึงปฏิบัติระหว่างพนักงาน

หมวดที่ 1 ว่าด้วย ข้อพึงปฏิบัติต่อตนเอง

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ไม่แสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบตลอดจน ตัดสินใจดำเนินงานด้วยความเป็นธรรม

2. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความอุตสาหะรับผิดชอบเอาใจใส่ ระมัดระวัง ไม่ประมาทเลินเล่อในหน้าที่ และถือประโยชน์ขององค์กรประเทศชาติและสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ

3. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความขยันหมั่นเพียร รวมทั้งแสวงหาความรู้ และประสบการณ์เพื่อพัฒนาเสริมสร้างตนเองให้เป็นผู้มีคุณภาพและปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพประสิทธิผลอยู่เสมอ

4. รักษาชื่อเสียงของตนเองและรักษาเกียรติของตำแหน่งหน้าที่ของตนและภาพลักษณ์ขององค์กรมิให้เสื่อมเสียโดยไม่กระทำการใดๆ อันได้ชื่อว่าเป็นผู้ประพฤติชั่ว

5. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ และนโยบายของหน่วยงาน ไม่อาศัยหรือยินยอมให้ผู้อื่นอาศัยอำนาจหน้าที่ของตนไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่น

หมวดที่ 2 ว่าด้วย ข้อพึงปฏิบัติต่อผู้ใช้บริการต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม

1. อำนวยความสะดวก ให้ความเป็นธรรมและปฏิบัติต่อผู้มาใช้บริการด้วยความสุภาพเรียบร้อยอย่างเต็มใจเต็มความสามารถด้วยการให้บริการโดยยึดหลักความรวดเร็ว ถูกต้อง ชอบธรรม ไม่ดูหมิ่นเหยียดหยาม กดขี่หรือข่มเหงผู้มาใช้บริการ

2. รับฟังความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะจากบุคคลอื่นและพร้อมที่จะชี้แจงข้อมูลที่ถูกต้องตามสถานะแห่งตน

3. ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่มีต่อผู้ใช้บริการและประชาชนอย่างเคร่งครัดและแสวงหาช่องทางที่จะเพิ่มประโยชน์ให้แก่ผู้ใช้บริการและประชาชนอย่างต่อเนื่อง

4. ไม่เรียกหรือไม่รับหรือจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตจากผู้มาติดต่อ ทั้งในฐานะผู้ใช้บริการและในเชิงธุรกิจธุรกรรมใดๆ

5. ตระหนักในความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่กระทำการใดๆ ซึ่งจะมีผลเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

6. มุ่งมั่นพัฒนาบริการให้ครบวงจร บริการรวดเร็ว มีคุณภาพ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างต่อเนื่อง บุคลากรของ บริษัทฯ ต้องทุ่มเทเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างเต็มที่ ทันต่อสถานการณ์มีคุณภาพ ไม่จำกัดสิทธิของลูกค้าและมีเงื่อนไขที่เป็นธรรมสำหรับลูกค้า

7. มุ่งมั่นพัฒนาความปลอดภัยในการให้บริการของ บริษัทฯ ความปลอดภัยของลูกค้านั้นมีความสำคัญยิ่งบริษัทฯ ต้องกำหนดให้มีป้ายเตือนภัย หรือตรวจสอบความปลอดภัยในสถานประกอบการ รถรงค์ และอบรมพนักงานในเรื่องความปลอดภัยสำหรับลูกค้าอย่างเคร่งครัดต่อเนื่อง บริษัทฯ ยินดีรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับลูกค้า

8. มุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมในเรื่องคุณภาพ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ตลอดจนส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมในการรักษาสิ่งแวดล้อม และพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน

9. คืนกำไรส่วนหนึ่งเพื่อกิจกรรมที่จะมีส่วนสร้างสรรค์สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ กิจกรรมที่จะกระทำต้องเป็นกิจกรรมที่เหมาะสม สร้างประโยชน์ให้กับชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมได้จริง หากเลือกใช้การบริจาคจะต้องตรวจสอบข้อมูลผู้รับบริจาค เพื่อให้แน่ใจว่านำไปใช้เพื่อการกุศลอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลก่อประโยชน์อย่างแท้จริง ต้องมีเอกสารหลักฐาน

10. จะดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อควบคุมและป้องกันความสูญเสียในรูปแบบต่างๆ อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ อัคคีภัย การบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน ทรัพย์สินสูญหายหรือเสียหาย การละเมิดระบบรักษาความปลอดภัย การปฏิบัติงานไม่ถูกวิธี และความผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น ตลอดจนรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยต่อบุคลากร และมีการซักซ้อมแผนการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำ ทั้งนี้ ถือเป็นหน้าที่รับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงานในการรายงานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ โดยปฏิบัติตามขั้นตอนที่กำหนดไว้

11. ดำเนินธุรกิจอย่างมืออาชีพ จัดให้มีแผนควบคุมและป้องกันเหตุฉุกเฉินในทุกพื้นที่ปฏิบัติการ มีแผนจัดการเหตุฉุกเฉินและสภาวะวิกฤตขององค์กร เพื่อเตรียมพร้อมต่อการจัดการเหตุฉุกเฉินต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น เพลิงไหม้ การเตรียมพร้อมต่อเหตุวิกฤตอื่น ที่อาจทำให้การดำเนินธุรกิจหยุดชะงัก เสื่อมเสียชื่อเสียงและภาพลักษณ์ขององค์กร

12. หากพบว่าการปฏิบัติงานใดไม่ปลอดภัย หรือไม่อาจปฏิบัติตามข้อกำหนดและมาตรฐานทางด้านคุณภาพความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมหรือพบว่าการปฏิบัติงานมีผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง ให้บุคลากรยุติการปฏิบัติงานเท่าที่ทำได้ชั่วคราว เพื่อแจ้งผู้ร่วมงานผู้บังคับบัญชา และหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อดำเนินการแก้ไข หรือวางแผนแก้ไขต่อไปห้ามปฏิบัติงานต่อไปโดยเด็ดขาด

หมวดที่ 3 ว่าด้วย ข้อพึงปฏิบัติต่อองค์กร

1. มีความภาคภูมิใจในองค์กรของตน และร่วมมือในกิจกรรมสร้างสรรค์เพื่อให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นที่ยอมรับของประชาชน

2. ไม่เปิดเผยข้อมูลขององค์กรต่อบุคคลภายนอก ไม่แสวงหาประโยชน์ให้ตนเองและผู้เกี่ยวข้อง โดยใช้ข้อมูลใดๆ ซึ่งยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน

3. ใช้เวลา อุปกรณ์ เครื่องใช้สำนักงานและทรัพย์สินขององค์กร ให้เกิดประโยชน์แก่องค์กรอย่างเต็มที่ และดูแลมิให้เสื่อมเสีย สูญหาย อีกทั้งไม่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือบุคคลอื่น

4. หลีกเลี่ยงการเข้าไปมีส่วนร่วมในการกระทำ หรือปกปิดการกระทำใดๆ ที่อาจขัดแย้งทางผลประโยชน์กับองค์กร หรืออาจทำให้ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความยุติธรรม หรือเข้าไปมีส่วนร่วมในการปกปิดการกระทำใดๆ ที่ผิดกฎหมาย

5. มีความเอาใจใส่และดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

หมวดที่ 4 ว่าด้วย ข้อพึงปฏิบัติระหว่างพนักงาน

1. เสริมสร้างการทำงานเป็นหมู่คณะ โดยให้ความร่วมมือ ช่วยเหลือเกื้อกูล เพื่อถ่ายทอดแลกเปลี่ยนเรียนรู้เทคโนโลยีซึ่งกันและกัน เพื่อประโยชน์ต่องานโดยส่วนรวม

2. ผู้บังคับบัญชาพึงปฏิบัติตนให้เป็นที่เคารพนับถือของผู้ใต้บังคับบัญชา โดยเป็นแบบอย่างที่ดีต่อผู้ใต้บังคับบัญชา และมีหน้าที่เสริมสร้างและพัฒนาให้ผู้ใต้บังคับบัญชามีวินัย บริหารจัดการให้ผู้ใต้บังคับบัญชามีขวัญกำลังใจ ตลอดจนการอื่นใดอันที่จะเสริมสร้างและพัฒนาทัศนคติ จิตสานึก และพฤติกรรมที่ดี

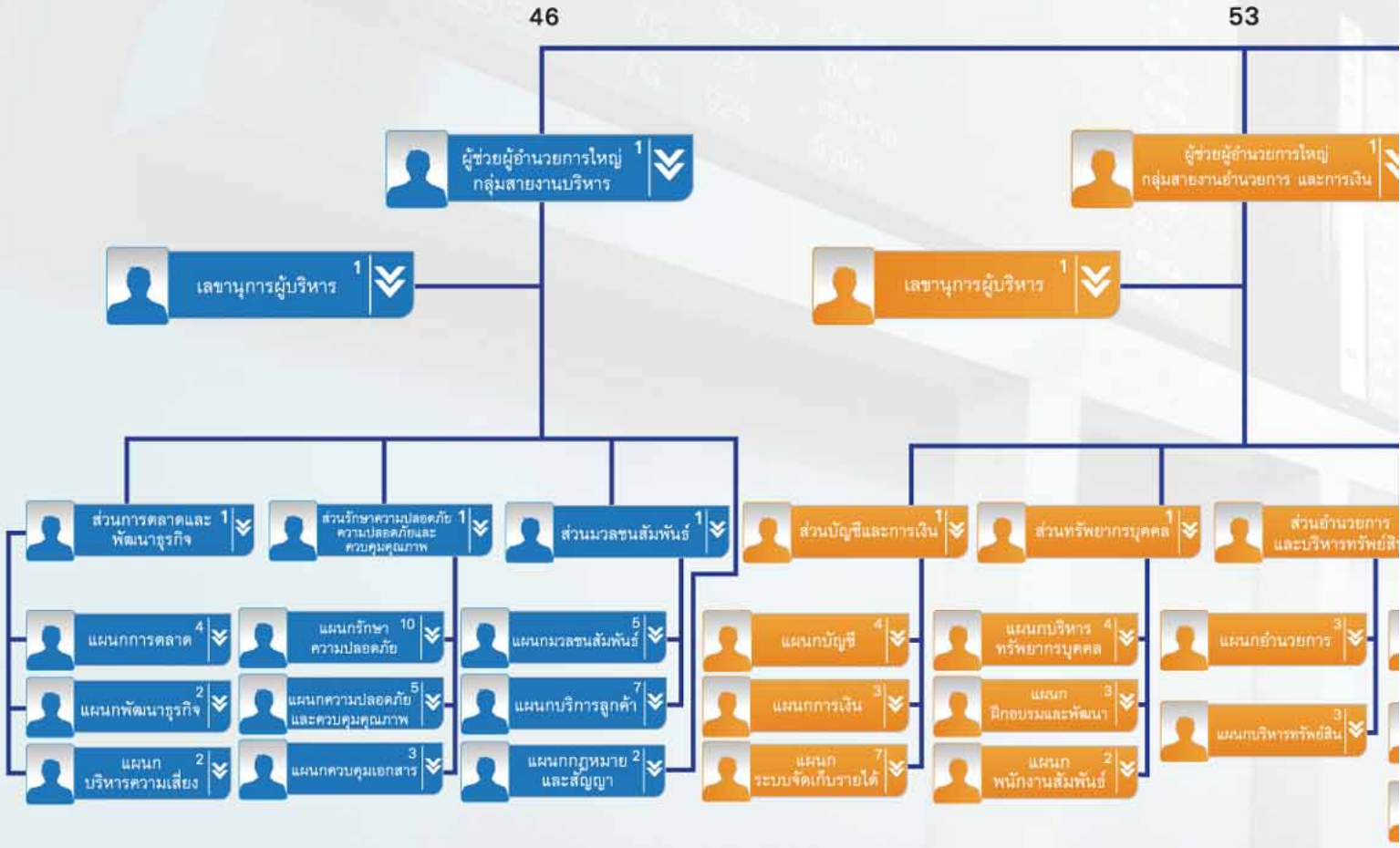
3. ผู้ใต้บังคับบัญชาพึงปฏิบัติต่อผู้บังคับบัญชาด้วยความเคารพนับถือ รับฟังคำแนะนำของผู้บังคับบัญชา และปฏิบัติงานตามลำดับบังคับบัญชา และไม่รายงานเท็จต่อผู้บังคับบัญชา

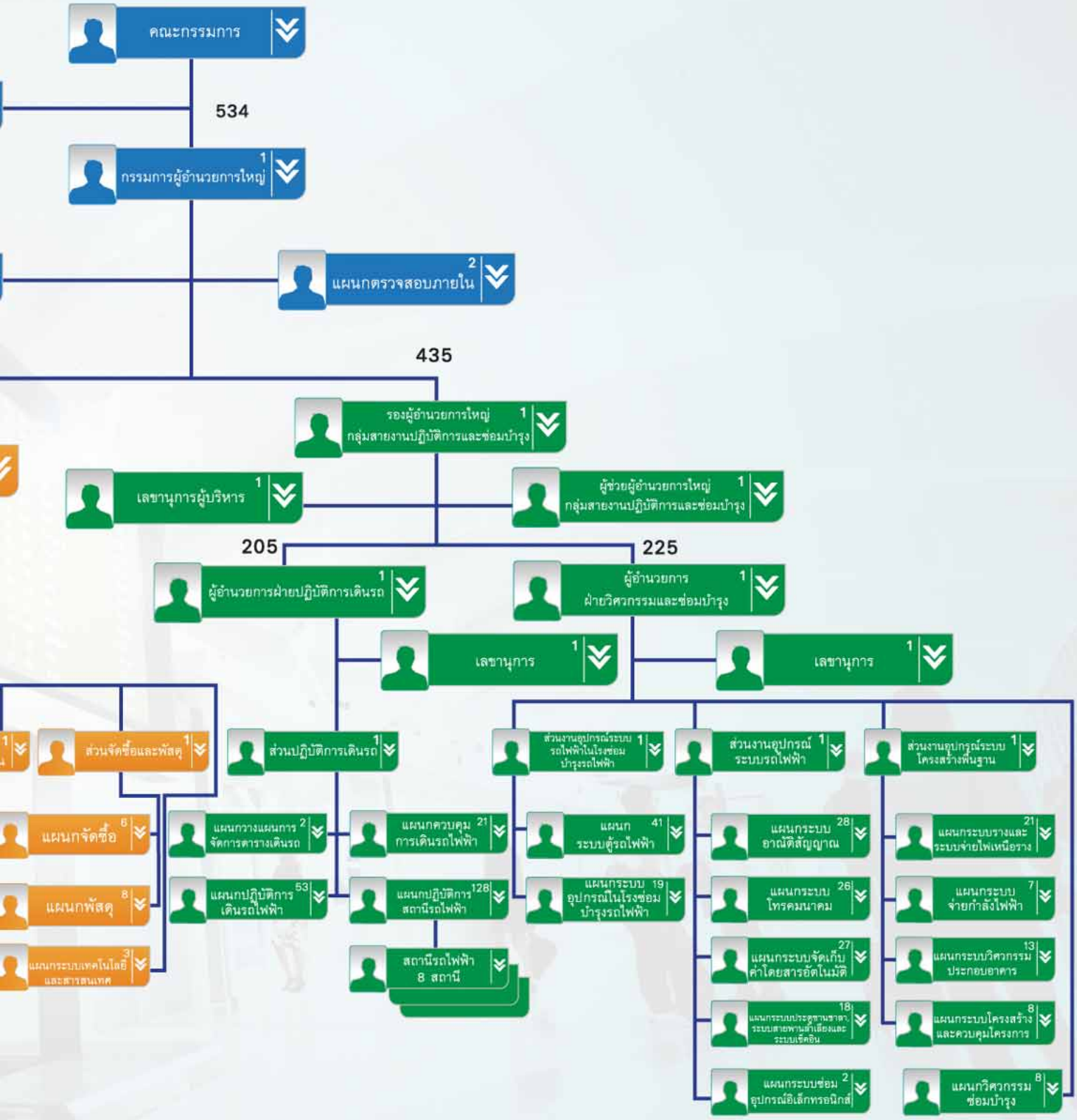
4. พึงปฏิบัติต่อผู้ร่วมงานในองค์กรอย่างเสมอภาค เป็นธรรม สมานสามัคคี ให้ความร่วมมือช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

5. ละเว้นการกระทำใดๆ ที่เป็นการละเมิด คุกคามต่อผู้อื่นบนพื้นฐานของเชื้อชาติ เพศ ศาสนา อายุ และความพิการ

โครงสร้างองค์กร

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
(ฉบับที่ 1 - 14 มิถุนายน 2554)




คณะกรรมการ
534
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1
แผนกตรวจสอบภายใน 2
435
รองผู้อำนวยการใหญ่ กลุ่มสายงานปฏิบัติการและซ่อมบำรุง 1
เลขานุการผู้บริหาร 1
ผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่ กลุ่มสายงานปฏิบัติการและซ่อมบำรุง 1
205
225
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ 1
ผู้อำนวยการ ฝ่ายวิศวกรรมและซ่อมบำรุง 1
เลขานุการ 1
เลขานุการ 1
ส่วนจัดซื้อและพัสดุ 1
ส่วนปฏิบัติการเดินรถ 1
ส่วนงานอุปกรณ์ระบบรถไฟฟ้าในโรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า 1
ส่วนงานอุปกรณ์ระบบรถไฟฟ้า 1
ส่วนงานอุปกรณ์ระบบโครงสร้างพื้นฐาน 1
แผนกจัดซื้อ 6
แผนกพัสดุ 8
แผนกระบบเทคโนโลยีและสารสนเทศ 3
แผนกวางแผนการจัดการตารางเดินรถ 2
แผนกปฏิบัติการเดินรถไฟฟ้า 53
แผนกควบคุมการเดินรถไฟฟ้า 21
แผนกปฏิบัติการสถานีรถไฟฟ้า 128
สถานีรถไฟฟ้า 8 สถานี
แผนกระบบตู้รถไฟฟ้า 41
แผนกระบบอุปกรณ์ในโรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า 19
แผนกระบบอาณัติสัญญาณ 28
แผนกระบบโทรคมนาคม 26
แผนกระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ 27
แผนกระบบประชาสัมพันธ์ข่าวสาร, ระบบสายพานลำเลียงและระบบเข็ดอิน 18
แผนกระบบซ่อมอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ 2
แผนกระบบรางและระบบจ่ายไฟเหนือราง 21
แผนกระบบจ่ายกำลังไฟฟ้า 7
แผนกระบบวิศวกรรมประกอบอาคาร 13
แผนกระบบโครงสร้างและควบคุมโครงการ 8
แผนกวิศวกรรมซ่อมบำรุง 8

รายงานจำนวนพนักงานแบ่งตามปีงบประมาณ
วันที่ 1 ตุลาคม 2555 – วันที่ 30 กันยายน 2556

เดือน	จำนวนพนักงาน (คน)	ระดับบริหาร (คน)	ระดับปฏิบัติการ (คน)
ตุลาคม 2555	475	22	453
พฤศจิกายน 2555	477	24	453
ธันวาคม 2555	465	24	441
มกราคม 2556	465	24	441
กุมภาพันธ์ 2556	459	24	435
มีนาคม 2556	470	24	446
เมษายน 2556	468	24	444
พฤษภาคม 2556	466	24	442
มิถุนายน 2556	463	24	439
กรกฎาคม 2556	463	24	439
สิงหาคม 2556	469	24	445
กันยายน 2556	476	22	454

เสนอ ผู้ถือหุ้น บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณรวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าวผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการเพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

ตามข้อมูลที่ฝ่ายบริหารให้กับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ยังไม่ได้นำมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 มาถือปฏิบัติ หากบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด นำมาตรฐานฉบับดังกล่าวมาถือปฏิบัติ จะมีผลทำให้งบแสดงฐานะการเงิน งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสดเปลี่ยนแปลงไป

ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากเรื่องที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.9 รายได้จากการรับจ้างบริหารการเดินรถ ซึ่งสัญญาจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าปี 2556 ได้กำหนดเงื่อนไขการจ่ายค่าตอบแทนการจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้า โดยถือตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไม่เกินวงเงิน 215 ล้านบาท จากสัญญาการจ้างบริหารฯดังกล่าวทำให้รายได้จากการรับจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้า ของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ขึ้นอยู่กับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เท่านั้น

การแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินมิได้เกี่ยวข้องกับเรื่องที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ข้อสังเกตข้างต้น

(นางรุ่งนภา เจริญคุณวิวัฒ)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

(นางปวันรัตน์ เวหุวัสน์)
ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2557

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย : บาท

รายการ	หมายเหตุ	2556	2555
สินทรัพย์			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	21,821,510.82	70,248,521.06
ลูกหนี้อื่น		16,645.00	82,832.00
ลูกหนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย		91,496,061.34	38,982,793.80
รายได้ค้างรับ		6,621,498.13	-
พัสดุอุปกรณ์คงเหลือ		888,614.59	215,628.35
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.2	5,231,852.63	4,183,631.07
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		126,076,182.51	113,713,406.28
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	5.3	511,599.51	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		511,599.51	-
รวมสินทรัพย์		**126,587,782.02**	**113,713,406.28**
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า	5.4	717,104.88	66,053.00
เจ้าหนี้อื่น	5.5	3,602,687.75	950,880.62
เงินรับฝาก	5.6	78,677,557.73	84,937,005.23
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.7	17,275,839.61	12,537,395.42
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.8	589,095.95	8,676.00
รวมหนี้สินหมุนเวียน		100,862,285.92	98,500,010.27
รวมหนี้สิน		**100,862,285.92**	**98,500,010.27**

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : บาท

รายการ	ทุนที่ชำระแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2554	140,000,000.00	(26,983,711.12)	113,016,288.88
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	-	(97,802,892.87)	(97,802,892.87)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2555	**140,000,000.00**	**(124,786,603.99)**	**15,213,396.01**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2555	140,000,000.00	(124,786,603.99)	15,213,396.01
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	-	10,512,100.09	10,512,100.09
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556	**140,000,000.00**	**(114,274,503.90)**	**25,725,496.10**

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

งบกระแสเงินสด

หน่วย : บาท

รายการ	2556	2555
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	10,512,100.09	(97,802,892.87)
รายการปรับกระทบกำไร (ขาดทุน) สำหรับงวดเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน :		
ค่าเสื่อมราคา	35,919.49	-
ดอกเบี้ยรับ	(254,576.70)	(954,581.58)
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง	10,293,442.88	(98,757,474.45)
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้อื่น	66,187.00	(62,215.00)
ลูกหนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย	(52,513,267.54)	(38,885,410.36)
รายได้ค้างรับ	(6,621,498.13)	-
พัสดุอุปกรณ์คงเหลือ	(672,986.24)	(215,628.35)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(1,191,623.08)	(4,026,525.29)
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงาน เพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	651,051.88	(20,250.98)
เจ้าหนี้อื่น	2,651,807.13	950,880.62
เจ้าหนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย	-	(251,950.00)
เงินรับฝาก	(6,259,447.50)	84,937,005.23
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	4,738,444.19	10,159,801.55
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	580,419.95	8,676.00
เงินสดรับจากดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	397,978.22	971,452.44
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	**(47,879,491.24)**	**(45,191,638.59)**

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินจ่ายเพื่อซื้อเครื่องมืออุปกรณ์	(87,580.00)	-
เงินจ่ายเพื่อซื้อระบบอาณัติสัญญาณ	(70,300.00)	-
เงินจ่ายเพื่อซื้อเครื่องใช้สำนักงาน	(69,500.00)	-
เงินจ่ายเพื่อซื้อเครื่องตกแต่งและเฟอร์นิเจอร์	(320,139.00)	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	**(547,519.00)**	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	(48,427,010.24)	(45,191,638.59)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	70,248,521.06	115,440,159.65
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	**21,821,510.82**	**70,248,521.06**

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 การจัดตังและวัตถุประสงค์

เนื่องจากรัฐบาลได้ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อให้เป็นประตูในการเดินทางเข้าสู่ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาค และมีขีดความสามารถในการให้บริการเทียบเท่าสนามบินนานาชาติชั้นนำของโลก และเพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสมบูรณ์แบบในระดับนานาชาติ รัฐบาลได้จัดให้มีระบบการรถไฟด่วนเชื่อมระหว่างพื้นที่ธุรกิจของกรุงเทพมหานคร กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทางประมาณ28 กิโลเมตร เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถเดินทางได้ในเวลาอันรวดเร็ว บริการตรงต่อเวลา และเชื่อถือได้ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ(รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดตั้ง บริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 39(8) วัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจคือ การให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองโดยได้มีการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด (รฟฟท.) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ทะเบียนนิติบุคคลเลขที่ 0105554027309 ตั้งอยู่เลขที่ 1 ถนนอโศก – ดินแดง แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

1.2 เงินทุน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 อนุมัติในหลักการเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อการฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟฯ โดยการจัดตั้งบริษัทเดินรถและบริษัทบริหารทรัพย์สินแยกจากการรถไฟฯ และได้อนุมัติงบประมาณเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทเดินรถจำนวน 140 ล้านบาท โดยให้การรถไฟฯ ปรับแผนปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2552 ไปดำเนินการ ทั้งนี้ในปีงบประมาณ พ.ศ.2552 การรถไฟฯ ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2552 โครงการพัฒนาระบบการขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ – พญาไท – หัวลำโพง – มักกะสัน – หัวหมาก จำนวน 148.90 ล้านบาท ซึ่งโครงการฯ นี้เป็นโครงการต่อเนื่องจากโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ – รังสิต ที่จะมีการก่อสร้างสถานีบางซื่อใหม่ จึงต้องชะลอการก่อสร้างโครงการฯ นี้ไปก่อน การรถไฟฯ จึงได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทเดินรถจำนวน 140 ล้านบาทซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลง และกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันไว้เบิกเหลื่อมปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟฯ จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้งบริษัทฯ ให้นำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2552 ที่กันไว้เบิกเหลื่อมปี ในรายการเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทเดินรถ จำนวน 140 ล้านบาทไปใช้จ่ายเป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทฯในเบื้องต้นก่อน

1.3 การดำเนินงาน

บริษัทฯ ได้เริ่มเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 ปัจจุบันบริษัทฯ ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการแบ่งแยกทรัพย์สิน – หนี้สิน กับ การรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น รายได้จากการให้บริการเดินรถทั้งหมด และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จึงถูกนำไปบันทึกเป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการรถไฟฯ เนื่องจากทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการยังเป็นของการรถไฟฯ ยกเว้นค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าใช้จ่ายบริหารสำนักงาน ค่าใช้จ่ายกิจกรรมทางการตลาด และอื่นๆ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2554 เป็นต้นไป บันทึกบัญชีที่บริษัทฯ

ตามรายงาน การประชุม คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครังที่ 9/2554 เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2554 ได้อนุมัติให้ยกเลิกมติการประชุมครั้งพิเศษที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2554 เรื่องการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินรวมทั้งรายได้และค่าใช้จ่ายของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และครั้งที่ 4/2556 เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2556 อนุมัติในหลักการให้จ้างบริษัทฯบริหารการเดินรถโครงการ Airport Rail Link โดยคิดอัตราค่าบริหารเป็นรายเดือน ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2555 ถึง เดือนกันยายน 2556 และได้ทำสัญญาจ้างบริหารการเดินรถเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2556 โดยการรถไฟฯ ตกลงจ่ายค่าตอบแทน และบริษัทฯ ตกลงรับค่าตอบแทนในวงเงิน 215,000,000 บาท (สองร้อยสิบห้าล้านบาทถ้วน) ซึ่งได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 14,065,520.56 บาท ตลอดจนภาษีอากรอื่นๆ และค่าใช้จ่ายทั้งปวงไว้ด้วยแล้ว โดยการจ่ายค่าตอบแทนดังกล่าว ให้ถือตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงเป็นเกณฑ์

1.4 รายได้

รายได้การรับจ้างบริหารการเดินรถ เป็นรายได้จากการบริหารการเดินรถไฟฟ้าให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

รายได้อื่น ประกอบด้วย รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รายได้จากการจำหน่ายซอง และรายได้อื่นๆ

2. หลักเกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ.2543 การแสดงรายการในงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การนำเสนองบการเงินและประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 28 กันยายน 2554

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้การรับจ้างบริหารการเดินรถ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้างตามสัญญาจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าฯ

รายได้ดอกเบี้ยรับ รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

รายได้อื่นและค่าใช้จ่ายอื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน และไม่มีภาระผูกพัน

3.3 พัสดุคงเหลือ

แสดงตามราคาทุน คำนวณมูลค่าโดยถือหลักเข้าก่อน – ออกก่อน

3.4 ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ แสดงในราคาทุนที่ซื้อหรือได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักค่าเสื่อมราคาสะสม ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งาน โดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท ดังต่อไปนี้

เครื่องมืออุปกรณ์	5 ปี
ระบบอาณัติสัญญาณ	5 ปี
เครื่องใช้สำนักงาน	5 ปี
เครื่องตกแต่งและเฟอร์นิเจอร์	5 ปี

4. แม่บทการบัญชี มาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง มาตรฐานการบัญชีฉบับใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

แม่บทการบัญชี มาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง มาตรฐานการบัญชีฉบับใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ มีรายละเอียด ดังนี้

4.1 มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556

- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12	เรื่อง	ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	การบันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8	เรื่อง	ส่วนงานดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 10	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล – กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

- การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 เรื่อง ภาษีเงินได้ – การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาที่ตีราคาใหม่
- การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 25 เรื่อง ภาษีเงินได้ – การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น

4.2 มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2557

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่า หากมีการนำมาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ดังกล่าวข้างต้นมาถือปฏิบัติ จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินที่จะนำเสนอ

4.3 บริษัทฯ ยังไม่ได้นำมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงานมาถือปฏิบัติเนื่องจากปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการจัดทำข้อกำหนดสิทธิขั้นพื้นฐานของพนักงาน

5.ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
เงินสด	50,632.00	12,261.00
เงินฝากธนาคาร		
ประเภทเงินฝากออมทรัพย์	21,770,878.82	70,236,260.06
รวม	**21,821,510.82**	**70,248,521.06**

5.2 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
ภาษีซื้อไม่ถึงกำหนดชำระ	11,267.28	8,901.28
ดอกเบี้ยค้างรับ	13,704.26	157,105.78
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	-	10,467.29
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	-	9,412.66
ภาษีเงินได้นิติบุคคลถูกหัก ณ ที่จ่าย	5,206,881.09	3,997,744.06
รวม	**5,231,852.63**	**4,183,631.07**

5.3 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 กันยายน 2556						
	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			สุทธิ
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	ค่าเสื่อมราคา	ยอดปลายงวด	
เครื่องมืออุปกรณ์	-	87,580.00	87,580.00	-	6,910.42	6,910.42	80,669.58
ระบบอาณัติสัญญาณ	-	70,300.00	70,300.00	-	5,084.71	5,084.71	65,215.29
เครื่องใช้สำนักงาน	-	69,500.00	69,500.00	-	11,995.89	11,995.89	57,504.11
เครื่องตกแต่งและเฟอร์นิเจอร์	-	320,139.00	320,139.00	-	11,928.47	11,928.47	308,210.53
รวม	**-**	**547,519.00**	**547,519.00**	**-**	**35,919.49**	**35,919.49**	**511,599.51**

5.4 เจ้าหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
บริษัท ดิทโต้ (ประเทศไทย) จำกัด	20,324.50	55,580.00
บริษัท โฟนิกซ์ จำกัด	22,525.64	-
Advantech Solution Co., Ltd.	52,614.58	-
บริษัท วรภัณฑ์ เฟอร์นิเจอร์ จำกัด	6,890.80	-
บริษัท ซี.ดับบลิว.ดี.อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	10,469.63	-
ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอ็น แอนด์ ที อิเลคทริค	22,470.00	-
ห้างหุ้นส่วนจำกัด กันตพัฒน์	39,055.00	-
บริษัท อิเล็กทรอนิกส์ ดาต้า ซอร์ซ แอนด์ ซัพพลาย จำกัด	27,874.90	-
บริษัท วีไอพี ซีสเต็ม จำกัด	40,189.20	-
บริษัท ทรู ลิสซิ่ง จำกัด	150,228.00	-
บริษัท ซี ซินดิเคท จำกัด	60,395.08	-
บริษัท ฮาตาริ เทคโนโลยี จำกัด	73,830.00	-
บริษัท ไทยโอเชี่ยนอุตสาหกรรม จำกัด	49,969.00	-
บริษัท กรุนด์ฟอส (ประเทศไทย) จำกัด	77,307.50	-
บริษัท โกลด์ เลเธอร์ จำกัด	15,515.00	-
ห้างหุ้นส่วนจำกัด ไทร์วิชั่น	32,849.00	-
เจ้าหนี้การค้าอื่นๆ	14,597.05	10,473.00
รวม	**717,104.88**	**66,053.00**

5.5 เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
เจ้าหนี้ – กรมสรรพากร	3,533,687.75	733,114.82
เจ้าหนี้อื่น	69,000.00	217,765.80
รวม	**3,602,687.75**	**950,880.62**

5.6 เงินรับฝาก

เป็นรายการที่บริษัทฯ รับเงินรายได้ค่าเช่าพื้นที่แทนการรถไฟฯ และยังไม่ได้นำเงินส่งให้การรถไฟฯ ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
ค่าเช่าพื้นที่โฆษณา		
- บริษัท โคอะ-ฉะ มีเดีย จำกัด	76,181,100.00	80,383,987.50
ค่าเช่าพื้นที่ติดตั้งเครื่องฝากถอนเงินสดอัตโนมัติ		
- ห้างหุ้นส่วนจำกัด ยูนิค บิสิเนส เซอร์วิส	-	2,056,560.00
ค่าเช่าใช้พื้นที่ถ่ายทำฯ		
- เดือน กันยายน 2554	120,000.00	120,000.00
- เดือน ตุลาคม 2554 ถึง พฤษภาคม 2555	2,376,457.73	2,376,457.73
รวม	**78,677,557.73**	**84,937,005.23**

5.7 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
เงินเดือนค้างจ่าย	448,070.00	490,337.18
เงินเพิ่มการครองชีพ	2,775,882.49	6,158,478.82
ค่าเข้ากะ	642,570.00	671,170.00
ค่าล่วงเวลา	2,971,084.01	2,146,460.96
ค่ารักษาพยาบาล	115,941.50	125,725.25
ค่าเล่าเรียนบุตร	7,130.00	6,554.00
ค่าคลอดบุตร	-	3,000.00
เงินทดแทนจากอุบัติเหตุในงาน	-	3,046.00
ค่าธรรมเนียมเก็บขยะมูลฝอย	240.00	320.00
ค่าตรวจสอบบัญชี	550,000.00	400,000.00
ค่าที่ปรึกษาโครงการค้างจ่าย	2,850,000.00	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	411,427.98	-
ประมาณการหนี้สิน	535,743.00	-
ภาษีขายไม่ถึงกำหนดชำระ	5,967,750.63	2,532,303.21
รวม	**17,275,839.61**	**12,537,395.42**

5.8 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
เงินประกัน		
- บริษัท ดิทโต้ (ประเทศไทย) จำกัด	-	8,676.00
- บริษัท ทรู ลิสซิ่ง จำกัด(สัญญาเช่ารถเลขที่ รฟฟท.02/2556)	225,342.00	-
- Advantech Solution Co., Ltd.	6,500.25	-
- บริษัท อีสออน อิมปอร์ต-เอ็กซ์ปอร์ต จำกัด	6,644.70	-
- ห้างหุ้นส่วนจำกัด ชาโดวส์	15,609.00	-
- บริษัท อินติเกรต จำกัด	2,500.00	-
เงินประกันผลงาน		
- สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	332,500.00	-
รวม	**589,095.95**	**8,676.00**

5.9 รายได้จากการรับจ้างบริหารการเดินรถ

เป็นรายได้จากการรับจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ตามสัญญาจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าปี 2556 (เดือนตุลาคม 2555 ถึงเดือนกันยายน 2556) ในสัญญาได้กำหนดเงื่อนไขว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะจ่ายค่าตอบแทนการจ้างโดยถือตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไม่เกินวงเงิน 215,000,000 บาท ในงวดนี้ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้รับเงินค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นจำนวนเงิน 176,215,042.72 บาท

5.10 รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
รายได้ค่าบริการให้ใช้พื้นที่ถ่ายทำฯ	-	(120,000.00)
ดอกเบี้ยรับ	254,576.70	954,581.58
รายได้จากการจำหน่ายซอง	14,018.70	200,000.00
รายได้เงินบริจาค	1,500,000.00	-
รายได้อื่น	96,988.85	2,805.01
รวม	**1,865,584.25**	**1,037,386.59**

5.11 ต้นทุนการให้บริการเดินรถ ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
เงินเดือน	74,328,559.80	70,710,186.41
ค่าเข้ากะ	7,305,210.00	7,274,450.00
ค่าล่วงเวลา	31,490,732.78	24,609,863.48
เงินเพิ่มการครองชีพ	4,290,204.49	5,355,245.48
ค่ารักษาพยาบาล	643,511.00	434,517.50
ค่าสวัสดิการอื่น	144,630.00	-
ค่าเล่าเรียนบุตร	180,893.00	123,616.50
ค่าคลอดบุตร	7,000.00	12,000.00
สินจ้างแทนการบอกกล่าวล่วงหน้า	-	6,680.00
เงินทดแทนจากอุบัติเหตุในงาน	2,836.00	3,046.00
เงินค่าช่วยเหลือบุตร	116,700.00	-
ค่าฝึกอบรมสัมมนา	314,057.00	4,000.00
ค่าพัสดุอุปกรณ์ในการซ่อมบำรุง – อะไหล่สิ้นเปลือง	544,136.47	-
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	28,037.39	-
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	217,553.00	-
ค่าบำรุงรักษาแบบป้องกัน	-	151,049.55
ค่าบำรุงรักษาแบบซ่อมแซม	598,008.37	-
ค่าวัสดุอุปกรณ์อื่น	713,329.88	3,414.86
ค่าวัสดุสิ้นเปลืองอื่น	117,621.06	48,519.15
ค่าพัสดุอุปกรณ์ความปลอดภัย	47,500.00	-
ค่าเครื่องมือวิเคราะห์และทดสอบ	71,000.00	-
ค่าพัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	19,535.34	-
ค่าพัสดุสิ้นเปลืองอื่น	19,816.55	-
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	2,576.00	-
ค่ารักษาความสะอาด	1,480,899.15	-
ค่าถ่ายเอกสาร	16,652.00	69,968.96
สินทรัพย์มูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์	315,661.79	-
ค่าประชาสัมพันธ์	170,255.00	-
ค่าบริการขนย้าย	35,000.00	-
ค่าธรรมเนียมเก็บขยะมูลฝอย	79,760.00	55,200.00
ภาษีซื้อไม่ขอคืน	97,447.99	-
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	279.83	-

ค่าเสื่อมราคา – ระบบอาณัติสัญญาณ	5,084.71	-
ค่าเสื่อมราคา – เครื่องใช้สำนักงาน	11,995.89	-
ค่าเสื่อมราคา – เครื่องตกแต่งและเฟอร์นิเจอร์	11,928.47	-
รวม	**123,428,412.96**	**108,861,757.89**

5.12 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
เงินเดือน	24,399,010.66	20,967,736.99
ค่าเข้ากะ	312,190.00	333,210.00
ค่าล่วงเวลา	1,363,050.95	574,281.97
ค่าชดเชยกรณีเลิกจ้าง	49,050.00	-
ค่าจ้างแทนวันหยุด	8,447.50	-
เงินเพิ่มการครองชีพ	945,693.67	803,233.34
ค่ารักษาพยาบาล	686,715.50	229,684.50
ค่าสวัสดิการอื่น	42,412.50	-
ค่าเครื่องแบบพนักงาน	-	14,779.00
ค่าเล่าเรียนบุตร	42,328.50	46,281.00
ค่าคลอดบุตร	1,000.00	2,000.00
เงินค่าช่วยเหลือบุตร	17,950.00	-
ค่าฝึกอบรมสัมมนา	1,309,705.18	43,322.73
รวม	**29,177,554.46**	**23,014,529.53**

5.13 ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

รายการ	30 ก.ย.56	30 ก.ย.55
ค่าตอบแทนนักศึกษาฝึกงาน	-	48,150.00
ค่าโทรศัพท์	10,007.45	-
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	190,911.32	114,573.68
ค่าพัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	99,331.95	112,844.55
ค่าพัสดุอุปกรณ์	2,017.66	9,209.85
ค่าสมาชิก	1,300.00	-
ค่าสื่อสิ่งพิมพ์	140,000.00	-
พัสดุสิ้นเปลืองอื่น	37,050.27	3,196.40
พัสดุอุปกรณ์ความปลอดภัย	-	2,568.00
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา – เครื่องใช้สำนักงาน	25,840.00	9,886.80
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา – เครื่องตกแต่งและเฟอร์นิเจอร์	10,630.00	-
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา – ยานพาหนะ	158,842.74	63,679.94
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาอื่น	26,188.33	-
ค่าที่ปรึกษาโครงการ	9,500,000.00	-
ค่าตรวจสอบบัญชี	550,000.00	400,000.00
ค่าเช่าเครื่องใช้สำนักงาน	292,288.33	118,344.23
ค่าถ่ายเอกสาร	9,345.80	45.00
ค่าบริการขนย้าย	-	74,766.35
ค่าธรรมเนียมเก็บขยะมูลฝอย	-	24,000.00
ค่าธรรมเนียมธนาคาร	2,184.00	1,960.00
ค่าอากรแสตมป์	200,980.00	36,191.00
ค่าธรรมเนียมอื่น	4,870.00	3,000.00
ค่าเบี้ยประกันพนักงาน	50,000.00	-
ค่ารับรอง	66,629.00	11,226.00
ค่าไปรษณีย์	3,443.00	3,311.00
ค่าของขวัญ	53,500.00	-
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	22,982.52	10,877.18
ค่าใช้จ่ายอื่น	120,946.73	-
สินทรัพย์มูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์	366,975.24	135,604.55
ค่าใช้จ่ายจัดประชุม	83,936.84	39,405.44
ค่าเบี้ยประชุม	1,404,000.00	1,060,000.00
ค่าเช่ารถ	460,376.13	-

ค่าน้ำมัน	67,931.60	-
ค่าพาหนะ	147,112.67	3,280.00
ค่าที่พัก	-	2,100.00
ค่าโฆษณาและส่งเสริมการตลาด	325,261.69	99,390.00
ค่าประชาสัมพันธ์	520,765.77	750,142.26
ค่าเบี้ยปรับเงินเพิ่ม	-	2,000.00
ค่าเสื่อมราคา-เครื่องมืออุปกรณ์	6,910.42	-
รวม	**14,962,559.46**	**3,139,752.23**

5.14 กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับงวดที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ออกในระหว่างงวด กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556 มีรายละเอียดดังนี้

กำไรสำหรับงวด	10,512,100.09	บาท
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	1,400,000	หุ้น
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	**7.51**	**บาท**

6. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงานที่สำคัญ มีรายละเอียดดังนี้

6.1 เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2556 ได้รับค่าจ้างสำหรับการจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้า เดือนกันยายน 2556 เป็นจำนวนเงิน 3,971,027.82 บาท (สามล้านเก้าแสนเจ็ดหมื่นหนึ่งพันยี่สิบเจ็ดบาทแปดสิบสองสตางค์) ซึ่งได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 259,786.87 บาท ไว้ด้วยแล้ว

6.2 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 13/2556 เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2556 มีมติให้จ้าง บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด บริหารการเดินรถไฟฟ้า โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ตามสัญญาจ้างเลขที่ บฟ.016/2556 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2556 ในวงเงิน 265,294,142.46 บาท (สองร้อยหกสิบห้าล้านสองแสนเก้าหมื่นสี่พันหนึ่งร้อยสี่สิบสองบาทสี่สิบหกสตางค์) ซึ่งได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 17,355,691.56 บาท ไว้ด้วยแล้ว โดยมีกำหนดเวลาการจ้างตามสัญญา 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2557

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตกลงจ่ายเงินล่วงหน้า ให้แก่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นเงิน 39,794,121.37 บาท (สามสิบเก้าล้านเจ็ดแสนเก้าหมื่นสี่พันหนึ่งร้อยยี่สิบเอ็ดบาทสามสิบเจ็ดสตางค์) ซึ่งเท่ากับร้อยละ 15 ของค่าตอบแทน และในการจ่ายเงินค่าตอบแทนให้แก่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด นั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จะหักเงินค่าตอบแทนในแต่ละเดือนไว้จำนวนร้อยละ 15 จนกว่าจำนวนเงินที่หักไว้ จะครบตามจำนวนที่จ่ายล่วงหน้าไป

6.3 ค่าจ้างงวดที่ 3 สำหรับสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาการจัดการองค์กรทั้งระบบ การปรับโครงสร้างทางการเงินและการถ่ายโอนสินทรัพย์ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เลขที่สัญญา รฟจ.001/2556 ลงนามเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2556 ซึ่งเป็นงวดสุดท้ายนั้น ปัจจุบัน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้รับมอบผลการศึกษาฯ ระยะที่ 3 ตามขอบเขตงานและข้อกำหนดการศึกษาจากคณะที่ปรึกษาฯ และอยู่ในระหว่างการตรวจการจ้างระยะที่ 3 ครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รฟท.และ คค. แต่เนื่องจากด้วยข้อกำหนดด้านเวลา และขั้นตอนการพิจารณา จึงยังไม่สามารถนำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของ กนร.และคณะรัฐมนตรีโดยเรื่องดังกล่าวอยู่ในระหว่างการพิจารณาของ คค. เพื่อนัดหารือร่วมกันต่อไป

11

การบริหารความเสี่ยงของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2554 ซึ่งประกอบด้วยผู้ดำรงตำแหน่ง ดังนี้ ผู้ดำรงตำแหน่ง

1. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	เป็น	ประธานคณะกรรมการ
2. รองผู้อำนวยการใหญ่กลุ่มสายงานปฏิบัติการ และซ่อมบำรุง	เป็น	กรรมการ
3. ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ	เป็น	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม และซ่อมบำรุง	เป็น	กรรมการ
5. ผู้จัดการส่วนรักษาความปลอดภัยความปลอดภัย และควบคุมคุณภาพ	เป็น	กรรมการ
6. ผู้จัดการส่วนมวลชนสัมพันธ์	เป็น	กรรมการ
7. ผู้จัดการส่วนบัญชีและการเงิน	เป็น	กรรมการ
8. ผู้จัดการส่วนทรัพยากรบุคคล	เป็น	กรรมการ
9. ผู้จัดการส่วนอำนวยการและบริหารทรัพย์สิน	เป็น	กรรมการ
10. ผู้จัดการส่วนจัดซื้อและพัสดุ	เป็น	กรรมการ
11. ผู้จัดการส่วนการตลาดและพัฒนาธุรกิจ	เป็น	กรรมการและเลขานุการ
12. ผู้จัดการแผนกบริหารความเสี่ยง	เป็น	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. พิจารณากำหนดนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยง และให้ความเห็นก่อนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เพื่อพิจารณาอนุมัติก่อนนำไปสู่การปฏิบัติ

2. พิจารณากำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยง แผนบริหารความเสี่ยง การประเมินความเสี่ยง กรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร และคู่มือการบริหารความเสี่ยง

3. พิจารณากำหนดแนวทางและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยง

4. ควบคุมและติดตามดูแลความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่างๆ ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสรุป และนำมาเสนอให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ได้รับทราบการประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนการบริหารความเสี่ยง

5. ติดตามและดูแลให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามกรอบนโยบายบริหารความเสี่ยงที่กำหนด

6. พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขการลงทุนประเภทต่างๆ ให้สอดคล้องหลัก ธรรมาภิบาลกับระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายใน

นโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ได้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงของบริษัทฯ เพื่อจัดการและควบคุมดูแลความเสี่ยงให้อยู่ในขอบเขตที่ยอมรับได้ ให้มีการบริหารความเสี่ยง และมีการสนับสนุนการบริหารกิจการกำกับดูแลที่ดี (Good Governance) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กร และเพื่อช่วยลดโอกาสของการเกิดความเสี่ยงและผลกระทบจากความเสี่ยง ช่วยลดความไม่แน่นอนในผลการดำเนินงานโดยรวม และเพิ่มโอกาสแห่งความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์กร ความเสี่ยงของบริษัทฯ มีดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk:S)

1.1 ความเสี่ยงด้านเกณฑ์ชี้วัดของ TRIS ที่อาจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ความเสี่ยงด้านเกณฑ์ชี้วัดของ TRIS ที่อาจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย หมายถึง เกณฑ์ชี้วัดของ TRIS ที่เป็นตัววัดผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ซึ่งใช้ปริมาณจำนวนผู้โดยสารของรถไฟฟ้าธรรมดา และรถไฟฟ้าด่วนเป็นตัววัดผล บริษัทฯ มีการบริหารและมีการติดตามในเรื่องของความพร้อมในการใช้งานของรถไฟฟ้าทุกวันอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถให้บริการแก่ผู้โดยสารในปริมาณที่มากขึ้นกว่าเดิม และมีแผนการตลาดอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีปริมาณผู้โดยสารให้เป็นไปตามเกณฑ์ชี้วัดของ TRIS ได้ และในปัจจุบันทางบริษัทฯ ได้มีการขอปรับเกณฑ์ชี้วัดของรถไฟฟ้าธรรมดาของปี 2556 ซึ่งขอปรับลงให้สอดคล้องกับความเป็นจริงของบริษัทฯ เนื่องจากในปัจจุบันมีข้อจำกัดในเรื่องของปริมาณรถไฟฟ้าธรรมดาที่มีอยู่จำนวน 5 ขบวน ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างรอซื้อรถไฟฟ้าธรรมดาใหม่อีก 7 ขบวนมาเพิ่มเติม เพื่อนำมาให้บริการแก่ผู้โดยสาร ซึ่งจะส่งผลให้รถไฟฟ้าธรรมดามีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากเดิมได้มาก เนื่องจากในปัจจุบันช่วงเวลาเร่งด่วน รถไฟฟ้าธรรมดามีปริมาณผู้โดยสารเต็มความสามารถในการรับผู้โดยสารสูงสุดต่อวันของรถไฟฟ้าธรรมดาแล้ว

2. ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operation Risk:O)

2.1 ความเสี่ยงทางด้านซ่อมบำรุง

ความเสี่ยงทางด้านความเพียงพอและความพร้อมของอะไหล่ หมายถึง การมีอะไหล่อย่างเพียงพอทันต่อเหตุการณ์ในการซ่อมแซมทุกครั้งที่รถไฟฟ้าชำรุด หรือเสียใช้การไม่ได้ บริษัทฯ ได้มีแผนการบริหารจัดการเตรียมอะไหล่ไว้ล่วงหน้าให้มีความพร้อมและเพียงพอต่อการใช้งาน

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน งบประมาณ (Financial Risk:F)

3.1 ความเสี่ยงด้านราคาค่าโดยสาร

ความเสี่ยงด้านราคาค่าโดยสาร หมายถึง ราคาค่าโดยสารในปัจจุบัน เป็นราคาที่ไม่ทันต่อต้นทุนในปัจจุบัน ก็คือต้นทุนในการดำเนินกิจการได้มีการปรับตัวสูงขึ้น แต่ในด้านราคาค่าโดยสารยังไม่มีการปรับขึ้นตามต้นทุนแท้จริงที่เกิดขึ้น อาจส่งผลให้บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่ขาดทุนและทำให้ บริษัทฯ ขาดสภาพคล่องได้ บริษัทฯ ได้มีการวางแผนการปรับราคาค่าโดยสารขึ้นทุกๆ 5 ปี

3.2 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

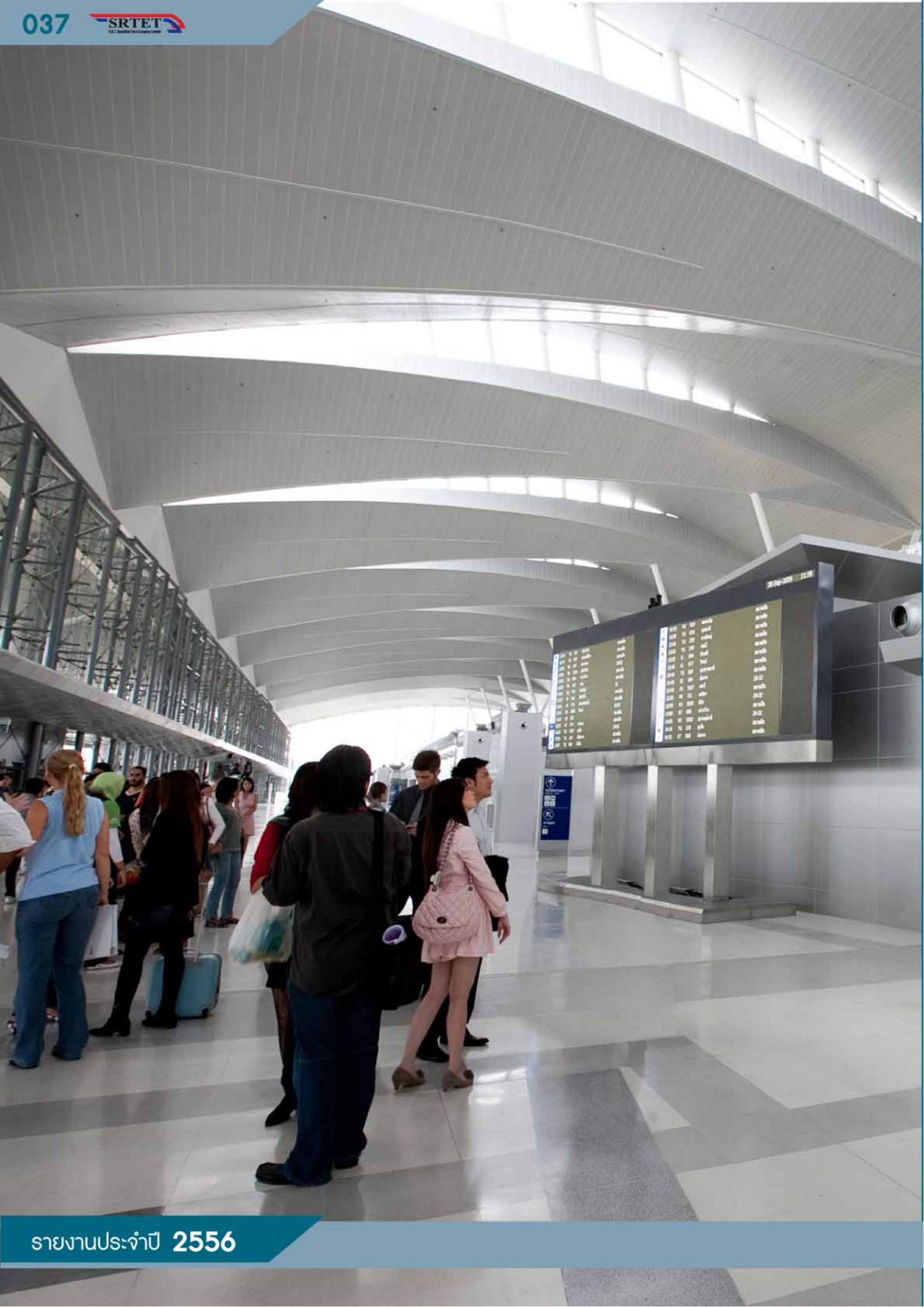
ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง หมายถึง ความเสี่ยงที่บริษัทฯ มีเงินทุนหมุนเวียนไม่เพียงพอที่ใช้ในกิจการ บริษัทฯ ต้องมีการวางแผนทางด้านการเงินและงบประมาณเพื่อให้เพียงพอต่อการใช้เงินในการดำเนินกิจการ

4. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย/กฎระเบียบ (Compliance Risk:C)

4.1 ความเสี่ยงที่บริษัทฯ ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎหมาย/กฎระเบียบอย่างถูกต้อง

ความเสี่ยงที่บริษัทฯ ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎหมาย/กฎระเบียบอย่างถูกต้อง หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการฝ่าฝืนหรือไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมาย/กฎระเบียบข้อบังคับหรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน รวมทั้งไม่ปฏิบัติตามนโยบาย และวิธีการปฏิบัติงานที่องค์กรได้กำหนดขึ้น บริษัทฯ ได้มีนโยบายให้ทุกคนในบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมาย/กฎระเบียบอย่างเคร่งครัด

Express Line
รถไฟฟ้าด่วน
Express Line



โครงการติดตั้งประแจทางหลีกเพิ่มเติมที่สถานีมักกะสัน และสถานีหัวหมาก

ตามที่ทางบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้เปิดทดสอบให้บริการเดินรถไฟฟ้าในเชิงพาณิชย์ตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2553 ที่ผ่านมา ซึ่งประกอบไปด้วยการให้บริการ 2 ส่วน และมีรายละเอียด ดังนี้ รถไฟฟ้าด่วน จำนวน 4 ขบวน หรือ 16 ตู้ (4 ขบวน X 4 ตู้) และรถไฟฟ้าธรรมดา จำนวน 5 ขบวน หรือ 15 ตู้ (5 ขบวน X 3 ตู้) ให้บริการด้วยความเร็วสูงสุดประมาณ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เปิดบริการเดินรถไฟฟ้าตั้งแต่เวลา 06.00 น. – 24.00 น. ทุกวัน โดยเปิดให้บริการทั้งสิ้น 8 สถานี ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าพญาไท และสุวรรณภูมิ รวมทั้งสิ้นเป็นระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด แบ่งการเดินรถไฟฟ้าทั้งหมด ดังนี้ (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2554)

• **รถไฟฟ้าธรรมดา** วิ่งระหว่างสถานีรถไฟฟ้าพญาไท และสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ จอดให้บริการทุกๆ สถานี (รวม 8 สถานี) มีรถไฟฟ้าทั้งหมด 4 ขบวน ความถี่ในการให้บริการ ทุกๆ 15 นาที ใช้เวลาเดินทางจากพญาไทถึงสนามบินสุวรรณภูมิ ประมาน 28 นาที

• **รถไฟฟ้าด่วนมักกะสัน** วิ่งระหว่างสถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน และสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิเท่านั้น (รับจอดเฉพาะ 2 สถานีเท่านั้น) มีรถไฟฟ้าที่ให้บริการทั้งหมด 1 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ และความถี่ในการให้บริการ ทุกๆ 40 นาที (ตู้บรรทุกกระเป๋าสัมภาระ 1 ตู้) ใช้ระยะเวลาเดินทาง ประมาณ 15 นาที ผู้โดยสารสามารถทำการ Check-in และโหลดกระเป๋าได้ที่สถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน

• **รถไฟฟ้าด่วนพญาไท** เปิดให้บริการวันที่ 1 มิถุนายน 2554 วิ่งระหว่างสถานีรถไฟฟ้าพญาไท และสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ (รับจอดเฉพาะ 2 สถานีเท่านั้น) ตามกลยุทธ์การปรับเส้นทางการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการมากขึ้น มีรถไฟฟ้าด่วนที่ให้บริการทั้งหมด 2 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ และความถี่ในการให้บริการ ทุกๆ 30 นาที (ตู้บรรทุกกระเป๋าสัมภาระ 1 ตู้ ไม่ได้ใช้งาน) ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 17 นาที ซึ่งได้รับการตอบรับจากผู้โดยสารเป็นอย่างดี ยังผลทำให้จำนวนยอดผู้โดยสารสายรถไฟฟ้าด่วนในภาพรวม เพิ่มขึ้นจากเดิมเฉลี่ย 300 คนต่อวัน เป็นเฉลี่ยวันละกว่า 2,200 คนต่อวัน และมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นไปตามการคาดการณ์ยอดผู้โดยสารรถไฟฟ้าด่วนที่เคยศึกษาไว้

• **สำรองการให้บริการ** สำหรับการเดินรถเสริมช่วงเวลาเร่งด่วน การซ่อมบำรุง และกรณีฉุกเฉิน คือ รถไฟฟ้าด่วน 1 ขบวน และรถไฟฟ้าธรรมดา 1 ขบวน

สถานการณ์ปัจจุบัน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้รับมอบนโยบายจากกระทรวงคมนาคม ให้ดำเนินการเพิ่มความถี่ของการให้บริการรถไฟฟ้าธรรมดา ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2554 (โดยนำรถไฟฟ้าธรรมดา 1 ขบวน และรถไฟฟ้าด่วน 1 ขบวน ช่วยเสริมตามแผนการให้บริการรถไฟฟ้าสายธรรมดา) ให้เป็น 8 - 12 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และ 12 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น

ข้อจำกัดที่เกิดขึ้นจากการให้บริการในช่วงที่ผ่านมา

● การให้บริการเดินรถไฟฟ้าด่วนพญาไท ไม่ได้อยู่ในแผนการเดินรถไฟฟ้าที่มีอยู่เดิม และอุปกรณ์ต่างๆ ในเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหลัก ไม่ได้ถูกออกแบบให้รองรับการเดินรถไฟฟ้าด่วนพญาไท จึงทำให้การเดินรถไฟฟ้าด่วนพญาไท และรถไฟฟ้าด่วนมักกะสัน ทั้ง 2 แบบพร้อมกัน ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขาดความคล่องตัว และไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้มากนัก

● ด้วยข้อจำกัดของผังเส้นทางเดินรถ (Track Layout) จึงทำให้การเดินรถไฟฟ้าด่วน 2 แบบ คือ รถไฟฟ้าด่วนพญาไท และรถไฟฟ้าด่วนมักกะสัน ต้องวิ่งบนเส้นทางเดินรถเดียวกว่า 25 กิโลเมตร (เส้นทางทั้งหมด 28 กิโลเมตร) ยังส่งผลทำให้รถไฟฟ้าทั้ง 2 แบบ ต้องวิ่งตามหลังกันโดยไม่จำเป็น ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากการเดินรถไฟฟ้าอย่างไม่เต็มที่ และเป็นการใช้พลังงานไฟฟ้าซ้ำซ้อน

เมื่อวันเสาร์ที่ 9 มิถุนายน 2555 ที่ผ่านมานั้น รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง (นายวิรุฬ เตชะไพบูลย์) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม 2 ท่าน (พล.ต.ท. ชัชง์ กุลดิลก และนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์) และคณะได้เข้าตรวจราชการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และได้รับทราบถึงข้อจำกัดในการเดินรถไฟฟ้าในเรื่องนี้ จึงได้มอบนโยบายเร่งด่วน เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการให้เต็มที่ ในระหว่างรอการจัดหารถไฟฟ้าขบวนใหม่มาเสริมนั้น โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เร่งดำเนินการจัดหา และติดตั้งประแจทางหลีกเพิ่มเติมบนเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหลัก บริเวณทางเข้าสถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน และที่สถานีรถไฟฟ้าหัวหมาก ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว การติดตั้งประแจทางหลีก ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ดังนี้

ภาพประกอบโดย: ทวิธิพงษ์ พงศ์ประพิณ แผนก Rolling Stock

- การติดตั้งประแจทางหลีกที่สถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน จะทำให้การเดินรถไฟฟ้าด่วน พญาไท - มักกะสัน - สุวรรณภูมิ ตามแผนในอนาคต เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

- การติดตั้งประแจทางหลีกที่สถานีรถไฟฟ้าหัวหมาก จะทำให้การบริหารจัดการเหตุการณ์ และการเดินรถไฟฟ้าด่วน และรถไฟฟ้าธรรมดา ทั้ง 2 ประเภท มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น ลดระยะเวลาในการกลับรถ สามารถเข้าสถานีหัวหมากได้โดยตรง จึงทำให้การจัดการเดินรถเสริมแบบ short loop ได้คล่องตัวยิ่งขึ้น สามารถเพิ่มเที่ยวการให้บริการรถเสริมได้อย่างน้อย 1 เที่ยว ซึ่งจะรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 49,170 คนต่อเดือน

- การติดตั้งประแจทางหลีกที่สถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน จะรองรับการเดินรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายไปยังท่าอากาศยาน-ดอนเมืองในอนาคต มีประสิทธิภาพมากขึ้น

- การติดตั้งประแจทางหลีกที่สถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน จะส่งเสริมทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า ไม่ต้องวิ่งขบวนรถซ้ำซ้อนกัน

- ตารางการเดินรถไฟฟ้าจะง่ายต่อการจดจำ โดยประชาชนผู้ใช้บริการ

อ้างอิงจากประกาศ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
เรื่อง ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจัดเก็บค่าโดยสาร ตั๋วโดยสารรถไฟฟ้าธรรมดา ข้อ 2.1.3 เหรียญโดยสารสามารถใช้เดินทางภายในเวลาเปิดให้บริการของระบบ ในวันที่ออกเหรียญโดยสารจะต้องใช้ ณ สถานที่ออกเหรียญโดยสารเท่านั้น

Announcement S.R.T. Electrified Train Company Limited
Terms & Conditions of Fare Collection, Ticket and Travel with City Line. A t
can be used for travel during operating hours of the day it is issued and mu
used at the station where it is issued.

โครงการจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ 20 บาท (ช่วงเวลา 11.00 – 14.00 น คงที่ตลอดสาย เป็นระยะเวลา 3 เดือน)

ที่มาของโครงการ

ตามที่รัฐบาลได้เริ่มบริหารประเทศ ตั้งแต่วันที่ 24 สิงหาคม 2554 และได้แถลงนโยบายไว้ต่อรัฐสภา เกี่ยวกับโครงการจัดเก็บค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสายทั้งระบบ สำหรับโครงการรถไฟฟ้ารวมทั้งสิ้น 10 สายทางนั้น รัฐบาลจึงได้มอบนโยบายเร่งด่วน ผ่านกระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หน่วยงานผู้ให้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (Airport Rail Link) เดินรถให้บริการระหว่างสถานีรถไฟฟ้าพญาไท และสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ เร่งดำเนินการทดสอบการจัดเก็บค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสาย เพื่อศึกษาผลกระทบ และเป็นโครงการนำร่องก่อนดำเนินการจริงในภาพรวมพร้อมกัน ภายหลังจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานครจะแล้วเสร็จต่อมา ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (คกร.) ครั้งที่ 18/2555 เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 ได้รับทราบในหลักการให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการโครงการตามผลการศึกษาเบื้องต้น สำหรับการจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ 20 บาท คงที่ตลอดสาย เป็นระยะเวลา 3 เดือน เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้บริโภค (Consumer Behavior) และศึกษาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (Price Elasticity) ของผู้โดยสาร

โดยที่ประชุมคณะกรรมการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (คฟร.) ครั้งที่ 7/2555 เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2555 จึงได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินการตามที่คณะอนุกรรมการกำกับกลยุทธ์ และการบริหารได้ศึกษาไว้ และขอให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รายงานความคืบหน้า และผลการดำเนินการอย่างไม่เป็นทางการให้ทราบเป็นรายสัปดาห์ โดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้

1 .ช่วงเวลาเก็บค่าโดยสาร 20 บาท คงที่ตลอดสาย ตั้งแต่วันอาทิตย์ที่ 30 กันยายน 2555 ถึงวันจันทร์ที่ 31 ธันวาคม 2555

2. ให้ดำเนินการจัดเก็บค่าโดยสาร 20 บาท คงที่ตลอดสายในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ตั้งแต่เวลา 11.00 – 14.00 น. ของทุกวัน

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เป็นโครงการนำร่อง ก่อนดำเนินการจริงในภาพรวมพร้อมกัน ภายหลังจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานครจะแล้วเสร็จ

2. ศึกษาผลกระทบทางการเงิน ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ
3. ศึกษาพฤติกรรมการเดินทาง และราคาค่าโดยสาร ของผู้โดยสารรถไฟฟ้า Airport Rail Link

สรุปผลการดำเนินการ

ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อรายได้ และจำนวนผู้โดยสาร ของการดำเนินการจัดเก็บค่าโดยสาร 20 บาท คงที่ตลอดสายช่วงเวลา 11.00 – 14.00 น. เฉพาะรถไฟฟ้าธรรมดา เป็นดังนี้

ก. จำนวนผู้โดยสารก่อนการดำเนินการเฉลี่ยวันละ 5,051 คน เพิ่มขึ้นเป็นเฉลี่ย 5,202 คน หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 151 คน (เพิ่มขึ้น 3%)

ข. รายได้ก่อนการดำเนินการเฉลี่ยวันละ 168,156 บาท ลดลงเฉลี่ยเหลือ 102,903 บาท หรือลดลงเฉลี่ย 65,213 บาทต่อวัน (ลดลง 38.78%)

ค. บริษัทฯ สูญเสียรายได้เฉลี่ยวันละ 65,213 บาท หรือเฉลี่ยเดือนละ 1,956,400 บาท ซึ่งในระยะเวลา 3 เดือน สูญเสียรายได้รวม 5,869,200 บาท

ง. ถ้าหากเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างวันทำงาน และวันหยุด ผลปรากฏว่า การดำเนินการฯ ในวันทำงานจะได้รับผลตอบรับจากประชาชนดีกว่าวันหยุด ในอัตราส่วน 6.44% และ -2.11%

จ. อุปสงค์ความต้องการโดยสารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ที่มีต่อค่าโดยสาร (Price Elasticity) จะเห็นได้ว่า การปรับลดราคาค่าโดยสารจากเดิมเฉลี่ย 32 บาท เป็น 20 บาท ในช่วงเวลา 11.00 – 14.00 น. (ช่วงนอกเวลาเร่งด่วน) มีค่า Price Elasticity of Demand อยู่ที่ -0.079 หรือ Inelastic ซึ่งหมายความว่า การลดราคาค่าโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าว มีผลต่อความต้องการในสัดส่วนที่ต่ำ และไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง

ผลการศึกษาพฤติกรรม และความพึงพอใจการจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ 20 บาท ช่วงเวลา 11.00 – 14.00 น. คงที่ตลอดสาย เป็นระยะเวลา 3 เดือน

แผนกการตลาดได้ทำการศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เรื่องพฤติกรรมการเดินทางและความพึงพอใจ เกี่ยวกับโครงการ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ 20 บาท ตลอดสาย โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

- เพื่อประเมินความพึงพอใจของการให้บริการ
- เพื่อประเมินความสนใจของผู้ใช้บริการ
- เพื่อประเมินเหตุผลของผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการ

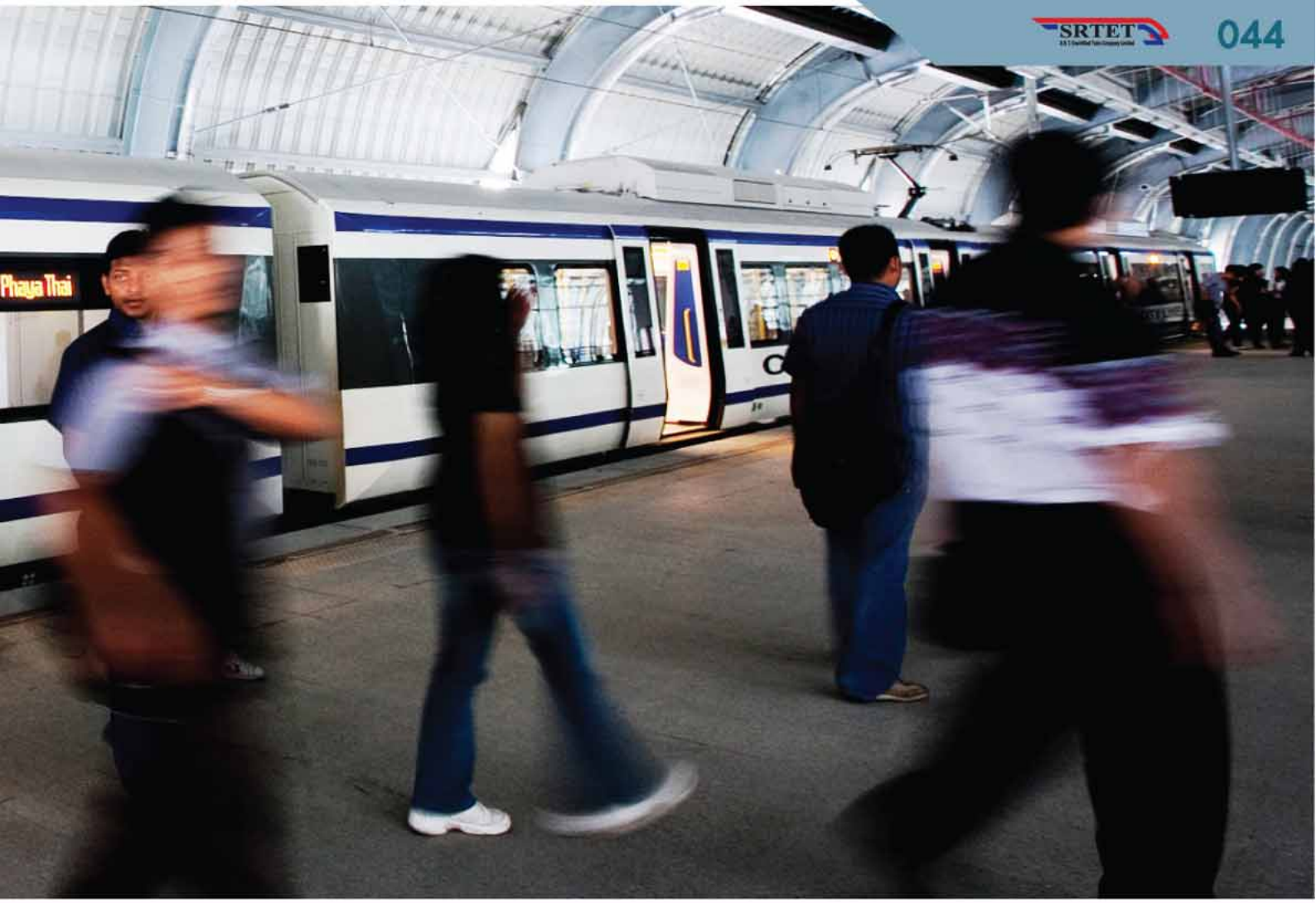
การศึกษาในครั้งที่ 1 ใช้รูปแบบของการตอบแบบสอบถาม ตัวต่อตัว

ในวันที่ 21 และ 22 ธันวาคม 2555 ระหว่างเวลา 11.00 – 14.00 น. โดยใช้วิธีการสุ่มสำรวจ ผู้โดยสารที่เดินทางในณ เวลาดังกล่าว บริเวณสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ทั้ง 8 สถานี รวมทั้งสิ้น 820 แบบสอบถาม โดยใช้คำถามเปิดและปิด ซึ่งจะสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์การศึกษาในครั้งนี้

แผนกการตลาดได้ลงพื้นที่รอบนอกของชั้นล่างในแต่ละสถานี โดยได้ทำการสุ่มสำรวจผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการ ในช่วงวัน และเวลาเดียวกัน ทั้ง 8 สถานี สถานีละ 50 แบบสอบถามรวมทั้งสิ้น 400 แบบสอบถาม โดยใช้คำถามเปิดเพียง 1 คำถาม ว่าสาเหตุใด ทำไมถึงไม่ใช้บริการดังกล่าว

ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์

ผู้ตอบแบบสอบถามอัตราส่วนคิดเป็น ผู้หญิง ร้อยละ 60 และ ผู้ชาย ร้อยละ 40 ส่วนใหญ่อายุระหว่าง 20 - 29 ปี รองลงมา 30 - 39 และ 40 - 49 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรี และมีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน รายได้เฉลี่ย 10,000 - 20,000 บาท สถานีปลายทางของผู้ใช้บริการกลุ่มนี้คือสถานีพญาไท รองลงมาสถานีสุวรรณภูมิ และ สถานีลาดกระบัง



ผลการสำรวจการศึกษาในครั้งที่ 1 (ข้อมูลปฐมภูมิ - Primary Source) ของผู้โดยสารที่ใช้บริการในช่วงเวลาดังกล่าว

พบว่าผู้โดยสารที่เดินทางในช่วงเวลานี้ ส่วนใหญ่อัตราส่วนร้อยละ 85 เดินทางในช่วงเวลานี้เป็นประจำอยู่แล้ว ส่วนผู้โดยสารอีกร้อยละ 15 ที่ปกติไม่ได้เดินทางในช่วงเวลาดังกล่าว การเลือกที่จะเดินทางในช่วงเวลานี้ เพราะมีความจำเป็นต้องเดินทางหรือใช้บริการอยู่แล้ว ปัจจัยด้านราคาไม่มีผลต่อการตัดสินใจ เนื่องจากผู้โดยสารกลุ่มนี้ไม่ได้รับทราบข่าวสาร ว่ามีโครงการ 20 บาท ตลอดสาย

ผลการศึกษาจากการสุ่มสำรวจผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการ ในช่วงเวลาเดียวกัน พบว่าสาเหตุใด ทำไมผู้โดยสารถึงไม่ใช้บริการโครงการดังกล่าว 6 อันดับแรก คือ

- ผู้โดยสารไม่ทราบเกี่ยวกับ โครงการ 20 บาท ตลอดสาย
- ไม่ใช่ช่วงเวลาที่ต้องการเดินทาง
- เนื่องจากช่วงเวลากลางวัน รอรถไฟค่อนข้างนาน
- เลือกใช้บริการรถฟรี เช่น รถไฟฟรี และรถเมล์ฟรี ดีกว่า
- ไม่มีสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป
- อื่นๆ อาทิ เช่น ค่าโดยสารแพง สายการบินที่ต้องการใช้บริการอยู่ที่ดอนเมือง

การศึกษาในครั้งที่ 2 ใช้รูปแบบการสัมภาษณ์กลุ่มย่อย (Mini Focus Group)

ในวันที่ 24 ธันวาคม 2555 ระหว่างเวลา 07.00 - 09.00 น. บริเวณรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ สถานีสุวรรณภูมิ และสถานีพญาไท จำนวน 4 กลุ่มๆ ละ 4 - 6 คน โดยได้เลือกผู้โดยสารที่เป็นพนักงานบริษัท เข้าสัมภาษณ์กลุ่มย่อย

ผลการสำรวจการศึกษาในครั้งที่ 2

ผู้โดยสารที่เป็นพนักงานบริษัท ทุกคน ตอบเหมือนกันว่า ต้องการให้โครงการ 20 บาท ตลอดสาย ปรับเปลี่ยนเวลามาเป็นช่วงเช้าและเย็น เนื่องจากเป็นช่วงเวลาของการเดินทางไปที่ทำงาน และกลับจากที่ทำงาน โครงการ 20 บาท ตลอดสาย ในช่วงกลางวัน ผู้โดยสารกลุ่มนี้ ตอบเหมือนกันทุกคนว่า เสียดายที่ไม่มีโอกาสได้ใช้บริการ เนื่องจากช่วงเวลาพักกลางวัน ของผู้โดยสารกลุ่มนี้ มีเพียง 1 ชั่วโมง ดังนั้นการรับประทานอาหารกลางวัน จึงเลือกสถานที่ที่ใกล้ที่ทำงาน

การศึกษาในครั้งที่ 3 ใช้วิธีการนับยอดผู้โดยสารชาวต่างชาติ

ในวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ระหว่างเวลา 11.00 - 14.00 น. ณ บริเวณรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ทั้ง 8 สถานี ทำให้เราได้ทราบว่า มีผู้โดยสารชาวต่างชาติที่เดินทางในช่วงเวลา 11.00 - 14.00 น. คิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 25 ของผู้โดยสารทั้งหมด

ภาพประกอบโดย: สิทธิพงษ์ พงศ์ประพิณ แผนก Rolling Stock

ข้อเสนอแนะ และแนวทางปฏิบัติในอนาคต

1. เพื่อเป็นการลดภาระการสูญเสียรายได้ของบริษัทฯ จึงเห็นควรให้ชะลอการดำเนินการโครงการ 20 บาท คงที่ตลอดสายตามนโยบายของรัฐบาลออกไปก่อนชั่วคราว จนกว่าจะหาแนวทางการตลาดที่จะสามารถกระตุ้นความต้องการในการโดยสารเพิ่มมากขึ้น

2. การเริ่มดำเนินการจัดเก็บค่าโดยสาร 20 บาท ตลอดสายทั้งระบบ สำหรับโครงการรถไฟฟ้ารวมทั้งสิ้น 10 สายทาง ตามนโยบายของรัฐบาล ในโอกาสต่อไป ควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์โปรโมชั่น ผ่านช่องทางสื่อต่างๆ ให้กว้างขวางมากขึ้น และควรกระทำล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน เพื่อกระตุ้นการรับรู้จากประชาชน

บริการรถกอล์ฟ รับ - ส่งผู้โดยสาร

บริการรถกอล์ฟ รับ - ส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน โครงการทางการตลาด เพื่อบรรเทาและแก้ปัญหาของการใช้บริการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ และระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน (สถานีเพชรบุรี)

พื้นที่เชิงพาณิชย์

สำหรับพื้นที่โฆษณา และพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการฯ ในปีพ.ศ. 2556 บริษัทที่ได้รับสัมปทานได้เปิดร้านค้าและส่วนบริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร อาทิ เครื่องเบิกถอนเงินสดอัตโนมัติ จุดบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ร้านอาหาร ร้านเครื่องดื่มในสถานี และยังมีส่วนบริการจำหน่ายแพ็คเกจท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งทั้งพื้นที่สื่อโฆษณาและพื้นที่ร้านค้า ส่วนบริการต่างๆ ได้รับความสนใจเป็นอย่างดีจากผู้โดยสาร

Ichi-Cha @ MAS,RKH

HIS.Tour@PTH

MongCha@HUM

GSB ATM
@PTH,MAS,RKH,HUM,SVB

HIS.Tour @SVB

Airport Travel Service @ SVB

P Pattaya @ SVB

Exchange Booth
ธนาคารกสิกรไทย@ SVB @ PTH

รายงาน กรณีการศึกษา แนวทางการกำหนดรหัสสถานี (Station Code) สำหรับ ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

รัฐบาลได้แถลงนโยบายรัฐบาลต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ในประเด็นนโยบายโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ครบใน 4 ปี โดยเก็บค่าบริการ 20 บาทตลอดสายทั้งระบบ รวมทั้งเร่งพัฒนาระบบตั๋วร่วมบัตรเดียว โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทาง ระยะทาง 464 กิโลเมตร ประกอบด้วยแนวเส้นทางและหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินโครงการ ดังนี้

โครงการรถไฟฟ้า	ระยะทาง (กม.)	แนวเส้นทาง	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. สายสีแดงเข้ม (ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย)	80.8	เชื่อมการเดินทางพื้นที่ชานเมืองเข้าสู่กรุงเทพฯ ในแนวเหนือ-ใต้	รฟท.
2. สายสีแดงอ่อน (ศาลายา-หัวหมาก)	54	เชื่อมการเดินทางพื้นที่ชานเมืองเข้าสู่กรุงเทพฯ ในแนวตะวันตก-ตะวันออก	รฟท.
3. Airport Rail Link (สนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ)	50.3	เชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง 2 สนามบิน	รฟท.
4. สายสีเขียวเข้ม (ลำลูกกา-บางปู)	66.5	เชื่อมการเดินทางทิศเหนือ–ตะวันออกแนว ถ.พหลโยธินและ ถ.สุขุมวิท	รฟม.
5. สายสีเขียวอ่อน (ยศเส–บางหว้า)	15.5	ภายใต้ความรับผิดชอบของ กทม.	กทม.
6. สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-หัวลำโพง-ท่าพระ -พุทธมณฑล สาย 4)	55	เชื่อมต่อกับสายเฉลิมรัชมงคลในลักษณะ วงแหวนเข้าพื้นที่กรุงเทพฯชั้นใน	รฟม.
7. สายสีม่วง (บางใหญ่–ราษฎร์บูรณะ)	42.8	เส้นทางหลักเชื่อมทิศเหนือ–ใต้	รฟม.
8. สายสีส้ม (จรัญสนิทวงศ์–มีนบุรี)	32.5	เส้นทางหลักเชื่อมทิศตะวันออก–ตะวันตก ของกรุงเทพฯ	รฟม.
9. สายสีชมพู (แคราย–มีนบุรี)	36	เชื่อมทิศเหนือ-ตะวันออก-และศูนย์ราชการ ถ.แจ้งวัฒนะ	รฟม.
10. สายสีเหลือง (ลาดพร้าว–สำโรง)	30.4	เชื่อม ถ.ลาดพร้าวและทิศตะวันออก ของกรุงเทพฯ	รฟม.
รวม	464		

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อให้การสื่อสาร และการเรียกสถานีระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง มีความชัดเจน และง่ายต่อการสื่อสาร

2. เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมการเข้าสู่ AEC ด้วยการเพิ่มความเป็นมาตรฐานสากล ซึ่งจะช่วยให้ลดความผิดพลาด และเป็นการบริหารจัดการกับข้อมูลที่ดี

3. เพื่อเป็นแนวทางให้แต่ละสถานี ของระบบรถไฟฟ้าภายในกรุงเทพมหานครในอนาคต มีการกำหนดรหัสเรียกสถานี (station number) ที่ชัดเจน และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

แนวทางการกำหนดรหัสสถานี (Station Code)

ปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2556) ในกรุงเทพมหานคร มีผู้ให้บริการรถไฟฟ้า ทั้งหมด 3 ผู้ให้บริการ ประกอบไปด้วย

1. บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้า BTS

2. บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT)

3. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (ในฐานะบริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทย) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้า Airport Rail Link

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (ในฐานะบริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทย) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้า Airport Rail Link

เนื่องจากการเรียกรหัสสถานีของระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว ภายในกรุงเทพมหานคร มีการกำหนดลักษณะรหัสสถานี (Station Code) ที่แตกต่างกันออกไป จึงทำให้การกำหนดมาตรฐานแบบบูรณาการทั้งระบบรถไฟฟ้าในอนาคต ดำเนินการให้สอดคล้องกันได้ยาก

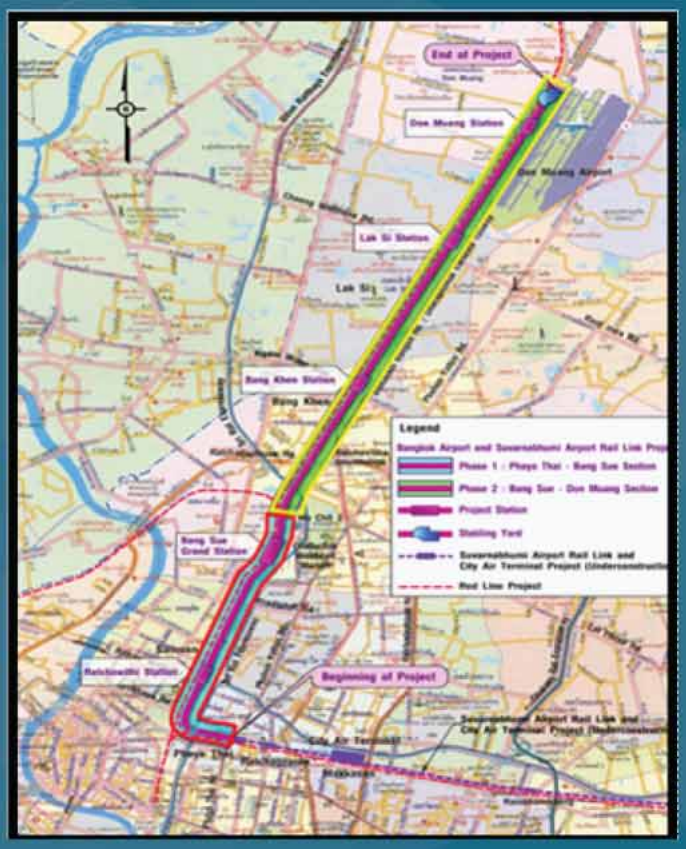
เกี่ยวกับเรื่องนี้ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ผู้ให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง พิจารณาแล้วเห็นว่า ขอเสนอแนวคิดในการกำหนดรหัสสถานีของระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ควรมีลักษณะที่บ่งบอกการให้บริการ และง่ายต่อการจดจำ โดยมีหลักการ ดังนี้

กำหนดรหัสสถานีเป็นแบบ 3 ตัว (3 digits) สำหรับตัวอักษรที่ 1 กำหนดให้เป็นภาษาอังกฤษ โดยให้มีความสอดคล้องกับชื่อระบบฯ ที่ให้บริการอยู่ และตัวอักษรที่ 2-3 กำหนดให้เป็นตัวเลข เรียงลำดับจากสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ ไปยังสถานีรถไฟฟ้าพญาไท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ที่	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ตัวย่อ	รหัสสถานี
1	สถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ	SVB	A01
2	สถานีรถไฟฟ้าลาดกระบัง	LKB	A02
3	สถานีรถไฟฟ้าบ้านทับช้าง	BTC	A03
4	สถานีรถไฟฟ้าหัวหมาก	HUM	A04

ที่	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ตัวย่อ	รหัสสถานี
5	สถานีรถไฟฟ้ารามคำแหง	RKH	A05
6	สถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน	MAS	A06
7	สถานีรถไฟฟ้าราชปรารภ	RPR	A07
8	สถานีรถไฟฟ้าพญาไท	PTH	A08

สำหรับการเรียกรหัสสถานีที่เป็นส่วนต่อขยายจากสถานีรถไฟฟ้าพญาไท - บางซื่อ - ดอนเมือง ให้กำหนดรหัสสถานีให้นับต่อเนื่องจากสถานีพญาไท ไปถึงสถานีรถไฟฟ้าดอนเมือง โดยมีรายละเอียด ดังนี้



ที่	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ตัวย่อ	รหัสสถานี
1	สถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ	SVB	A01
2	สถานีรถไฟฟ้าลาดกระบัง	LKB	A02
3	สถานีรถไฟฟ้าบ้านทับช้าง	BTC	A03
4	สถานีรถไฟฟ้าหัวหมาก	HUM	A04
5	สถานีรถไฟฟ้ารามคำแหง	RKH	A05
6	สถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน	MAS	A06
7	สถานีรถไฟฟ้าราชปรารภ	RPR	A07
8	สถานีรถไฟฟ้าพญาไท	PTH	A08
รหัสสถานี (เสนอ) ส่วนต่อขยาย เชื่อมต่อ 2 สนามบิน			
9	สถานีรถไฟฟ้าราชวิถี	RWT	A09
10	สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ	BSU	A10
11	สถานีรถไฟฟ้าบางเขน	BKH	A11
12	สถานีรถไฟฟ้าหลักสี่	LAK	A12
13	สถานีรถไฟฟ้าดอนเมือง	DON	A13

ภาพประกอบโดย : มารุต พานิชชาติ

รายงานผลการปรับแผนการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

(งดการให้บริการรถไฟฟ้าด่วนพญาไท เฉพาะช่วงเวลา 06.00 – 10.00 น. เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งรถไฟฟ้าธรรมดาในชั่วโมงเร่งด่วน)

1. รายงานผลการปรับแผนการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง
2. รายงานผลการสำรวจความพึงพอใจจากการปรับแผนการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

ที่มาของของการปรับแผนการเดินรถฯ

ปัจจุบัน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เปิดให้บริการต่อประชาชนทั่วไป รวมประมาณ 2 ปี 11 เดือน โดยมีผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดาเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนผู้โดยสาร 11,873,212 คนต่อปี เพิ่มขึ้น เป็น 13,987,429 คนต่อปี ในปี พ.ศ. 2555 และมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2556 ในขณะที่ เดือนกรกฎาคม 2556 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดาในช่วงเวลาเร่งด่วน มีเกินกว่าศักยภาพในการขนส่งสูงสุดถึง 112% (ยืน 6 คนต่อตารางเมตร) และการคาดการณ์การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารพบว่า จำนวนผู้โดยสารจะเริ่มมีมากกว่าศักยภาพในการขนส่งของรถไฟฟ้าธรรมดา ในปี พ.ศ. 2557 และอาจจะส่งผลต่อความปลอดภัย หากยังคงดำเนินการเดินรถไฟฟ้า ตามแผนการเดินรถที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ต่อมา ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (คฟร.) ครั้งที่ 9/2556 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2556 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟฟท. ดำเนินการปรับแผนการเดินรถตามที่เสนอ โดยให้จัดทำรายงานขอความเห็นชอบจาก รฟท. และ คค. ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการปรับแผนการเดินรถฯ

- แก้ไขปัญหา และเพิ่มศักยภาพในการขนส่งรถไฟฟ้าธรรมดา เพื่อรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร และบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ใช้บริการ ในระหว่างรอการจัดหารถไฟฟ้าธรรมดาชุดใหม่
- เพื่อความปลอดภัยในการเดินรถ เนื่องจากความหนาแน่นของผู้โดยสารบนชั้นชานชาลาโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน
- พัฒนาภาพลักษณ์ และยกระดับคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าธรรมดา และรถไฟฟ้าด่วนมักกะสัน
- มุ่งเน้นการให้บริการรถไฟฟ้าด่วนมักกะสัน เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า จากอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ที่มีอยู่ เมื่อลงทุนก่อสร้างโครงการฯ โดยปรับความถี่ในการให้บริการจากเดิม 60 นาที เป็น 45 นาที

ผลการปรับแผนการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ระหว่างวันที่ 1 – 31 ตุลาคม 2556

การปรับแผนการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองในครั้งนี้ รฟฟท. ได้เสนอแนวทางในการปรับแผนเดินรถฯ เป็น 2 ทางเลือก โดยภายหลังจากที่ได้รับการประสานงานจาก คค. แล้ว จึงมีความเห็นร่วมกันว่า จะไม่งดการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าด่วนพญาไททั้งหมด (พิจารณาใช้ทางเลือกที่ 2: งดการให้บริการเฉพาะช่วงเวลา 06.00 - 10.00 น. เท่านั้น) เนื่องจากพิจารณาจากปัจจัยความหนาแน่นของผู้โดยสารบนขบวนรถไฟฟ้าธรรมดาที่มีมากกว่า 120% ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า ประกอบกับปัจจัยด้านรายได้ และผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสาร

แผนการเดินรถใหม่

(กรณีที่ยกเลิกเฉพาะรถไฟฟ้าด่วนพญาไทเฉพาะช่วงเวลา 06.00 - 10.00 น.)

แผนเดินรถไฟฟ้าใหม่ที่เสนอ	ความถี่ในการให้บริการรถไฟฟ้าธรรมดา (Headway)	จำนวนรถไฟฟ้าธรรมดา	ความถี่ในการให้บริการรถไฟฟ้าด่วน (Headway)	จำนวนรถไฟฟ้าด่วน
วันทำงาน ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	12 นาที (ประมาณ 6 นาที ช่วงมี short loop)	5 + (1 Ex running as short loop)	ยกเลิกรถไฟฟ้าด่วนพญาไท เฉพาะช่วงเวลา 06.00 - 10.00 น.	1
วันทำงาน ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น	12 นาที	5	PTH 60 นาที MAS 45 นาที	2
วันทำงาน นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	15 นาที	4	PTH 60 นาที MAS 45 นาที	2
วันเสาร์-อาทิตย์ (ทั้งวัน)	15 นาที	4	PTH 60 นาที MAS 45 นาที	2

หมายเหตุ: การให้บริการรถไฟฟ้าเสริมช่วยการให้บริการ ประเภท Short Loop ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า จากสถานีรถไฟฟ้าหัวหมาก ไปยังสถานีรถไฟฟ้าพญาไท จำนวน 5 เที่ยว (รถ short loop ที่นำมาใช้ เป็นการนำรถไฟจากการงดการให้บริการรถไฟฟ้าด่วนพญาไท ช่วงเวลา 06.00-10.00 น.)

ภายหลังจากวันที่ 1 ตุลาคม 2556 หลังจากที่ รฟฟท. ได้ดำเนินการปรับแผนการเดินรถตามตารางที่ 1 ผลปรากฏว่าปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดา ตกค้างที่สถานีรามคำแหง และหัวหมาก ที่ไม่สามารถขึ้นขบวนรถไฟฟ้าได้ ในช่วงเร่งด่วนเช้าเส้นทางขาเข้าเมือง มีปริมาณที่ลดลง

การเปรียบเทียบปริมาณความหนาแน่นของผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดา (City Service Load Factor) ก่อน และหลังการปรับแผน (ยืน 6 คนต่อตารางเมตร) ในช่วงวันทำงาน (วันจันทร์ถึงวันศุกร์) ระหว่างเดือน กันยายน และตุลาคม 2556

วันทำงาน ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	หลังการปรับแผนการเดินรถฯ เดือนตุลาคม 2556 (วันทำงาน)		ก่อนการปรับแผนการเดินรถฯ เดือนกันยายน 2556 (วันทำงาน)	
	Headway peak 12 min / off peak 15 min		Headway peak 15 min / off peak 20 min	
ช่วงเวลา	ขาเข้าเมือง	ขาออกนอกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกนอกเมือง
06:00 - 07:00 น.	23%	11%	30%	12%
07:00-08:00 น.	81%	26%	93%	30%
08:00 - 08:30 น.	99%	27%	119%	39%
08:30 - 09:00 น.	82%	28%	107%	34%
09:00 - 10:00 น.	81%	21%	107%	31%
10:00 - 11:00 น.	47%	18%	56%	24%
11:00 - 12:00 น.	41%	20%	49%	25%
12:00 - 13:00 น.	40%	24%	48%	30%
13:00 - 14:00 น.	33%	28%	40%	33%
14:00 - 15:00 น.	32%	28%	39%	35%
15:00 - 16:00 น.	31%	35%	39%	43%
16:00 - 17:00 น.	34%	52%	44%	64%
17:00 - 18:00 น.	38%	63%	49%	78%
18:00 - 19:00 น.	42%	88%	44%	85%
19:00 - 20:00 น.	29%	76%	31%	77%
20:00 - 21:00 น.	27%	61%	36%	89%
21:00 - 22:00 น.	22%	48%	28%	64%
22:00 - 23:00 น.	17%	29%	26%	40%
23:00 - 00:00 น.	13%	15%	19%	20%
เงื่อนไขเพิ่มเติมในการเดินรถ	1. ขบวนรถเสริม (short loop):เฉพาะช่วงเช้าฝั่งเข้าเมือง จากสถานีหัวหมาก ไปสถานีพญาไท จำนวน 5 รอบ 2. ไม่มีขบวนรถเสริมในช่วงเย็น		1. ขบวนรถเสริม (short loop):เฉพาะช่วงเช้าฝั่ง Westbound จำนวน 5 รอบ และช่วงเย็นทั้งสองฝั่งจำนวน 2 รอบ	

ปริมาณความหนาแน่นของผู้โดยสารบนขบวนรถเปรียบเทียบระหว่างก่อน และหลัง การปรับแผนการปรับแผนการเดินรถไฟฟ้าฯ โดยนำข้อมูลจำนวนผู้โดยสาร เดือนกันยายน 2556 (ก่อน) และ เดือนตุลาคม 2556 (หลัง) ผลปรากฏว่า ปริมาณความหนาแน่นของจำนวนผู้โดยสารบนขบวนรถไฟฟ้าในภาพรวมมีอัตราส่วนร้อยละลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าที่มีปริมาณผู้โดยสารมากที่สุด ในช่วงเวลา 08.00 - 08.30 น. ซึ่งจากเดิมที่ 119% ลดลงเหลือ 99% ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับลดความถี่ในการให้บริการเป็น 12 นาที และจัดรถไฟฟ้าเสริมช่วยการให้บริการ ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าหัวหมากไปยังสถานีรถไฟฟ้าพญาไท

หากเปรียบเทียบปริมาณความหนาแน่นของผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดา (City Service Load Factor) ก่อน และหลังการปรับแผน ในช่วงวันทำงาน (วันจันทร์ถึงวันศุกร์) ระหว่างเดือนกันยายน 2556, ตุลาคม 2556, กันยายน 2555 และตุลาคม 2555 เฉพาะเส้นทางเข้าเมือง จากสถิติย้อนหลังในอดีต พบว่า การปรับแผนการเดินรถในครั้งนี้ ส่งผลทำให้ช่วงเวลาที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นมากที่สุด คือ ระหว่าง 08.00 - 10.00 น. มีสัดส่วนลดลงต่ำกว่าศักยภาพการขนส่งสูงสุดในชั่วโมงนั้นๆ รายละเอียดดังตารางที่ 3 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า การปรับแผนการเดินรถในครั้งนี้ สามารถบรรเทาความเดือนร้อนของประชาชนได้ และสร้างความสะดวกสบายในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

สรุปผลการดำเนินการปรับแผนการเดินรถฯ

เดือนตุลาคม 2556

การปรับความถี่ในการให้บริการเดินรถ ซึ่งมีผลต่อจำนวนเที่ยวที่ให้บริการ ย่อมมีผลต่อปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น และลดลง สำหรับประเภทการให้บริการทั้งรถไฟฟ้าด่วนและรถไฟฟ้าธรรมดา ซึ่งถือได้ว่าบรรลุวัตถุประสงค์ในเบื้องต้นในการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดา

สถิติข้อมูลจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดา ในระหว่างเดือนกันยายน และตุลาคม 2555 ซึ่งเป็นช่วงการปิดภาคเรียน มีอัตราจำนวนผู้โดยสารลดลง แต่ด้วยการปรับแผนการเดินรถฯ ส่งผลทำให้ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดาเพิ่มมากขึ้นเล็กน้อย ซึ่งต้องติดตามดูปริมาณผู้โดยสารในเดือนพฤศจิกายน 2556 เพื่อนำมาเปรียบเทียบ และดูแนวโน้มต่อไป

รายงานผลการสำรวจความพึงพอใจจากการปรับแผนการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

ส่วนพัฒนาธุรกิจ และการตลาด ได้ทำการศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เพื่อทดสอบความพึงพอใจนโยบายการปรับแผนการเดินรถ ด้วยการออกแบบสอบถามไปยังผู้ใช้บริการ จำนวน 100 คน ในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2556 ช่วงเวลา 08.00 น. - 11.00 น. ณ สถานีพญาไท โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อสุ่มสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารที่มีต่อการปรับแผนการเดินรถฯ จากผลการสำรวจ สรุปความคิดเห็นของผู้โดยสารตามลำดับได้ ดังนี้

ผู้โดยสารที่ใช้บริการ รถไฟฟ้าธรรมดา ช่วงเวลาเร่งด่วน ณ สถานีรถไฟฟ้าพญาไท จำนวน 100 คน

1. โดยปกติ ในช่วงเวลาเร่งด่วน 06.00 น. – 10.00 น. ผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้รถไฟฟ้าด่วน (Express Line) คิดเป็นร้อยละ 11 และ ใช้รถไฟฟ้าธรรมดา คิดเป็นร้อยละ 89
2. ผู้ตอบแบบสอบถามทราบข่าวการปรับเปลี่ยนเวลา คิดเป็นร้อยละ 38 และ ไม่ทราบ คิดเป็นร้อยละ 62
3. ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจกับการปรับเปลี่ยนเวลาคิดเป็นร้อยละ 84 และ ไม่พึงพอใจ คิดเป็นร้อยละ 16

นอกจากนี้ผู้โดยสารได้แสดงข้อคิดเห็นอื่นๆ เพื่อเป็นการปรับปรุงการให้บริการ ดังนี้.-

1. ในช่วงเวลาเร่งด่วนควรปรับความถี่การเดินรถเป็น 10 นาที
2. ควรเพิ่มลิฟท์และบันไดเลื่อน ให้แก่ผู้โดยสารที่มีสัมภาระ และมีพนักงานคอยแนะนำว่าลิฟท์อยู่ทางใด เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร
3. ควรเพิ่มขบวนรถไฟฟ้าให้มากขึ้น
4. เปลี่ยนตู้โดยสารใหม่ เนื่องจากค่อนข้างล้าสมัย

จากผลการวิจัย ผู้ตอบแบบสอบถามยังคงใช้บริการรถไฟฟ้าธรรมดา มากกว่า รถไฟฟ้าด่วน และมีความพึงพอใจกับการเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินรถไฟฟ้าด่วน แต่การรับทราบข่าวสารในการเปลี่ยนแปลงเวลา ส่วนมากไม่ทราบว่ามีการเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินรถ

โครงการจัดหารถไฟฟ้าธรรมดาแบบ 4 ตู้ พร้อมอะไหล่ จำนวน 7 ขบวน

ที่มาของโครงการจัดหารถไฟฟ้าธรรมดา

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่รับผิดชอบบริหารการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในเส้นทางสายตะวันออก คือ ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าพญาไท และสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ โดยการให้บริการแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ รถไฟฟ้าด่วน และรถไฟฟ้าธรรมดา ซึ่งตัวรถไฟฟ้าผลิต ออกแบบ และนำเข้าจากประเทศเยอรมัน เป็นแบบ 3 ตู้ จำนวน 5 ขบวน สำหรับรถไฟฟ้าธรรมดา และเป็นแบบ 3 + (1 Baggage Car) ตู้ จำนวน 4 ขบวน สำหรับรถไฟฟ้าด่วน ซึ่งทั้ง 2 แบบเป็นรุ่น Desiro UK class 360s และได้รับการยอมรับตามมาตรฐานสากล โดย ณ ปัจจุบัน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด แบ่งการใช้รถไฟฟ้าเป็น

1. รถไฟฟ้าธรรมดา (City Line) วิ่งระหว่างสถานีรถไฟฟ้าพญาไท และสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ จอดให้บริการทุกๆ สถานี (รวม 8 สถานี) มีรถไฟฟ้าทั้งหมด 4 ขบวน ความถี่ของการให้บริการ ทุกๆ 15 นาที ใช้เวลาเดินทางจากพญาไทถึงสนามบินสุวรรณภูมิ ประมาณ 28 นาที

2. รถไฟฟ้าด่วน MAS Express วิ่งระหว่างสถานีรถไฟฟ้า (มักกะสัน/อโศก) และสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิเท่านั้น (รับจอดเฉพาะ 2 สถานีเท่านั้น) มีรถไฟฟ้าที่ให้บริการทั้งหมด 1 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ และมีความถี่ของการให้บริการทุกๆ 40 นาที (ตู้บรรทุกกระเป๋าสัมภาระ 1 ตู้) ใช้ระยะเวลาเดินทาง ประมาณ 15 นาที

3. รถไฟฟ้าด่วนพญาไท (PTH Express) วิ่งระหว่างสถานีรถไฟฟ้าพญาไท และสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ (รับจอดเฉพาะ 2 สถานีเท่านั้น) มีรถไฟฟ้าที่ให้บริการทั้งหมด 2 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ และมีความถี่ของการให้บริการ ทุกๆ 30 นาที (ตู้บรรทุกกระเป๋าสัมภาระ 1 ตู้ ไม่ได้ใช้งาน) ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 17 นาที

4. สำรองการให้บริการ สำหรับการเดินรถเสริมช่วงเวลาเร่งด่วน การซ่อมบำรุง และกรณีฉุกเฉิน คือ รถไฟฟ้าด่วน 1 ขบวน และรถไฟฟ้าธรรมดา 1 ขบวน

นอกจากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าแล้ว บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ยังมีหน้าที่ด้านแผนการปฏิบัติการเดินรถไฟฟ้าและการซ่อมบำรุง ซึ่งถึงได้ว่าเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจแห่งแรกในประเทศไทย ที่บริหารการเดินรถไฟฟ้า และการซ่อมบำรุงด้วยตนเอง โดยเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้เปิดทดสอบ และเดินรถไฟฟ้าเพื่อการพาณิชย์ ครบระยะเวลา 1 ปี โดยในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา นับตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม 2554 ซึ่งเป็นวันที่เริ่มเปิดเดินรถไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ และเก็บค่าโดยสารในอัตราปกติ จำนวนปริมาณผู้โดยสารมีแนวโน้มความต้องการเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Demand) ในขณะที่ปัจจัยด้านจำนวนรถไฟฟ้าธรรมดาที่มีอยู่ไม่เพียงพอ จึงทำให้ศักยภาพในการให้บริการไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการได้อย่างเพียงพอ (Supply) ในประเด็นนี้ จึงส่งผลทำให้ความต้องการ และศักยภาพในการขนส่งโดยสารไม่สอดคล้องกัน (Demand & Supply) ซึ่งตามหลักแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ สะท้อนให้เห็นว่า บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จะเสียโอกาสในการการดำเนินธุรกิจในทิศทางที่จะสามารถสร้างผลกำไรที่สอดรับกับนโยบายของรัฐบาลที่ผลักดันประชาชนให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และการประหยัดพลังงานภาคการขนส่ง

ในขณะที่ ปัจจุบัน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เร่งดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ทางเข้า - ออก ลานจอดรถยนต์ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆภายในสถานี ประกอบกับการลงทุนของภาคเอกชนในการเร่งปลูกสร้างที่พักอาศัย และสถานบันเทิงต่างๆ บนพื้นที่ 2 ข้างทางเส้นทางเดินรถไฟฟ้า สิ่งเหล่านี้ ย่อมเป็นปัจจัยเสริม ทำให้เกิดความต้องการการโดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

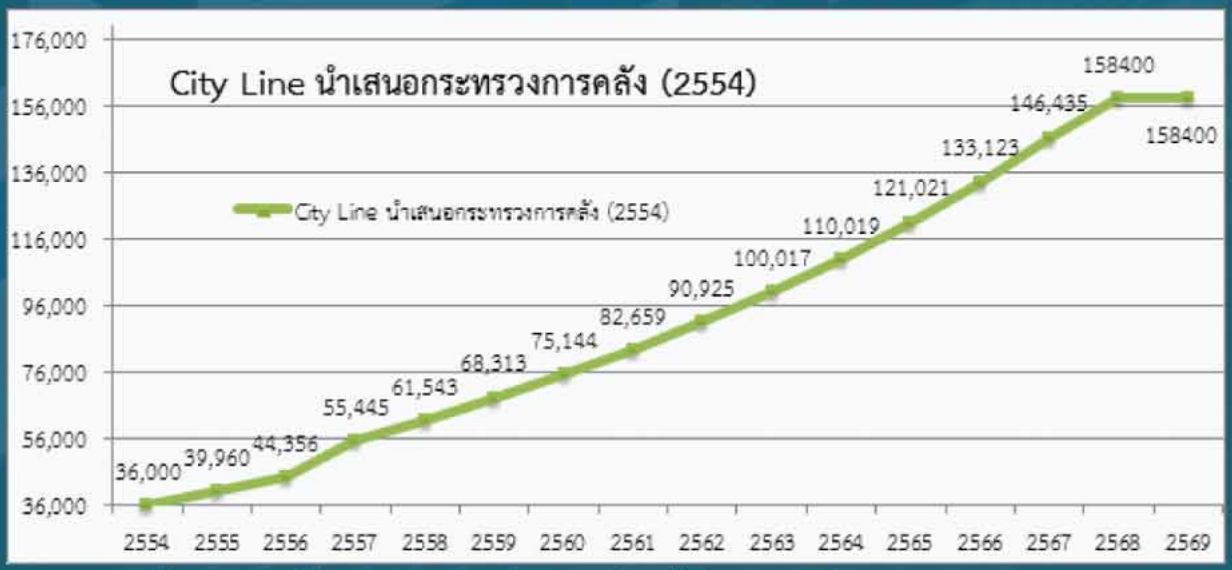
เหตุผลความจำเป็น

เพื่อให้การดำเนินการในภาพรวมของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด กลับเข้าสู่สภาวะปกติ ตามแผนปฏิบัติการ และแผนธุรกิจที่ได้ศึกษาไว้ก่อนเริ่มโครงการ รวมถึงการเตรียมการเพื่อรองรับนโยบาย ค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสายของรัฐบาล จึงทำให้เกิดความจำเป็นในการจัดหารถไฟฟ้าธรรมดาแบบ 4 ตู้ จำนวน 7 ขบวน ภายใต้เหตุผลสำคัญ 4 ประการ ดังนี้

1. แนวโน้มความต้องการโดยสารรถไฟฟ้า มีทิศทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีความสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้
2. การใช้ศักยภาพของรถไฟฟ้าทั้งหมด (รถไฟฟ้าธรรมดา และด่วน) ณ ปัจจุบัน ของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ส่งผลทำให้ไม่มีขบวนรถไฟฟ้าสำรองในกรณีฉุกเฉิน และการซ่อมบำรุง
3. ปริมาณผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วน มีมากกว่าศักยภาพของการขนส่งโดยสารในปัจจุบัน (Peak Hour Load Factor)
4. เงื่อนไขด้านระยะเวลาในการผลิตรถไฟฟ้า ประมาณ 2 ปี กับข้อจำกัดที่เกิดขึ้นจากตารางการซ่อมวาระหนัก (Overhaul) ที่จะมีขึ้นในช่วงต้นปี พ.ศ. 2557

แนวโน้มความต้องการการโดยสารรถไฟฟ้า มีทิศทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารตามแผนของบประมาณเพิ่ม 1,860 ล้านบาท ของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ที่นำเสนอต่อสำนักบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง (2554) โดยถ้าหากนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลจริงในปัจจุบันของเดือนพฤศจิกายน 2554 จะพบว่ามียอดผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน 34,883 คน และมียอดผู้โดยสารเฉลี่ยในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ 38,209 คน ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีความสอดคล้องกับแผนที่คาดการณ์ไว้ โดยได้แสดงให้เห็นถึงโอกาสทางธุรกิจที่จะเกิดขึ้น ถ้าหากมองในระยะยาว จะพบว่า หากไม่มีการดำเนินการจัดหารถไฟฟ้าธรรมดาเพิ่มเติม ให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการที่ศึกษาไว้ นั่นหมายความว่า ในปีที่ 3 เมื่อผู้โดยสารมีปริมาณมากเพิ่มขึ้นตามที่คาดการณ์ จะส่งผลต่อศักยภาพในการขนส่งโดยสาร และการให้บริการอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ซึ่งปัจจุบัน บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำการศึกษาพบว่า ในบางเวลาของช่วงชั่วโมงเร่งด่วน จะมีผู้โดยสารต่อชั่วโมงมากถึง 4,286 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ซึ่งเกินกว่าศักยภาพที่มีอยู่ถึง 561 คนหรือมากกว่า จากความจุผู้โดยสารสูงสุด 3,725 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง



รูปภาพ จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน ตามแผนของบประมาณของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
ที่นำเสนอต่อ สำนักบริหารหนีสาธารณะ กระทรวงการคลัง (2554)

นอกจากแนวโน้มความต้องการโดยสารรถไฟฟ้าที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนั้น สิ่งที่ต้องพิจารณาถึง และจะมีผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารในอนาคต คือ เมื่อโครงการขยายการให้บริการจากสถานีรถไฟฟ้าพญาไทที่มีอยู่เดิม ไปบางซื่อ และดอนเมืองแล้วเสร็จ ย่อมจะส่งผลทำให้ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยถ้าหากไม่มีการเตรียมแผนรองรับ หรือจัดหารถไฟฟ้าใหม่ให้เพียงพอต่อความต้องการ ก็จะทำให้เสียเวลา และโอกาสในการทำธุรกิจได้

ปริมาณผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วน มีมากกว่าศักยภาพของการขนส่งในปัจจุบัน (Peak Hour Load Factor)

ปัจจัยที่สำคัญที่สุด ต่อโครงการจัดหารถไฟฟ้าฯ ในครั้งนี้ คือ พฤติกรรมการโดยสารรถไฟฟ้าที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ในช่วงเวลาเร่งด่วน (Peak Hour Load Factor) ซึ่งเป็นพฤติกรรมปกติของระบบขนส่งสาธารณะทั่วไป คือ ผู้ใช้บริการจะเดินทางเข้าเมืองมาทำงานในช่วงเช้า และเดินทางออกนอกเมืองกลับบ้านพักในช่วงเย็น

รูปภาพ พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร

ปัจจุบัน จากพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ทำให้ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดาในช่วงเวลาเร่งด่วน มีเกินกว่าศักยภาพในการขนส่งโดยสารที่มีอยู่ โดยเฉพาะในช่วงระหว่างสถานีรถไฟฟ้ารายทาง เช่น สถานีรถไฟฟ้าหัวหมาก และรามคำแหง ซึ่งจะมีจำนวนยอดผู้โดยสารที่สะสมบนขบวนรถไฟฟ้าธรรมดา เกินกว่าความจุสูงสุดที่รถไฟฟ้าธรรมดาจะสามารถรองรับได้ด้วยศักยภาพปกติ ซึ่งในบางครั้ง บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำเป็นต้องนำรถไฟฟ้าด่วน เข้ามาช่วยเสริมการให้บริการ เพื่อป้องกันปัญหาผู้โดยสารตกค้างภายในสถานีเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะส่งผลต่อความปลอดภัยในการให้บริการ

แนวทางในการดำเนินการตามโครงการการจัดหาฯ

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ทำการคาดการณ์ว่า ในปี พ.ศ. 2559 ซึ่งเป็นปีที่คาดว่าจะได้รับรถไฟฟ้าธรรมดาเพิ่มเติม โดยมีแผนการใช้ประโยชน์จากรถไฟฟ้าธรรมดาที่มีอยู่ในปัจจุบัน แบบ 3 ตู้ จำนวน 5 ขบวน และที่จะจัดหาใหม่ในอนาคต แบบ 4 ตู้ อีกจำนวน 7 ขบวน รวมเป็นรถไฟฟ้าธรรมดาจำนวน 12 ขบวน

นอกจากนี้ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้วางแนวทางในการดำเนินการตามโครงการจัดหารถไฟฟ้าธรรมดาแบบ 4 ตู้ พร้อมอะไหล่ จำนวน 7 ขบวน โดยเห็นว่าการเลือกคุณลักษณะของรถไฟฟ้า ควรที่จะดำเนินการให้เกิดผลกระทบกับระบบอื่นๆ ที่มีอยู่เดิมให้น้อยที่สุด โดยแบ่งข้อพิจารณาออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. ข้อพิจารณาเบื้องต้นในการเลือกรูปแบบ และคุณลักษณะของรถไฟฟ้า

2. ข้อพิจารณาทางเทคนิคในการเลือกรถไฟฟ้าและผลกระทบกับระบบอื่นๆ

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีรถไฟฟ้าธรรมดาสำหรับการให้บริการ โดยแบ่งรายละเอียด ดังนี้ รถไฟฟ้าธรรมดาแบบ 3 ตู้ จำนวน 5 ขบวน และ แบบ 4 ตู้ จำนวน 7 ขบวน สำหรับการให้บริการปกติ (Normal service operation) สำรองการซ่อมบำรุง สำรองการซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) สำรองการให้บริการ (Spare train) และช่วยการให้บริการ (Additional service train)

2. สามารถเพิ่มศักยภาพในการขนส่งโดยสารจากเดิม 3,725 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง เป็น 9,305 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง หรือเพิ่มขึ้น 5,580 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง และในปีหลังจากการซ่อมวาระหนัก บริษัทฯ จะสามารถขนส่งโดยสารได้เป็น 10,050 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง

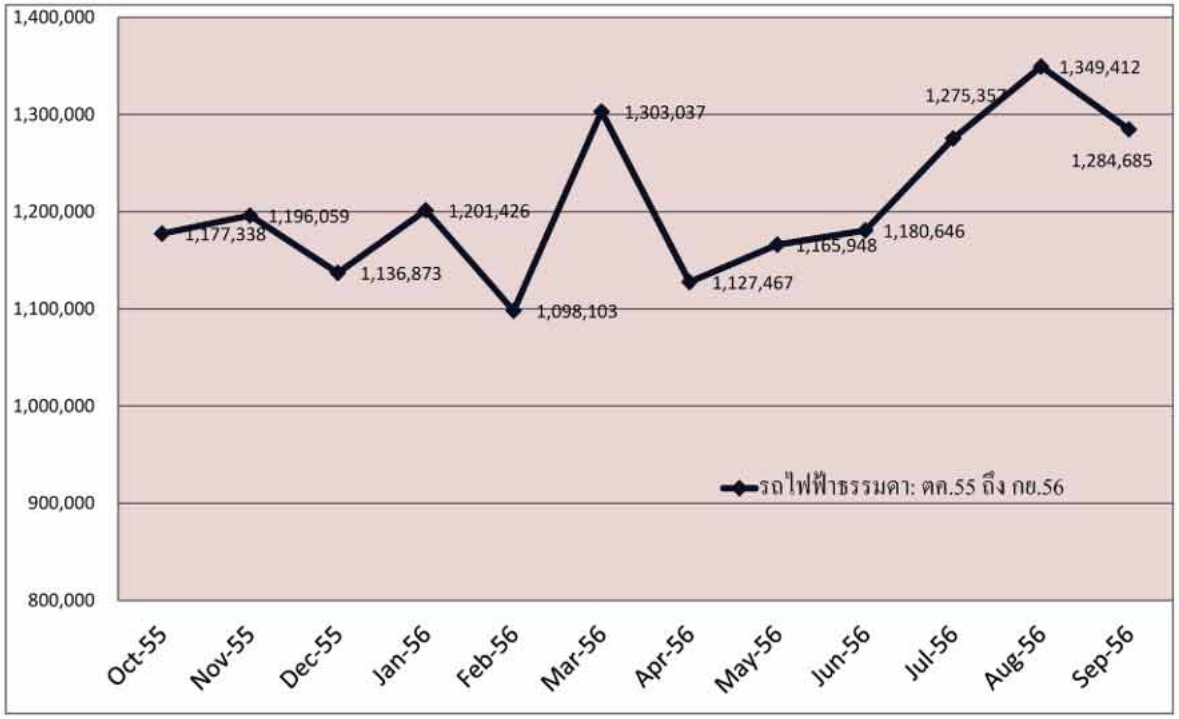
3. สามารถเพิ่มความถี่ในการให้บริการจากเดิมที่ได้สูงสุด 12 นาที เป็น 8 นาที ซึ่งน้อยที่สุดตามการออกแบบโครงการ

4. ตอบสนองความต้องการของตลาด เพื่อประสิทธิภาพ และศักยภาพในการบริการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งจะทำให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด สามารถทำแผนการตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. ปรับปรุงภาพลักษณ์ของการให้บริการ ช่วยประหยัดพลังงานของประเทศ ลดมลภาวะทางอากาศ และลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

6. อัตราผลตอบแทนการลงทุน ร้อยละ 9 โดยมีระยะเวลาการคืนทุนโครงการ 10.64 ปี

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดา
นับตั้งแต่ 1 ต.ค. 2555 - 30 ก.ย. 2556



สรุปจำนวนเงินรายได้ และยอดผู้โดยสาร (รายงานเบื้องต้นก่อนผ่านการตรวจสอบโดยแผนกบัญชี)

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าด่วน
นับตั้งแต่ 1 ต.ค. 2555 - 30 ก.ย. 2556

สรุปจำนวนเงินรายได้ และยอดผู้โดยสาร (รายงานเบื้องต้นก่อนผ่านการตรวจสอบโดยแผนกบัญชี)

รายงานผลประกอบการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด สรุปจำนวนผู้โดยสารและรายได้ การให้บริการรถไฟฟ้าธรรมดา และรถไฟฟ้าด่วน ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2555 – 30 กันยายน 2556

ภาพจำนวนเงินรายได้
ภาพรวมแนวโน้มเงินรายได้ นับตั้งแต่ 1 ต.ค. 2555 - 30 ก.ย. 2556

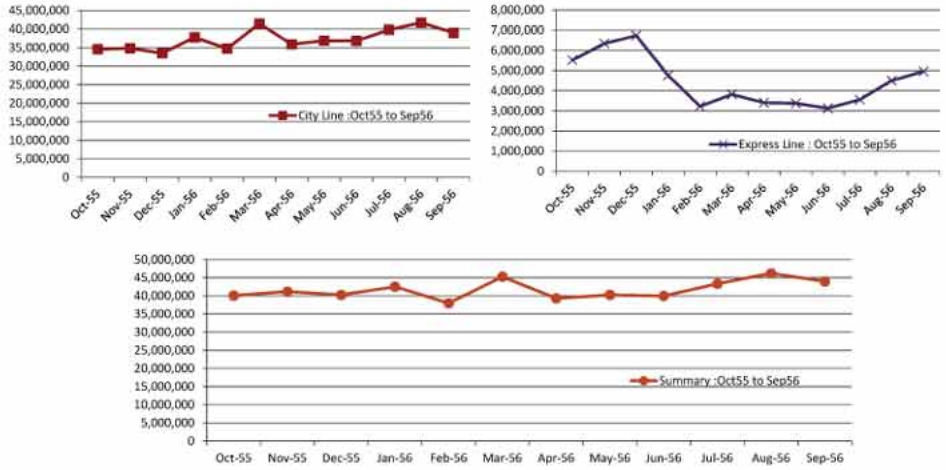
สรุปจำนวนเงินรายได้ และยอดผู้โดยสาร (รายงานเบื้องต้นก่อนผ่านการตรวจสอบโดยแผนกบัญชี)

ภาพรวมจำนวนเงินรายได้
ภาพรวมแนวโน้มเงินรายได้ นับตั้งแต่ 1 ต.ค. 2555 - 30 ก.ย. 2556

ปี พ.ศ.	รถไฟฟ้าธรรมดา		รถไฟฟ้าด่วน		รวม	
	จำนวนผู้โดยสาร	รายได้	จำนวนผู้โดยสาร	รายได้	จำนวนผู้โดยสาร	รายได้
2553	4,648,465	69,970,170	92,300	9,262,500	4,740,765	79,232,670
2554	11,873,212	390,702,538	548,424	52,399,940	12,421,636	443,102,478
2555	13,987,429	441,225,676	944,578	82,436,595	14,932,007	523,662,271
2556	15,110,111	471,125,887	502,923	47,722,515	15,613,034	518,848,402
ตค.55-กย.56	14,496,351	446,886,125	589,321	53,322,455	15,085,672	500,208,580
รวม 2553-2556	45,619,217	1,373,024,271	2,088,225	191,821,550	47,707,442	1,564,845,821

สรุปจำนวนเงินรายได้ และยอดผู้โดยสาร (รายงานเบื้องต้นก่อนผ่านการตรวจสอบโดยแผนกบัญชี)

ภาพรวมจำนวนเงินรายได้
ภาพรวมแนวโน้มเงินรายได้ นับตั้งแต่ 1 ต.ค. 2555 - 30 ก.ย. 2556

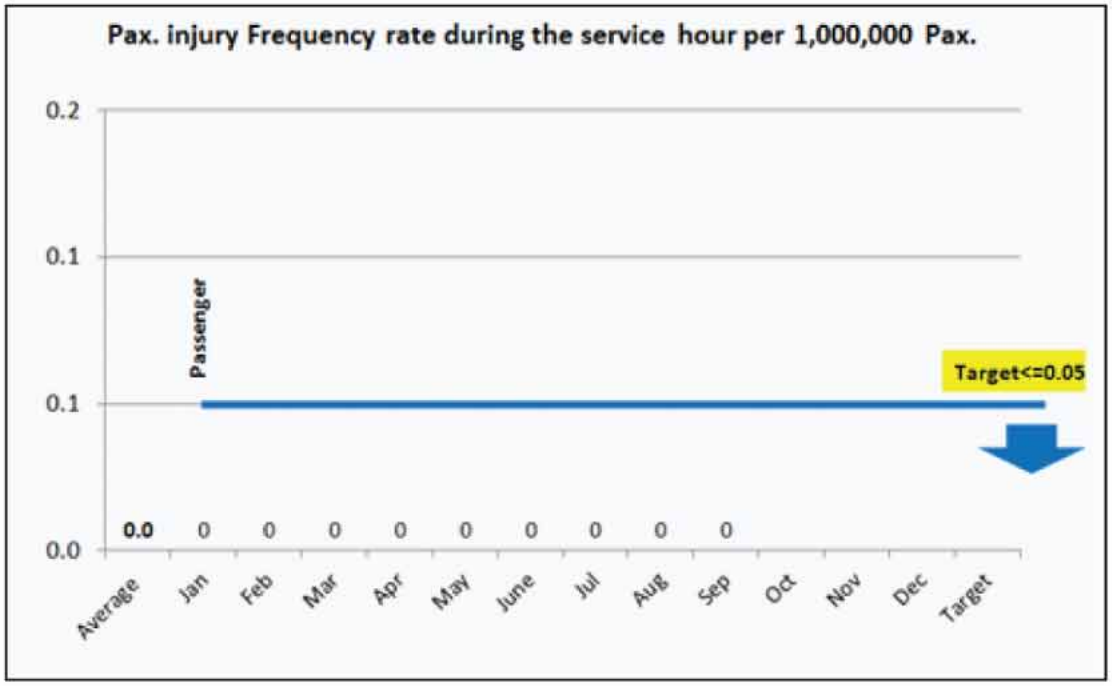


สรุปจำนวนเงินรายได้ และยอดผู้โดยสาร (รายงานเบื้องต้นก่อนผ่านการตรวจสอบโดยผนกบัญชี)

Airport Rail Link : Passenger &Revenue Report

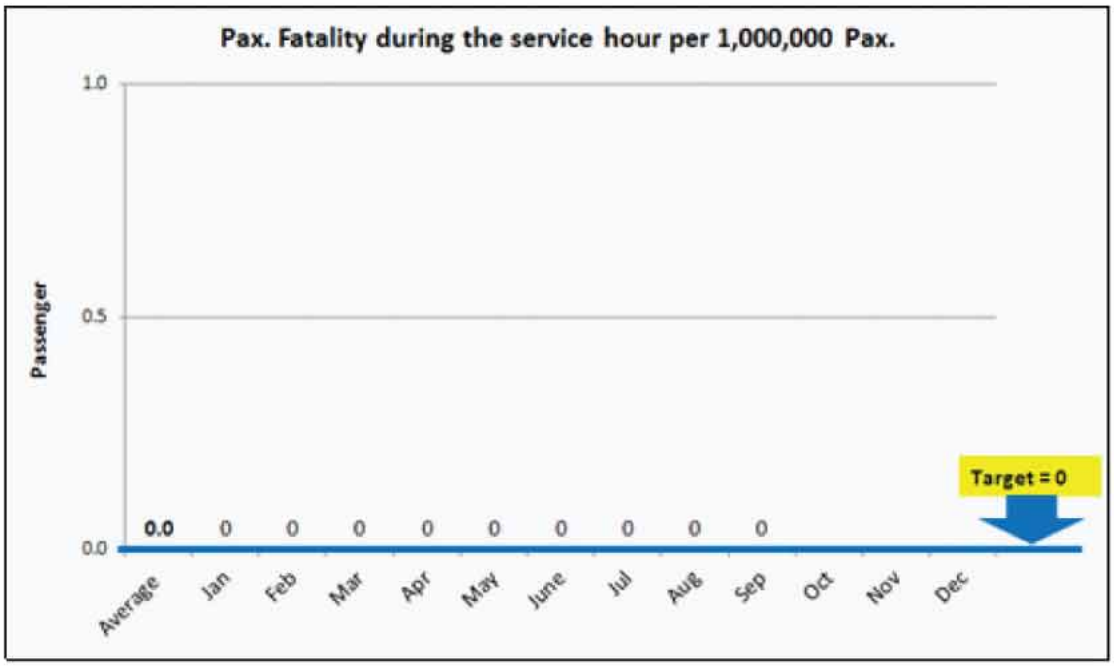
Month	City Line		Express Line		Summary	
	Passenger	Revenue	Passenger	Revenue	Passenger	Revenue
Oct-12	1,177,338	34,536,330	63,760	5,520,585	**1,241,098**	**40,056,915**
Nov-12	1,196,059	34,813,392	72,584	6,339,825	**1,268,643**	**41,153,217**
Dec-12	1,136,873	33,524,800	76,960	6,738,960	**1,213,833**	**40,263,760**
Jan-13	1,201,426	37,753,421	55,008	4,757,250	**1,256,434**	**42,510,671**
Feb-13	1,098,103	34,730,082	37,225	3,224,115	**1,135,328**	**37,954,197**
Mar-13	1,303,037	41,455,426	42,758	3,817,545	**1,345,795**	**45,272,971**
Apr-13	1,127,467	35,890,825	38,946	3,403,470	**1,166,413**	**39,294,295**
May-13	1,165,948	36,865,731	38,657	3,373,455	**1,204,605**	**40,239,186**
Jun-13	1,180,646	36,824,531	35,688	3,123,150	**1,216,334**	**39,947,681**
Jul-13	1,275,357	39,798,257	40,561	3,559,275	**1,315,918**	**43,357,532**
Aug-13	1,349,412	41,693,537	44,296	4,502,840	**1,393,708**	**46,196,377**
Sep-13	1,284,685	38,999,793	42,878	4,961,985	**1,327,563**	**43,961,778**
Total	**14,496,351**	**446,886,125**	**589,321**	**53,322,455**	**15,085,672**	**500,208,580**

ด้านความปลอดภัย
ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บจากการใช้บริการรถไฟฟ้า / ผู้โดยสาร 1 ล้านคน
(Passenger Injury Frequency Rate during the Service / 1,000,000 Passengers)



** (ทีมา: เกณฑ์การวัดระดับคุณภาพการให้บริการ (Level of Service) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักพัฒนาระบบขนส่งและจราจร)

ผู้โดยสารเสียชีวิตจากการใช้บริการรถไฟฟ้า / ผู้โดยสาร 1 ล้านคน
(Passenger Fatality the Service Hour / 1,000,000 Passenger



** (ทีมา: เกณฑ์การวัดระดับคุณภาพการให้บริการ (Level of Service) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักพัฒนาระบบขนส่งและจราจร)

การฝึกอบรมปี 2556

วันที่ 3 กรกฎาคม 2556 เข้าร่วมสัมมนาสัปดาห์ความปลอดภัยแห่งชาติ ครั้งที่ 27

โครงการพัฒนาด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย สำหรับผู้นำแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรม รุ่นที่ 1 วันที่ 1 - 3 สิงหาคม 2556 รุ่นที่ 2 วันที่ 29 - 31 สิงหาคม 2556

วันที่ 12 กันยายน 2556 เข้าร่วมสัมมนาเทคโนโลยีใหม่เพื่อการทำงานอย่างปลอดภัย

การซ้อมแผนฉุกเฉินครั้งที่ 3 ให้กับพนักงานในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท จำกัด

แผนกรักษาความปลอดภัยได้จัดการซ้อมแผนฉุกเฉิน ครั้งที่ 3 เรื่อง การขู่วางระเบิด และการพบวัตถุต้องสงสัยที่ สถานีพญาไท ซึ่งมีการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ให้กับพนักงานประจำสถานี พนักงานรักษาความปลอดภัย บุคลากรของบริษัทฯ บุคคลหรือหน่วยงานภายนอก อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกองค์กรได้เข้าร่วมสังเกตุการณ์ โดยเป็นการฝึกอบรมประจำปี วันที่ 19 กันยายน 2556

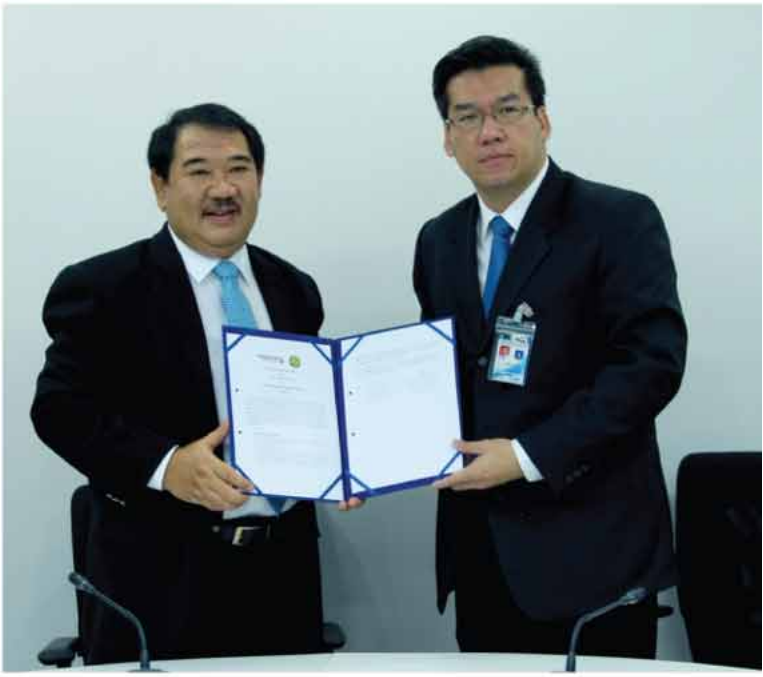
โครงการฝึกอบรม การซ้อมดับเพลิงและหนีไฟ ให้กับพนักงานปฏิบัติการสถานี

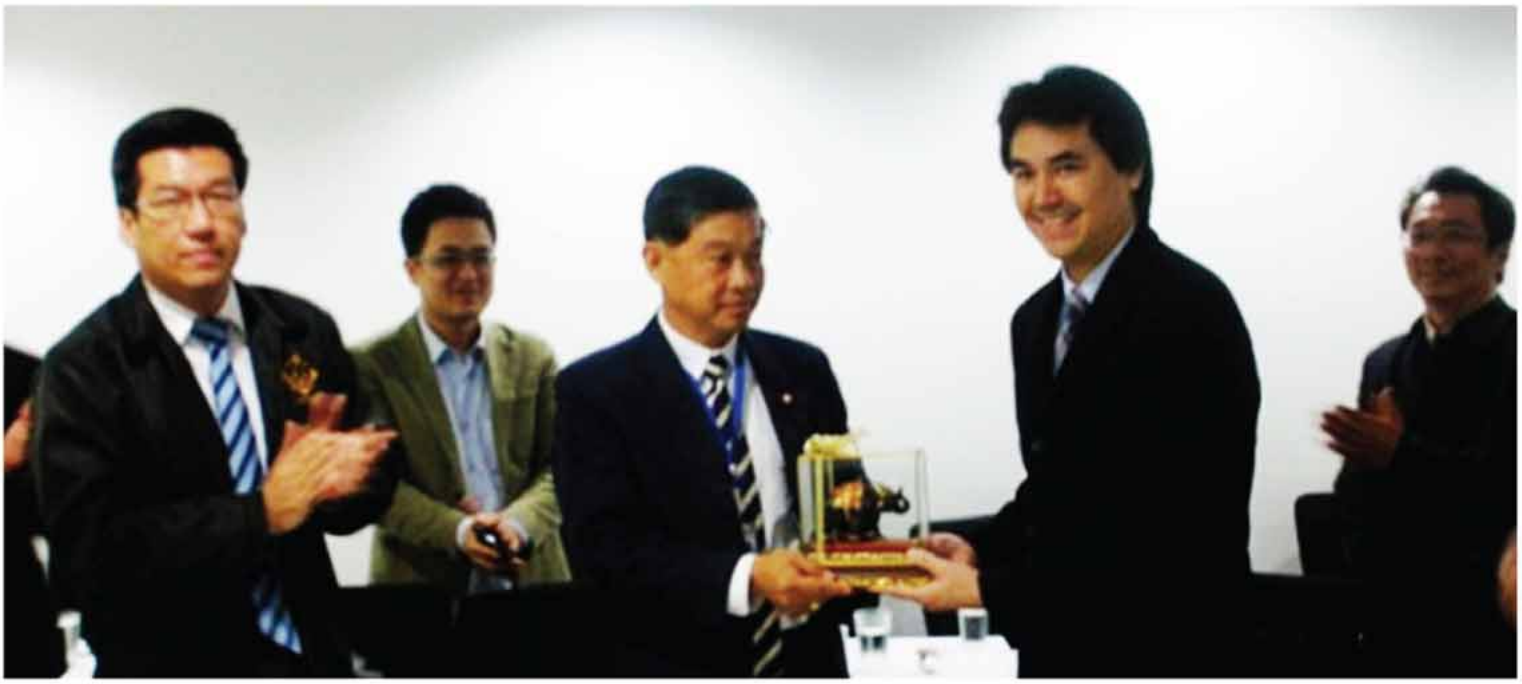
วันที่ 22 - 23 มีนาคม 2556 เวลา 13.00 น. - 16.00 น. และ เวลา 01.00 น. - 04.00 น. สถานีสุวรรณภูมิ จัดฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่สถานีและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเพื่อเพิ่มความรู้ทางด้านการดับเพลิง ให้สามารถใช้งานได้จริง และเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารที่มาใช้บริการ โดยมีการฝึกซ้อมร่วมกับหน่วยงานภายนอก

บันทึกความเข้าใจ (MOU)

ลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่าง บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด กับมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียง เพื่อเป็นการพัฒนาด้านวิชาการ งานซ่อมบำรุง และบุคลากรขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรับรองการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในอนาคต

โดยในปี 2556 นายพีรกันต์ แก้ววงศ์วัฒนา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นประธานในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางด้านวิชาการและงานวิจัยร่วมกัน กับทางคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร และคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์





SRTET
S.R.T. Electrified Train Company Limited

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ

ระหว่าง

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด กับ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ทำขึ้นเมื่อวันอังคารที่ ๓ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖ ระหว่างบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตั้งอยู่เลขที่ ๑ สถานีย่อย-ดินแดง แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ๑๐๔๐๐ โดย นายหิรัณย์ แก้ววงศ์ษา ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้มีอำนาจลงนามทำการแทน ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้เรียกว่า "บริษัท" ฝ่ายหนึ่ง กับ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ตั้งอยู่เลขที่ ๙๙ หมู่ ๙ ถนนพิษณุโลก-นครสวรรค์ ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก โดย รองศาสตราจารย์ ดร. ศรินทร์ทิพย์ แหนชาติ ตำแหน่ง คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร เป็นผู้รับมอบอำนาจ ให้กระทำการแทน อธิการบดีมหาวิทยาลัยนเรศวร ตามคำสั่งมหาวิทยาลัยนเรศวร ที่ ๒๘๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๕ ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้ เรียกว่า "คณะวิศวกรรมศาสตร์" อีกฝ่ายหนึ่ง

ทั้งสองฝ่ายตกลงทำบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ วัตถุประสงค์ของความร่วมมือ

๑.๑ บริษัท และคณะวิศวกรรมศาสตร์ ให้ความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อสร้างความร่วมมือด้านวิชาการ อันจะนำไปสู่ความเป็นเลิศทางด้านวิชาการ เทคโนโลยี และนวัตกรรม สามารถนำผลการวิจัย และพัฒนามาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการให้บริการ การดำเนินธุรกิจ และอุตสาหกรรมของบริษัท และเพื่อประโยชน์ทางวิชาการของคณะวิศวกรรมศาสตร์

๑.๒ บริษัท และคณะวิศวกรรมศาสตร์ให้ความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวกับการวิจัย และพัฒนา ตลอดจนบุคลากร และนักศึกษาระหว่างบริษัท และคณะวิศวกรรมศาสตร์ ในการวิจัย การฝึกงาน และการศึกษาดูงาน ทั้งในระดับปริญญาบัณฑิต และโอกาสศึกษาของคณะวิศวกรรมศาสตร์

/ ข้อ ๒ สิทธิและ.....

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ

ระหว่าง

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

กับ

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พ.ศ. ๒๕๕๖

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้น ณ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ระหว่าง บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำกัด โดย นายศิริกัญญ์ แก้วบังสีวัฒนา กรรมการผู้ดำเนินการใหญ่ ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า "รฟฟท." กับ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดย รองศาสตราจารย์ ดร. ธัญญะ เกียรติวิมล์ คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า "คณะวิศวกรรมศาสตร์ มก." หน่วยงานทั้งสองได้ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาศักยภาพด้านเทคนิควิศวกรรมและวิชาการที่เกี่ยวข้องกับงานพัฒนาวิศวกรรมระบบรางเพื่อรองรับการเติบโตในอุตสาหกรรมระบบรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้ประสบความสำเร็จตามเจตนารมณ์ โดยการสนับสนุน การส่งเสริมและดำเนินงานให้เป็นไปตามเนื้อหาและสาระสำคัญแห่งบันทึกข้อตกลงนี้

๑. วัตถุประสงค์แห่งบันทึกข้อตกลงนี้

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้นเพื่อการดำเนินการโดยความร่วมมือระหว่าง รฟฟท และ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มก. ในด้านวิชาการดังต่อไปนี้

๑.๑ ความร่วมมือทางการศึกษาทั่วไป

๑.๒ ความร่วมมือในการสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมทางวิชาการที่เป็นประโยชน์ เช่น การจัดสัมมนาทางวิชาการ การฝึกอบรมในด้านต่างๆ การให้การสนับสนุนวิทยากร การใช้สถานที่ในกิจกรรมทางวิชาการ การศึกษาดูงาน การฝึกงาน การพัฒนาการศึกษาด้านวิศวกรรมระบบราง การทำวิจัยด้านวิศวกรรมระบบราง การรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีร่วมกัน และ การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางวิชาการ เป็นต้น

การจัดนิทรรศการวันพระบิดาแห่งฝนหลวง

เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2555 นายดิสธร วัชโรทัย รองเลขาธิการพระราชวัง เป็นประธานในพิธีเปิดงานวันพระบิดาแห่งฝนหลวงซึ่งสำนักฝนหลวงและการบินเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ร่วมกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ซึ่งจัดขึ้นเพื่อเทิดพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ โดยนำเครื่องบินจำลอง สำหรับการทำฝนหลวง จำนวน 4 ลำ มาจัดแสดง พร้อมแจกหนังสือ "พระบิดาแห่งฝนหลวง" ณ สถานีมักกะสัน เปิดให้ชมนิทรรศการตั้งแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน - 31 ธันวาคม 2555

บันทึกเทปโทรทัศน์กล่าวอาเศียรวาทถวายพระสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสเฉลิมพระชนมพรรษา ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๖

ร่วมลงนามถวายพระพรพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ณ โรงพยาบาลศิริราช

กิจกรรมการเยี่ยมชมระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เปิดโอกาสให้คณะนักเรียน นักศึกษา และหน่วยงานภายนอก ที่มีความสนใจเกี่ยวกับระบบขนส่งรถไฟฟ้าฯ โดยเป็นการมอบความรู้และ แลกเปลี่ยนทัศนคติด้านการให้บริการ ด้านความปลอดภัยในการใช้บริการในระดับอุดมศึกษา และข้อมูลส่วนของงานซ่อมบำรุงและด้านเทคนิค สำหรับนักศึกษาในระดับมหาวิทยาลัย

กิจกรรมเยี่ยมชมระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์

คณะเจ้าหน้าที่รถไฟ จากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เข้าเยี่ยมชมและศึกษาดูงานรถไฟฟ้า แอร์พอร์ต เรล ลิงค์

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมตรวจเยี่ยม

เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2555 พล.อ.พฤณฑ์ สุวรรณฑัต รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และคณะผู้ติดตามเดินทางมาเยี่ยมชมระบบเช็คอิน และระบบขนส่งสัมภาระ ณ สถานีมักกะสัน และทดลองใช้บริการระบบรถไฟฟ้าด่วน จากสถานีมักกะสันไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อให้ทดสอบประสิทธิภาพของงานบริการด้านระบบขนส่งสัมภาระ และระบบสายพานลำเลียง

กิจกรรม CSR

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มอบอุปกรณ์กีฬาให้กับโรงเรียนสุเหร่าทับช้าง เพื่อเป็นการพัฒนาและส่งเสริมให้นักเรียนใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ และห่างไกลจากยาเสพติด สนับสนุนกิจกรรมการออกกำลังกายในยามว่างของเยาวชน

งานทำบุญวันคล้ายวันจัดตั้งบริษัทฯ ครบรอบ 2 ปี

งานทำบุญวันคล้ายวันจัดตั้งบริษัทฯครบรอบ 2 ปี ณ ศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน (Depot) วันที่ 23 มกราคม 2556 เวลา 09.00 – 12.00 น. โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ) เป็นประธานในพิธีทำบุญถวายภัตตาหารเพลพระสงฆ์ 9 รูป เพื่อความเป็นสิริมงคล รวมถึงกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหารระดับสูง และเจ้าหน้าที่ร่วมเป็นเจ้าภาพต้อนรับแขกผู้มีเกียรติที่มาแสดงความยินดี ร่วมบริจาคเงินสมทบทุนเข้ามูลนิธิรามาธิบดี

กิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยในช่วงเทศกาลสงกรานต์

นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ ประธานกรรมการบริษัทฯ และรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นประธานปล่อยแถวระดมดูแลความปลอดภัย ภายใต้การรณรงค์ความปลอดภัยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยมีพนักงานรักษาความปลอดภัย ตำรวจสถานีตำรวจรถไฟสุวรรณภูมิ เจ้าหน้าที่ประจำสถานี บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และตำรวจสถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน วันที่ 11 เมษายน 2556 สถานีมักกะสัน

การแข่งขันกอล์ฟการกุศล ครบรอบ 2 ปี รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์

การแข่งขันกอล์ฟการกุศล ครบรอบ 2 ปี รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ณ สนามพัฒนากีฬากองทัพบก บางเขน วันที่ 8 มีนาคม 2556 เพื่อการสนับสนุนกิจกรรมสาธารณะกุศลของชมรมกอล์ฟ Airport Rail Link

นิทรรศการ Thailand 2020 ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก

วันที่ 8 - 12 มีนาคม 2556 ศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ เข้าร่วมจัดกิจกรรมบนเวที เพื่อให้ความรู้เรื่องระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ พร้อมแจกรางวัลของที่ระลึกผู้เข้าร่วมกิจกรรมบนเวที

ร่วมแสดงความยินดีกับกระทรวงคมนาคมครบรอบ 101 ปี

ดร.กฤษ อนุรักษ์กมลกุล รองผู้อำนวยการใหญ่กลุ่มสายงานปฏิบัติการและซ่อมบำรุง พร้อมผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่มวลชนสัมพันธ์ ร่วมพิธีสงฆ์ในช่วงเช้า ณ กระทรวงคมนาคม

พิธีเปิดทางเดินยกระดับเชื่อมต่อระหว่างระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (สถานีมักกะสัน) และระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สถานีเพชรบุรี)

วันที่ 9 สิงหาคม 2556 รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยรองปลัดกระทรวงคมนาคม นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้บริหารจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ผู้บริหารจากบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และผู้บริหารจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ร่วมเปิดทางเชื่อมระหว่างรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์สถานีมักกะสัน และรถไฟฟ้าใต้ดิน สถานีเพชรบุรี เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของผู้โดยสารที่ใช้บริการโดยเฉพาะผู้โดยสารที่มีสัมภาระขนาดใหญ่ โดยบริเวณทางเชื่อมมีระบบกล้องวงจรปิดเป็นระยะๆ และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแลประจำจุดและไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอ

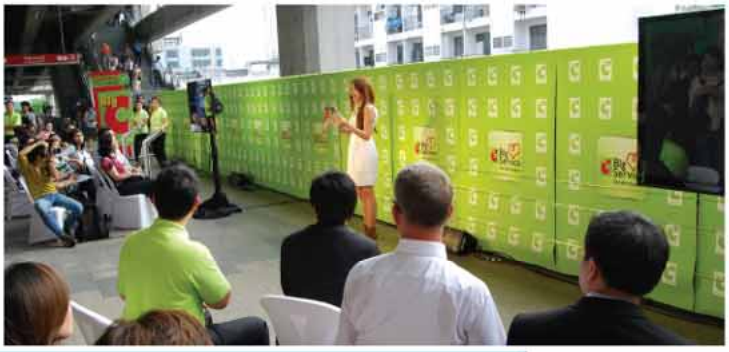
สัปดาห์สินค้าราคาประหยัด เพื่อประชาชน (OTOP)

กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชน์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ร่วมกันจัดงานสัปดาห์สินค้าราคาประหยัดเพื่อประชาชน โดยมีนายนิวัฒน์ธำรง บุญทรงไพศาล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ให้เกียรติมาเป็นประธานในพิธีเปิดงาน โดยงานจัดขึ้นตั้งแต่วันที่ 28 สิงหาคม 2556 – 3 กันยายน 2556 ณ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ สถานีมักกะสัน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ เซิญช้อป ชิม ใช้สินค้า OTOP สินค้าธงฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้าประหยัดไฟเบอร์ 5 อาหารดี 4 ภาค และอาหารฮาลาล

กิจกรรมทางการตลาด

แผนงานกิจกรรมและโปรโมชั่นทางการตลาดเพื่อกระตุ้นยอดผู้โดยสารที่ถือบัตร Smart Pass และผู้โดยสารที่ใช้บริการเช็คอิน (Check-in) และบริการขนส่งสัมภาระ ที่มีบริการของสายการบินไทย ณ สถานีมักกะสัน

แผนงานกิจกรรมและโปรโมชั่นทางการตลาดเพื่อกระตุ้นยอดผู้โดยสารที่ถือบัตร Smart Pass และผู้โดยสารที่ใช้บริการเช็คอิน (Check-in) และบริการขนส่งสัมภาระ ที่มีบริการของสายการบินไทย ณ สถานีมักกะสัน



Coca-Cola presents

a day BIKE FEST 2012

22-25 NOV 2012

AIRPORT RAIL LINK MAKKASAN STATION

การจัดกิจกรรมเพื่อกระตุ้นการใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ และร่วมรณรงค์การประหยัดพลังงาน โดยหันมาใช้จักรยานกับบริษัทพันธมิตร ภายใต้ "เทศกาลที่ครบเครื่องทุกเรื่องจักรยาน" ในช่วงวันที่ 22 - 25 พฤศจิกายน 2556 ณ สถานีมักกะสัน

กิจกรรมทางการตลาด

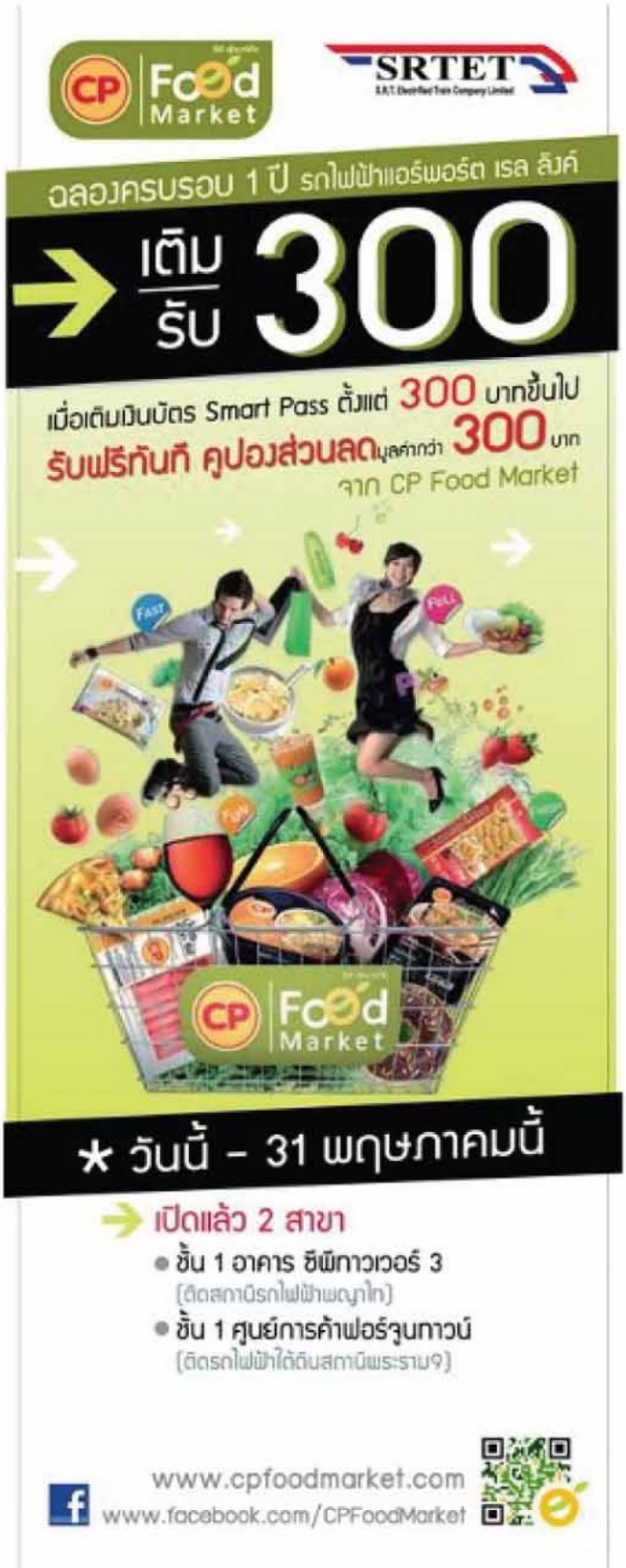
กิจกรรมร่วมกับบริษัทพันธมิตรเพื่อกระตุ้นการรับรู้และการใช้บริการของรถไฟฟ้าสายซิตี้ไลน์ (City Line) จากสถานีสุวรรณภูมิ – สถานีพญาไท ในงาน Air asia Big Move Big Fun Rally (วิ่ง...เพลิน...เดิน...มันส์)

กิจกรรมทางการตลาดในช่วงวันเด็กแห่งชาติ 12 มกราคม 2556 เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 140 ซม. โดยสารรถไฟฟ้าฟรี

กิจกรรมทางการตลาด

กิจกรรมร่วมฉลองเทศกาลตรุษจีน ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2556 ผู้โดยสารใช้บัตร Smart Pass เติมเงิน 300 บาท ขึ้นไป รับอั่งเปาคูปองส่วนลดมูลค่า 100 บาท ทั้งสิ้น 25,000 ใบ

กิจกรรมเพื่อเชิญชวนให้ผู้โดยสารที่มีกระเป๋าเดินทางสัมภาระ ที่ปกติใช้บริการรถไฟฟ้าสายซิตี้ไลน์ หันมาลองใช้บริการสายเอ็กซ์เพลสไลน์ โดยระหว่าง วันที่ 1 - 3 กรกฎาคม 2555 รับฟรี ป้ายห้อยกระเป๋า ฟรี ณ สถานีสุวรรณภูมิ สถานีพญาไท และ สถานีมักกะสัน



กิจกรรมวันผู้สูงอายุแห่งชาติ วันที่ 13 เมษายน 2556 ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป โดยสารรถไฟฟ้าฟรี

กิจกรรมเฉลิมฉลองครบรอบวันคล้ายวันจัดตั้งบริษัทฯ 2 ปี รับของทุกที่นั่งที่ใช้บริการรถไฟฟ้าในช่วง วันที่ 13 - 15 เมษายน 2556

กิจกรรมทางการตลาด

งาน Fat Radio T - Shirt เรารักนาย ซึ่งเป็นกิจกรรมเทศกาลบอกรักเสื้อยืด กว่า 3,000 ลวดลาย หลากหลายร้านค้า เพื่อช่วยกระตุ้นยอดผู้โดยสารให้มาใช้บริการรถไฟฟ้าในการเดินทางมาร่วมกิจกรรม วันที่ 20 กรกฎาคม 2556 ยอดผู้โดยสารเพิ่มขึ้นกว่า 20 เปอร์เซนต์

งานเทศกาลหนังสือวันแม่@Airport Link ที่จัดขึ้นในช่วงระหว่างวันที่ 9 - 18 สิงหาคม 2556 สถานีมักกะสัน ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสมาคมผู้จัดพิมพ์และจัดจำหน่ายหนังสือแห่งประเทศไทย และบริษัทพันธมิตรต่างๆ อีกทั้งยังมีกิจกรรมบอกรักแม่ผ่านจอตามสถานีจากศิลปินดาราชื่อดัง

กิจกรรมทางการตลาด

กิจกรรมรณรงค์การลดใช้รถยนต์ส่วนตัว Bangkok Car Free Day 2013 ในวันที่ 22 กันยายน 2556 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมสามารถใช้เข็มกลัดของกิจกรรมที่จัดจำหน่ายสามารถใช้เดินทางระบบขนส่งสาธารณะได้ตลอดทั้งวันที่จัดกิจกรรม ทั้งระบบรถไฟฟ้า รถประจำทาง และการขนส่งทางเรือของหน่วยงานต่างๆ ที่เข้าร่วมกิจกรรม

กิจกรรม Smart Pass 4D Happiness เป็นการเฉลิมฉลองผู้ถือบัตร Smart Pass ครบ 100,000 ใบ มอบความสุขทุกมิติ 360 องศา 365 วันทั่วไทย ร่วมกับบริษัทพันธมิตรเพื่อมอบสิทธิประโยชน์ สิทธิพิเศษ และส่วนลดในการเข้าใช้บริการร้านค้าต่าง ๆ ตลอดทั้งปี 2556

T45

ภาพประกอบโดย:สมพงษ์ อนุมาตย์ วิศวกรระบบโทรคมนาคม แผนกโทรคมนาคม

AIRPORT RAIL LINK

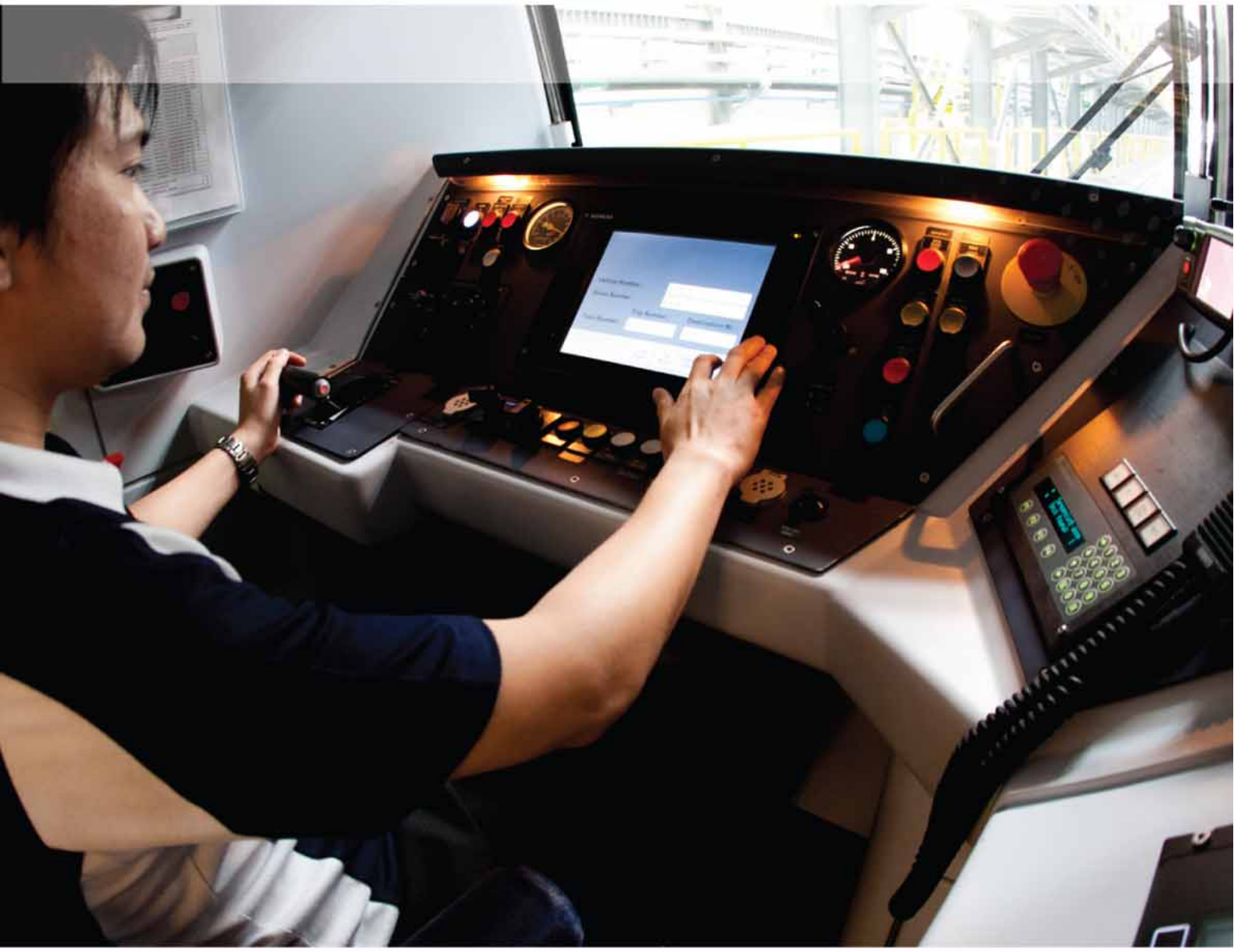
คณะผู้จัดทำ

ผู้จัดการส่วนมวลชนสัมพันธ์	ประธานคณะทำงาน
ผู้จัดการส่วนการตลาดและพัฒนาธุรกิจ	คณะทำงาน
ผู้จัดการส่วนบัญชีและการเงิน	คณะทำงาน
ผู้จัดการส่วนทรัพยากรบุคคล	คณะทำงาน
ผู้จัดการแผนกการตลาด	คณะทำงาน
ผู้จัดการแผนกบริหารความเสี่ยง	คณะทำงาน
ผู้จัดการแผนกวางแผนการจัดการตารางเดินรถ	คณะทำงาน
ผู้จัดการแผนกระบบจัดเก็บรายได้	คณะทำงาน
ผู้จัดการแผนกบริการลูกค้า	คณะทำงาน
ผู้จัดการแผนกมวลชนสัมพันธ์	คณะทำงาน และเลขานุการ

รวบรวมข้อมูล : แผนกมวลชนสัมพันธ์
ออกแบบ : นายบุญประครอง อ้วนเสมอ เจ้าหน้าทีแผนกมวลชนสัมพันธ์
พิมพ์ที่ : บจก.ล้านสตางค์
1510/10 ถ.ประชาราษฎร์สาย1 บางซื่อ กรุงเทพฯ 10800
โทร. 0-2913-1800, 0-2913-1991

AIRPORT RAIL LINK

ระบบขนส่งทางรถไฟฟ้า เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ - ส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพฯ



บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

สำนักงานใหญ่ เลขที่ 1 ถนนอโศก - ดินแดง แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

ศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน เลขที่ 27 ซอยศุนย์วิจัย(เพชรบุรี 47) ถ.เพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320

โทร. 02 131 5700 โทรสาร. 02 308 5697

SRTET
S.R.T. Electrified Train Company Limited

www.srtet.co.th
Call Center 1690

AirportRailLink