

แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๕

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	แผนงาน	โครงการ	ผลการดำเนินงาน ณ 30 กันยายน 2565	ปัญหาและอุปสรรค	การแก้ปัญหา/ข้อเสนอแนะ
ยุทธศาสตร์ที่ 1					
การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางราง					
1 ขยายโครงข่ายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง	1.1 การก่อสร้างรถไฟทางคู่	ระยะที่ 1 1) ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ (บ้านกล้วย – โคกกระเทียม) (พ้าแค – ปากน้ำโพ) 2) ช่วงมวกะเบา – ชุมทางถนนจิระ (มวกะเบา – คลองขนานจิตร) (คลองขนานจิต - ชุมทางถนนจิระ) (งานอุโมงค์) 3) ช่วงนครปฐม – หัวหิน (นครปฐม – หนองปลาไหล) (หนองปลาไหล – หัวหิน) 4) ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ 5) ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (ประจวบคีรีขันธ์ – บางสะพานน้อย) (บางสะพานน้อย – ชุมพร)	ร้อยละ 90.78	- การเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้าง - การจัดทาวีสดุก่อสร้างเข้าหน้างานล่าช้า - การผลักดันผู้ปลูกถอนจากพื้นที่ก่อสร้างล่าช้า - ขาดแคลนแรงงานในช่วงการแพร่ระบาดของโรค Covid-19	- ขยายระยะเวลาให้ผู้รับจ้าง - ให้ผู้รับจ้างเร่งรัดการจัดทาวีสดุก่อสร้าง - เร่งรัดเจรจากับผู้ปลูกถอน - ขยายระยะเวลาให้ผู้รับจ้างและเสนอของตรวจรับเนื่องจากความล่าช้าจากสถานการณ์ Covid-19
	1.2 การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง	1) โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย – จีน ระยะที่ 1 (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา)			
	1.3 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับ EEC	1) โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอุตุตะนา 2) โครงการก่อสร้างและปรับปรุงทางรถไฟเข้าพื้นที่ท่าเรือจุลเสม็ด			
	1.4 ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ไฟสีทั่วประเทศ	ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ ทดแทนระบบทางปลา			
	1.5 ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน	1) การพัฒนาสะพานให้รองรับรถจักรประเภท U20 2) งานเสริมความมั่นคงโครงสร้างทาง (วงเวียนใหญ่ - มทขัย) 3) การจัดทาเครื่องกลบำรุงทางหนักและเบา เพื่อทดแทนแรงงาน 			
	1.6 การติดตั้งระบบ ATP บนแนวรางและบนขบวนรถ	1) ติดตั้ง ATP บนรถจักร จำนวน 57 คัน 2) ติดตั้ง ATP บนรถดีเซลราง จำนวน 117 คัน 3) ติดตั้ง ATP Wayside จำนวน 48 สถานี 			
2 พัฒนาการบริหารจัดการรถจักรล้อเลื่อนให้สอดคล้อง กับแผนธุรกิจ	2.1 ปรับปรุง/ดัดแปลงรถจักรและล้อเลื่อน	1) ดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 12 คัน 2) ปรับปรุงรถโดยสาร จำนวน 95 คัน เป็นรถโดยสารประเภทชุด 3) ดัดแปลงปรับปรุงรถดีเซลราง JR - HOKKAIDO จำนวน 10 คัน เพื่อการท่องเที่ยว	ร้อยละ 54.33	- กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างมีหลายขั้นตอน ไม่สามารถควบคุมระยะเวลาได้ - มีการขยายระยะเวลาการประกวดราคา	- ติดตามผลการพิจารณาและการประกวดราคา
ยุทธศาสตร์ที่ 2					
การเพิ่มรายได้และลดค่าใช้จ่าย					
1 การเพิ่มรายได้โดยสารจาก feeder และการปรับราคา	1.1 เพิ่มขบวนรถไฟ เชื่อมต่อสายสีแดง 1.2 การกำหนดราคาค่าโดยสารที่เป็นธรรม		ร้อยละ 62	- การแพร่ระบาดของโรค Covid-19 - ปัจจัยการกำหนดราคามีความไม่แน่นอน เช่น ราคาน้ำมัน นโยบายรัฐ โรคระบาด	- วิเคราะห์และประเมินสถานการณ์ - เสนอขอความเห็นปรับราคาโดยสารที่เหมาะสม
2 ขยายศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	2.1 การเพิ่มความถี่ขบวนรถสินค้า เส้น ICD - แหลมฉบัง 2.2 การพัฒนา Container yard 2.3 พัฒนาการขนส่งสินค้ากับ ลูกค้าปัจจุบันและขยายลูกค้ารายใหม่ 2.4 พัฒน่าย่านขนถ่ายสินค้าสถานี รถไฟนาทา เป็น One Stop Service				
3 ขยายศักยภาพการขนส่ง ทิพอวัตถุ	3.1 การทำการตลาดเชิงรุก ของธุรกิจขนส่งทิพอวัตถุ 3.2 การปรับค่าระวางบริการขนส่ง ทั้งน้ำหนักและขนาด 3.3 การปรับค่าธรรมเนียมเพื่อสนับสนุนการขนส่งทิพอวัตถุ 3.4 ปรับปรุง/ดัดแปลงรถจักร ล้อเลื่อน บพท. 3.5 ปรับปรุงกระบวนการขนส่ง ทิพอวัตถุและพัฒนา Parcel Hub	1) โครงการซ่อมหนักและดัดแปลงรถ บพท. จำนวน 17 คัน 2) โครงการซ่อมหนักและดัดแปลงรถ บพท. จำนวน 10 คัน	ร้อยละ 69	- การแพร่ระบาดของโรค Covid-19 - การจัดทำข้อมูลมีความล่าช้า - ตลาดการขนส่งมีการแข่งขันสูง - ขาดความพร้อมด้านเทคโนโลยีขนส่ง	- วิเคราะห์และประเมินสถานการณ์ - นำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้งาน - ปรับปรุงกระบวนการทำงาน
4 การเพิ่มรายได้จากธุรกิจท่องเที่ยว	4.1 การพัฒนาแพ็คเกจการท่องเที่ยว		ร้อยละ 75	- การแพร่ระบาดของโรค Covid-19	- จัดทำมาตรการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสาร
5 การเพิ่มรายได้จากธุรกิจ Non-core	5.1 การพัฒนาศูนย์ฝึกเป็นสถาบันฝึกอบรมบรรจ(Enhace Training Institute)		ร้อยละ 39	- อยู่ระหว่างสรุปและนำเสนอการวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินธุรกิจ	
6 การลดค่าใช้จ่าย บุคลากรและการดำเนินงาน	6.1 การลดค่าใช้จ่ายบุคลากรด้านค่าล่วงเวลาและค่าทำงานวันหยุด 6.2 ปรับปรุงระบบสารบรรณ อีเล็ททรอนิกส์และระบบจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ให้มีแบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ (e-Form)และการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature)		ร้อยละ 62	- ปัญหาการขาดแคลนพนักงาน	- นำเทคโนโลยีมาใช้งานทดแทนพนักงาน - ปรับปรุงกระบวนการทำงาน
7 การพัฒนากลุ่มการเป็น Platform owner	7.1 การวิเคราะห์ต้นทุนเพื่อประเมินศักยภาพการเงินโดยสายและการขนส่งสินค้า		ร้อยละ 55	- ปัจจัยในการกำหนดราคาค่าโดยสารไม่มีความแน่นอน	- จัดทำรายงานการขออนุมัติปรับโครงสร้างราคาค่าโดยสาร- สินค้า
ยุทธศาสตร์ที่ 3					
การขับเคลื่อนและการยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน					
1 การปฏิรูปกระบวนการทำงานสู่ดิจิทัล (Digital transformation)	1.1 การพัฒนาระบบการเงินและการบัญชี (FMS) 1.2 งานจ้างพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า(Train Trackingand Freight Management System) 1.3 การพัฒนาดาบียกรรณ ระบบเทคโนโลยี สารสนเทศ (EA) และแผนดิจิทัล 1.4 พัฒนาฐานข้อมูลที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (GIS) 1.5 พัฒนาและ Implement ระบบ HRIS		ร้อยละ 73.77	- อยู่ระหว่างดำเนินการตามผลงาน - อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจรับงาน - พนักงานขาดความรู้ในการใช้งานระบบ	- เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด - ศึกษาและเรียนรู้การใช้งานระบบ
2 พัฒนาองค์กรเพื่อสร้าง นวัตกรรม	2.1 การสร้างทีมผู้รับผิดชอบด้าน พัฒนานวัตกรรม 2.2 การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านนวัตกรรม 2.3 การร่วมมือกับมหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าลาดกระบังเพื่อพัฒนารถ EV				
3 พัฒนาองค์กรและบุคลากรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ	3.1 ยกระดับความเชี่ยวชาญและศักยภาพขั้นนำบุคลากรสู่การเป็นผู้ให้บริการระบบรางในอาเซียน (Enhancement of Expertise) 3.2 การศึกษาและพิจารณาแนวทางการจัดตั้งบริษัทลูกด้านการเดินรถและซ่อมบำรุงฯให้ สามารถดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพแข่งขันได้ กับ เอกชน		ร้อยละ 83.5	- ขาดข้อมูลอ้างอิงในการทบทวนสมรรถนะที่จำเป็น - ยังไม่ได้จัดรายละเอียดงบประมาณรองรับ - การศึกษาแนวทางการจัดตั้งบริษัทลูกด้านการเดินรถและซ่อมบำรุงฯ ดำเนินการแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว	- จัดทำ google forms เพื่อขยายจำนวนการสำรวจข้อมูล - จัดทำมาตรฐานหลักสูตรในแผน คพท. 2566 เพื่อพิจารณาต่อไป