

รายงานผลการดำเนินงานตาม แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2567

แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2566 – 2570
(แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) และแผนปฏิบัติการ ปี 2567



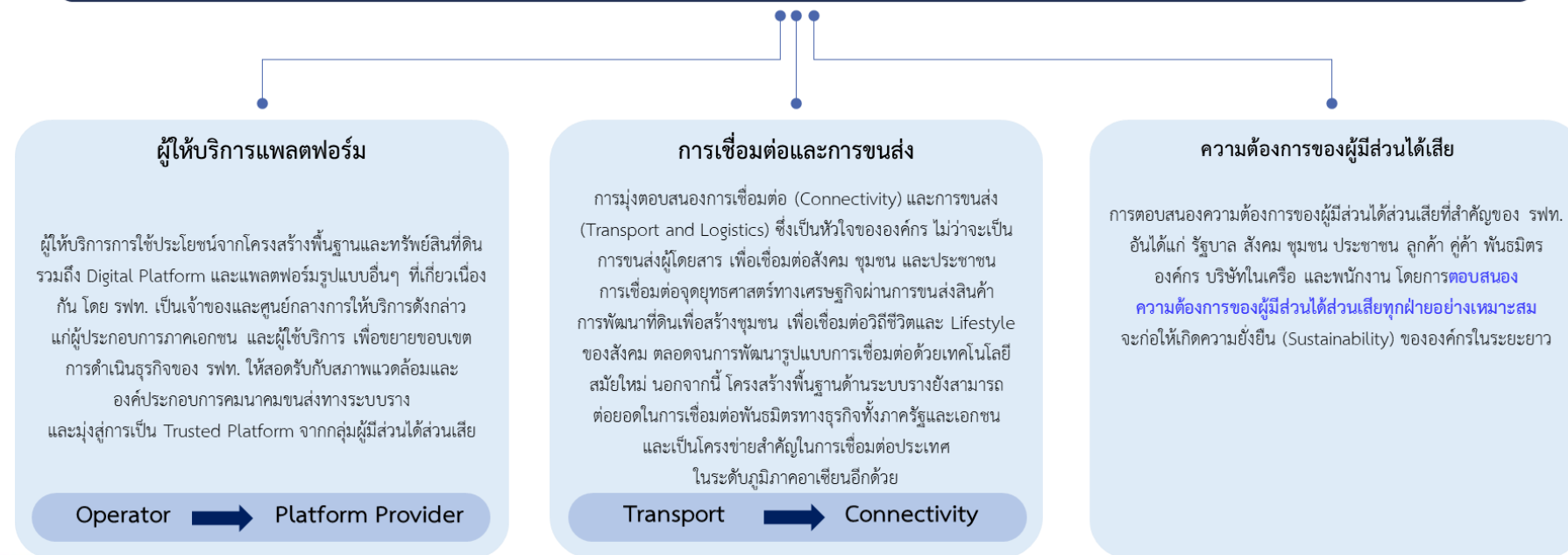
- ☐ ค.รฟท. ได้มีมติ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 เห็นชอบแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2566 – 2570 (แผนฟื้นฟู รฟท.) แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2566 ซึ่งปรับปรุงตามข้อสังเกตคณะกรรมการกั่นกรองแผนการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจ ตามหลักเกณฑ์การจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีของวิสาหกิจ ที่ สคร. กำหนด
- ☐ ค.รฟท. เห็นชอบแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2566 – 2570 (แผนฟื้นฟู รฟท.) แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2567 เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2566
- ☐ คค. ได้ให้ความเห็นชอบแผนฟื้นฟู รฟท. ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2566

แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2566 – 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) และแผนปฏิบัติการ ปี 2567

วิสัยทัศน์ปัจจุบันของ รฟท. : เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570

วิสัยทัศน์สำหรับแผนฟื้นฟู พ.ศ. 2566 - 2570

To become logistics and connectivity platform to fulfill stakeholders' expectations
(เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย)



ยุทธศาสตร์การรถไฟแห่งประเทศไทย ปี 2566 – 2570 ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ 18 กลยุทธ์



การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2567
ภายใต้แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย)

ลำดับ	ยุทธศาสตร์	จำนวนแผน	ผลการดำเนินงาน	
			ตาม แผนงาน	ช้ากว่า แผนงาน
1	พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Enhance Competitive Advantage)	40	16	24
2	พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)	30	22	8
3	ปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง (Become Platform Provider)	2	1	1
4	พัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง (Non-core Business Enhancement)	15	5	10
5	ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform)	19	12	7
6	พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model (BCG Model Incorporation)	6	2	4
รวม		112	58	54
รวมทั้งสิ้น 85 แผนงาน/โครงการ		100%	51.78%	48.22%

**สถานะผลการดำเนินงาน มี.ย.67

1



พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน
(Enhance Competitive Advantage)

1. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1	ผลการดำเนินงาน ณ มิ.ย.67	แผนงานที่
ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ	สัญญา 1 ความก้าวหน้า 93.09% (ช้ากว่าแผน 6.91%)	1
	สัญญา 2 ความก้าวหน้า 85.24% (ช้ากว่าแผน 14.76%)	2
ช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ	สัญญา 1 ความก้าวหน้า 96.31% (ช้ากว่าแผน 3.69%)	3
	สัญญา 2 อยู่ระหว่างปรับแบบก่อสร้าง	-
	สัญญา 3 ความก้าวหน้า 98.188% (ช้ากว่าแผน 1.812%)	4
งานระบบอาณัติสัญญาณสายเหนือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	ความก้าวหน้า 58.350% (ช้ากว่าแผน 41.060%)	5
งานระบบอาณัติสัญญาณสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ	ความก้าวหน้า 32.49 % (ช้ากว่าแผน 67.510%)	6
งานระบบอาณัติสัญญาณสายใต้ ช่วงนครปฐม - ชุมพร	ความก้าวหน้า 59.027% (ช้ากว่าแผน 40.973%)	7
2. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2	ผลการดำเนินงาน ณ มิ.ย.67	
ช่วงขอนแก่น – หนองคาย (กรม.อนุมัติ ต.ค.66)	อยู่ระหว่างจัดทำรายละเอียดเพื่อดำเนินการประกวดราคาก่อสร้าง	8
ช่วงปากน้ำโพ – เด่นชัย	1. คร.ฟท. เห็นชอบ 22 ก.พ.67	9
ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี	2. รฟท. ทบทวนกรอบเวลาการก่อสร้างเสนอต่อ คร.ฟท. ใหม่	10
ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์	ภายใน ก.ค.67 (ไม่กระทบกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติ)	11
ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี	1. คร.ฟท. เห็นชอบ 19 มิ.ย.67	12
ช่วงสุราษฎร์ธานี – ชุมทางหาดใหญ่ – สงขลา	2. อยู่ระหว่างจัดทำรายละเอียดเพื่อเสนอ คค. อนุมัติโครงการ	13
ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่		14

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ สัญญา 1 (บ้านกล้วย - โคกกระเทียม)	●	ความก้าวหน้า 93.09% (ช้ากว่าแผน 6.91%) อยู่ระหว่างก่อสร้าง เริ่ม มิ.ย. 61 คาดว่าจะแล้วเสร็จ ก.ย. 67	1. ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้างตามเงื่อนไขของ กรมทางหลวง ในเขตพื้นที่ทางหลวงหมายเลข 366 ระยะทาง 13 กม. จากระยะทางรวม 29 กม. ซึ่งได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวง เมื่อ ก.พ. 62 2. การเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้างทางรถไฟยกระดับให้เป็น โครงสร้างแบบ Balance Cantilever ตามเงื่อนไขของกรมเจ้าท่า ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการปรับแบบแล้วเสร็จ	1. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด 2. ดำเนินการปรับแบบเสาโครงสร้างรถไฟยกระดับเป็น ชิ้นส่วนสำเร็จรูป เพื่อลดระยะเวลาก่อสร้าง 3. ประสานงานชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจัด ประชุมเพื่อแก้ไขปัญหา/อุปสรรคทุกเดือน
ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ สัญญา 2 (ท่าแค - ปากน้ำโพ)	●	ความก้าวหน้า 85.24% (ช้ากว่าแผน 14.76%) อยู่ระหว่างก่อสร้าง เริ่ม ก.พ. 61 คาดว่าจะแล้วเสร็จ ต.ค. 67	3. การขออนุญาตก่อสร้างทางรถไฟยกระดับตลอดใต้สายไฟแรงสูง จากการไฟฟ้าฝ่ายผลิต จำนวน 7 แห่ง ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการไฟฟ้า ออกแบบและประมาณราคา 4. การก่อสร้างมีความล่าช้าในช่วงโควิด-19	4. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดหาวัสดุก่อสร้างงาน Track Work จัดหาเครื่องจักร/แรงงาน เพิ่มเติมให้เพียงพอ 5. ประชุมเร่งรัดการดำเนินงาน/และติดตามแก้ปัญหา ร่วมกับผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
ช่วงมาบกะเบา – คลองขนานจิตร (สัญญา 1)		ความก้าวหน้า 96.31% (ช้ากว่าแผน 3.69%) อยู่ระหว่างก่อสร้าง เริ่ม ก.พ. 61 คาดว่าจะแล้วเสร็จ มี.ค. 68	1. ผลกระทบจากพื้นที่ของโครงการบางส่วนยังไม่ได้รับ มอบพื้นที่ เนื่องจาก งบประมาณค่าทดแทน อสังหาริมทรัพย์และการเวนคืนที่ดิน ไม่เพียงพอ และต้อง ขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืนฉบับใหม่ หลังจาก พรฎ. ฉบับเดิม หมดอายุลง 2. การก่อสร้างมีความล่าช้าในช่วงโควิด-19	1. การรถไฟฯ ได้ทำหนังสือเสนอขอเพิ่มกรอบวงเงิน สำหรับการเวนคืนพื้นที่ไปถึงกระทรวงคมนาคม เพื่อ พิจารณาและนำเสนอ ขออนุมัติ ครม. ก่อนที่จะใช้ งบประมาณของการรถไฟฯ เพื่อดำเนินการปรองดองขอ ซื้อพื้นที่เอกสารสิทธิ์ที่สามารถเจรจาได้ และขออนุมัติ พรฎ. เว้นคืนฉบับใหม่ในส่วนที่เจรจาไม่ได้และเร่งรัด การก่อสร้างในพื้นที่ที่ได้รับมอบแล้วให้เสร็จตามแผน 2. ประสานงานชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจัด ประชุมเพื่อแก้ไขปัญหา/อุปสรรคทุกเดือน 3. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดหาวัสดุก่อสร้างงาน Track Work จัดหาเครื่องจักร/แรงงาน เพิ่มเติมให้เพียงพอ 4. ประชุมเร่งรัดการดำเนินงาน/และติดตามแก้ปัญหา ร่วมกับผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
ช่วงคลองขนานจิตร – ชุมทางถนนจิระ (สัญญา 2)	○	ได้ดำเนินการจัดเตรียมข้อมูล เพิ่มเติมและรายงาน คค. ภายใน มิ.ย. 67	1. ได้รับขอร้องเรียนจากเทศบาลตำบลบ้านใหม่ อ.เมือง จ. นครราชสีมา ขอให้แก้ไขรูปแบบการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ	1. การรถไฟฯ ได้เสนอแนวทางดังกล่าวต่อกระทรวง คมนาคม ต่อมากรมการขนส่งทางรางได้มีความเห็นให้ การรถไฟฯ ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม 2. เร่งรัดการออกแบบและเตรียมการขออนุมัติ
ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ (สัญญา 3 อุโมงค์รถไฟ)	●	ความก้าวหน้า 98.188% (ช้ากว่าแผน 1.812%) อยู่ระหว่างก่อสร้าง เริ่ม ก.ค. 61 คาดว่าจะแล้วเสร็จ ธ.ค. 67	1. ผลกระทบจากการขออนุญาตเข้าพื้นที่ป่าไม้ มีผลทำให้ต้อง ขยายระยะเวลาการก่อสร้าง 2. ไม่ได้รับการเงินอนุมัติเวนคืนที่ดิน 3. วัสดุที่สั่งจากต่างประเทศ เช่น polypropylene , steel fiber ถึงหน้างานล่าช้า เนื่องจากภาวะฉุกเฉิน(COVID-19) 4. ผลกระทบจากการระเบิดอุโมงค์ ต้องเร่งแก้ไขกับชุมชน	1. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างให้เป็นไปตาม แผนที่กำหนด 2. ดำเนินการปรับแบบเสาโครงสร้างรถไฟยกระดับเป็น ชิ้นส่วนสำเร็จรูป เพื่อลดระยะเวลาก่อสร้าง 3. ประสานงานชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดย จัดประชุมเพื่อแก้ไขปัญหา/อุปสรรคทุกเดือน 4. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดหาวัสดุก่อสร้างงาน Track Work จัดหาเครื่องจักร/แรงงาน เพิ่มเติมให้เพียงพอ 5. ประชุมเร่งรัดการดำเนินงาน/และติดตามแก้ปัญหา ร่วมกับผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
งานระบบอาณัติสัญญาณสายเหนือ (ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ)		ความก้าวหน้า 58.350% (ช้ากว่าแผน 41.060%) อยู่ระหว่างงานก่อสร้าง เริ่ม ม.ค.63 คาดว่าจะแล้วเสร็จ เม.ย.68	1. ผลกระทบจากงานโครงการก่อสร้างล่าช้า ทำให้ ส่งมอบพื้นที่ไม่ได้ตามกำหนดระยะเวลา 2. วัสดุที่สั่งจากต่างประเทศถึงหน้างานล่าช้า เนื่องจากภาวะฉุกเฉิน (COVID-19)	1. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างให้เป็นไป ตามแผนที่กำหนด 2. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดหาจัดหาเครื่องจักร/ แรงงาน เพิ่มเติมให้เพียงพอ 3. ประชุมเร่งรัดการดำเนินงาน/และติดตาม แก้ปัญหาพร้อมกับผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด
งานระบบอาณัติสัญญาณ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ)		ความก้าวหน้า 32.49 % (ช้ากว่าแผน 67.510%) อยู่ระหว่างงานก่อสร้าง เริ่ม ม.ค.63 คาดว่าจะแล้วเสร็จ ต.ค.67	1. ผลกระทบจากงานโครงการก่อสร้างล่าช้า ทำให้ ส่งมอบพื้นที่ไม่ได้ตามกำหนดระยะเวลา 2. วัสดุที่สั่งจากต่างประเทศถึงหน้างานล่าช้า เนื่องจากภาวะฉุกเฉิน (COVID-19)	1. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างให้เป็นไป ตามแผนที่กำหนด 2. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดหาจัดหาเครื่องจักร/ แรงงาน เพิ่มเติมให้เพียงพอ 3. ประชุมเร่งรัดการดำเนินงาน/และติดตาม แก้ปัญหาพร้อมกับผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด
งานระบบอาณัติสัญญาณสายใต้ (ช่วงนครปฐม – ชุมพร)		ความก้าวหน้า 59.027% (ช้ากว่าแผน 40.973%) อยู่ระหว่างงานก่อสร้าง เริ่ม ม.ค.63 คาดว่าจะแล้วเสร็จ ส.ค.67	1. ผลกระทบจากงานโครงการก่อสร้างล่าช้า ทำให้ ส่งมอบพื้นที่ไม่ได้ตามกำหนดระยะเวลา 2. วัสดุที่สั่งจากต่างประเทศถึงหน้างานล่าช้า เนื่องจากภาวะฉุกเฉิน (COVID-19)	1. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างให้เป็นไป ตามแผนที่กำหนด 2. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดหาจัดหาเครื่องจักร/ แรงงาน เพิ่มเติมให้เพียงพอ 3. ประชุมเร่งรัดการดำเนินงาน/และติดตาม แก้ปัญหาพร้อมกับผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
ช่วงขอนแก่น – หนองคาย	●	1. ครม.พิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการ เมื่อ 16 ต.ค. 66 2. ค.รพท. เห็นชอบรายงานขออนุมัติโครงการเมื่อ 19 มิ.ย. 67 3. เตรียมการประกวดราคา	-	รพท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
ช่วงปากน้ำโพ – เด่นชัย	●	1. ค.รพท. มีมติเห็นชอบรายงานขออนุมัติโครงการเมื่อ 22 ก.พ. 2567 2. จัดทำรายงานเสนอ คค.	-	รพท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี	●	3. ครม. อนุมัติโครงการในปี 67		
ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์	●			

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี	●	1.กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อ 15 มี.ค. 66 (ตามแผนงาน) 2.ค.รฟท. เห็นชอบรายงานขออนุมัติโครงการเมื่อ 19 มิ.ย. 67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
ช่วงสุราษฎร์ธานี – ชุมทางหาดใหญ่ – สงขลา	●	1. กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อ 19 มิ.ย. 66 (ตามแผนงาน) 2. ค.รฟท. เห็นชอบรายงานขออนุมัติโครงการเมื่อ 19 มิ.ย. 67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่	●	อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพื่อเสนอ ขออนุมัติโครงการ และพิจารณา EIA(ตามแผนงาน)) ค.รฟท. เห็นชอบรายงานขออนุมัติโครงการเมื่อ 19 มิ.ย. 67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง



โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่	ผลการดำเนินงาน ณ มิ.ย.67	แผนงานที่
สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	สัญญา 1 (เด่นชัย - งาว) ความก้าวหน้า 10.362% (ช้ากว่าแผน 4.838%) สัญญา 2 (งาว - เชียงราย) ความก้าวหน้า 13.228% (ช้ากว่าแผน 0.202%) สัญญา 3 (เชียงราย - เชียงของ) ความก้าวหน้า 10.085% (ช้ากว่าแผน 5.633%)	15
สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	สัญญา 1 (บ้านไผ่ - หนองพอก) ความก้าวหน้า 7.90% (ช้ากว่าแผน 10.943%) สัญญา 2 (หนองพอก - สะพานมิตรภาพ 3) ความก้าวหน้า 0.171% (ช้ากว่าแผน 15.839%)	16
โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมือง ส่วนต่อขยาย	ผลการดำเนินงาน ณ มิ.ย.67	
ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และ ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง หรือ Missing Link	ทบทวนราคาค่าก่อสร้าง และเตรียมเสนอ คร.พท. อนุมัติโครงการ	17
ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) ศูนย์รังสิต (สายสีแดงเข้ม)	อยู่ระหว่าง คค.พิจารณาผลการทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการ เพื่อเสนอ ครม. พิจารณา	18
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (สายสีแดงอ่อน)	อยู่ระหว่าง คค.พิจารณาผลการทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการ เพื่อเสนอ ครม.	19
ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช (สายสีแดงอ่อน)	อยู่ระหว่าง คค.พิจารณาผลการทบทวนราคาค่าก่อสร้างโครงการ เพื่อเสนอ ครม.	20
โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง	ผลการดำเนินงาน ณ 31 พ.ค. 67	
ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา	ร้อยละ 66.513% (ล่าช้า 33.065%) (ปรับแผนงาน)	21

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ สัญญา 1 (เด่นชัย-งาว)	●	ความก้าวหน้า 10.362% (เร็วกว่าแผน 4.838%) อยู่ระหว่างก่อสร้าง	1.ได้รับผลกระทบจากความล่าช้าในขั้นตอนการเวนคืนที่ดิน	1.ประสานงานชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดหาวัสดุก่อสร้างงาน TrackWork จัดหาเครื่องจักร/แรงงาน เพิ่มเติมให้เพียงพอ 3. ประชุมเร่งรัดการดำเนินงาน/และติดตามแก้ปัญหาพร้อมกับผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด
สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ สัญญา 2 (งาว-เชียงราย)	●	ความก้าวหน้า 13.228% (ช้ากว่าแผน 0.202%) อยู่ระหว่างก่อสร้าง		
สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ สัญญา 3 (เชียงราย-เชียงของ)	●	ความก้าวหน้า 10.085% (ช้ากว่าแผน 5.633%) อยู่ระหว่างก่อสร้าง		

สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ : เริ่ม ก.พ.65 คาดว่าแล้วเสร็จ ม.ค.71

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
สายบ้านไผ่ – มุกดาหาร – นครพนม สัญญา 1 (บ้านไผ่-หนองพอก)	●	ความก้าวหน้า 7.900 % (ช้ากว่าแผน 10.943 %) อยู่ระหว่างงานก่อสร้าง เริ่ม มี.ค.66 คาดว่าจะแล้วเสร็จ ก.พ.70	1.ได้รับผลกระทบจากความล่าช้าในขั้นตอนการเวนคืนที่ดิน	1.ประสานงานชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2. เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดหาวัสดุก่อสร้างงาน TrackWork จัดหาเครื่องจักร/แรงงาน เพิ่มเติมให้ เพียงพอ 3. ประชุมเร่งรัดการดำเนินงาน/และติดตาม แก้ปัญหาพร้อมกับผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด
สายบ้านไผ่ – มุกดาหาร – นครพนม สัญญา 2 (หนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3)	●	ความก้าวหน้า 0.171 % (ช้ากว่าแผน 15.839%) อยู่ระหว่างงานก่อสร้าง เริ่ม เม.ย.66 คาดว่าจะแล้วเสร็จ มี.ค.70		

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และ ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง หรือ Missing Link		1) อยู่ระหว่างขอปรับกรอบวงเงินโครงการ เสนอ คร.พท. เพื่อเสนอ ครม. อนุมัติต่อไป 2) อยู่ระหว่างขออนอก พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน (ช้ากว่าแผน) เป้าหมายเริ่มก่อสร้าง ส.ค.68 เปิดให้บริการ ก.พ.73	1. นโยบายให้โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ดำเนินการศึกษาในรูปแบบให้เอกชนร่วม ลงทุนกับรัฐ (PPP) จึงทำให้โครงการที่เตรียม ประกวดราคา (E-bidding) ล่าช้าออกไป 2. การปรับแบบก่อสร้างเนื่องจากย้ายสถานีราชวิถี	1. ประสานงานชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2. ทบทวนการจัดทำรายงานขอปรับกรอบวงเงิน เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ
ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) ศูนย์รังสิต (สายสีแดงเข้ม)		1) อยู่ระหว่าง คค.พิจารณาผลการทบทวน ราคาค่าก่อสร้างโครงการเพื่อเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป 2) อยู่ระหว่างขออนอก พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน (ช้ากว่าแผน) เป้าหมายเริ่มก่อสร้าง เม.ย.68 เปิดให้บริการ เม.ย.71	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจราคา ก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่ ครม.อนุมัติ	1. เร่งรัดจัดทำรายงานเสนอขอปรับวงเงิน และ เสนอ ครม.อนุมัติต่อไป

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (สายสีแดงอ่อน)	●	1.) ครม. อนุมัติโครงการเมื่อ 26 กพ.62 2.) คค. มีนโยบายมอบให้ รฟท. ศึกษาโครงการ PPP โดย รฟท. จ้างที่ปรึกษาศึกษา แล้วเสร็จ และรายงาน คค. เมื่อ 23 มิย. 65 (ซ้ำกว่าแผน) เป้าหมายเริ่มก่อสร้าง พ.ค.68 เปิดให้บริการ พ.ค.71	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ราคาก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่ ครม. อนุมัติ	1. เรงัดจัดทำรายงานเสนอขอปรับวงเงิน และเสนอ ครม.อนุมัติต่อไป
ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช (สายสีแดงอ่อน)	●	1.) ครม. อนุมัติโครงการเมื่อ 05 มีค.62 2.) คค. มีนโยบายมอบให้ รฟท. ศึกษาโครงการ PPP โดย รฟท. จ้างที่ปรึกษาศึกษา แล้วเสร็จ และรายงาน คค. เมื่อ 23 มิย. 65 (ซ้ำกว่าแผน) เป้าหมายเริ่มก่อสร้าง พ.ค.68 เปิดให้บริการ พ.ค.71	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ราคาก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่ ครม. อนุมัติ	1. เรงัดจัดทำรายงานเสนอขอปรับวงเงิน และเสนอ ครม.อนุมัติต่อไป

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง (ไทย - จีน) ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา		ความก้าวหน้า 66.513% (ต่ำกว่าแผน 33.065%) เป้าหมาย เปิดให้บริการ ม.ค.72	1) การอนุญาตให้ใช้พื้นที่จากหน่วยงานภาครัฐล่าช้า 2) โครงสร้างร่วมช่วงบางซื่อ-ดอนเมืองกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 3) กรมศิลปากรไม่เห็นด้วยกับรูปแบบสถานีอยุธยา 4) แนวท่อก๊าซปตท./ ท่อน้ำมัน FPT, ท่อน้ำมัน Thapline กระทบต่อแนวโครงสร้างทางวิ่ง	1) อยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการและเจรจากับภาคเอกชน 2) เร่งรัดปรับแบบและจัดทำ HIA 3) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดปรับแบบหรือรื้อย้าย 4) เร่งรัดเจรจาหาข้อสรุปกับประชาชนในพื้นที่

โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง (ต่อ)

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
1) สัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก (3.50 กม.) แล้วเสร็จ	●	ความก้าวหน้า 100%		
2) สัญญา 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก (11.00 กม.) แล้วเสร็จ	●	ความก้าวหน้า 100%		
3) สัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง/ปางอโศก-บ้านไผ่ (30.21 กม.) เริ่มงานก่อสร้างเมื่อ พ.ย. 2566 แผนงาน 2.030%	●	ความก้าวหน้า 0.430% (ล่าช้ากว่าแผน 1.600%)		
4) สัญญา 3-2 งานอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง (12.23 กม.) แผนงาน 64.270%	●	ความก้าวหน้า 66.320% (เร็วกว่าแผน 2.050%) (ปรับ แผน)		
5) สัญญา 3-3 ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง (21.60 กม.) แผนงาน 50.080%	●	ความก้าวหน้า 51.190% (เร็วกว่าแผน 1.110%)		
6) สัญญา 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว/กุดจิก-โคกกรวด (37.45 กม.) แผนงาน 79.530%	●	ความก้าวหน้า 75.970% (ล่าช้ากว่าแผน 3.560%)		
7) สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา (12.38 กม.) แผนงาน 18.980%	●	ความก้าวหน้า 7.622% (ล่าช้า 11.358%)		
8) สัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง (15.21 กม.) อยู่ระหว่างการแก้ไขสัญญากับเอกชน ซึ่ง รฟท. จะ กำหนดให้เอกชนก่อสร้างโครงสร้างร่วมในช่วงดังกล่าว	●	อยู่ระหว่างการแก้ไขสัญญากับเอกชน ซึ่ง รฟท. จะกำหนดให้เอกชนก่อสร้างโครงสร้างร่วม ในช่วงดังกล่าว	พื้นที่ร่วมกับ โครงการสาม สนามบิน	
9) สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร (21.80 กม.) แผนงาน 80.900%	●	ความก้าวหน้า 0.320% (ล่าช้ากว่าแผน 80.580%)		
10) สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ (23.00 กม.) แผนงาน 99.530%	●	ความก้าวหน้า 33.460% (ล่าช้ากว่าแผน 66.070%)		
11) สัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย แผนงาน 67.550%	●	ความก้าวหน้า 12.249% (ช้ากว่าแผน 55.301%)		
12) สัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว (13.30 กม.) อยู่ระหว่างเตรียมลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง	●	อยู่ระหว่างเตรียมลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง		
13) สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี (31.60 กม.) แผนงาน 84.490%	●	ความก้าวหน้า 2.620% (ล่าช้ากว่าแผน 81.870%)		
14) สัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย (12.99 กม.) แผนงาน 55.920%	●	ความก้าวหน้า 54.650% (ล่าช้ากว่าแผน 1.270%)		
งานระบบฯ มี 1 สัญญา มีผลงานดังนี้ 15) สัญญา 2.3 (งานระบบฯ) ลงนามสัญญาแล้วเมื่อ 28 ต.ค. 63 เริ่มงานออกแบบเมื่อ 22 ธ.ค. 63 อยู่ ระหว่างออกแบบรายละเอียด รวมทั้งจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานระบบฯ	●	ความก้าวหน้า 0.920% (ล่าช้ากว่าแผน 47.190%)		



พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Enhance Competitive Advantage)

กลยุทธ์ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน	ผลการดำเนินงาน ณ มิ.ย.67	แผนงานที่
โครงการจัดหารถดีเซลราง จำนวน 216 คัน พร้อมอะไหล่	ความก้าวหน้า 7% (ช้ากว่าแผน 11%)	22
โครงการจัดหารถโดยสาร ทดแทน รถด่วนและด่วนพิเศษ จำนวน 182 คัน พร้อมอะไหล่	ความก้าวหน้า 11.5% (ช้ากว่าแผน 8.5%)	23
โครงการจัดหารถสับเปลี่ยน (ภายในย่านสายสีแดง) จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่	ความก้าวหน้า 5% (ช้ากว่าแผน 7%)	24
โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA จำนวน 36 คัน	ความก้าวหน้า 52.5% (ช้ากว่าแผน 26.5%)	25
โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า HID จำนวน 21 คัน	ความก้าวหน้า 52.5% (ช้ากว่าแผน 26.5%)	26
โครงการจัดหารถจักร 20 คัน	ความก้าวหน้า 10.5% (ตามแผนงาน)	27
โครงการจัดหารถดีเซลราง (Hybrid DEMU) 184 คัน	ความก้าวหน้า 10.5% (ตามแผนงาน)	28
โครงการจัดหารถดีเซลรางสำหรับบริการเชิงสังคม 332 คัน	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน)	29
โครงการจัดหารถดีเซลราง สำหรับบริการเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม 84 คัน	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน)	30
โครงการจัดหารถดีเซลราง (Hybrid DEMU) 104 คัน	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน)	31
โครงการจัดหาโดยสาร สำหรับทางสายใหม่ (เชียงใหม่, นครพนม) จำนวน 182 คัน และเปิดขบวนเพิ่ม (หัวหิน-ปาดังฯ) จำนวน 91 คัน รวมจัดหาจำนวน 273 คัน พร้อมอะไหล่	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน)	32
โครงการจัดหารถ บตต. จำนวน 946 คัน พร้อมอะไหล่	อยู่ระหว่าง คค. พิจารณา ก่อนเสนอ ครม. อนุมัติ (ตามแผนงาน)	33
โครงการจัดหารถจักรเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า จำนวน 30 คัน	ศึกษารายละเอียดทางเทคนิคและลี้บราคา (ตามแผนงาน)	34
โครงการปรับปรุงขบวนรถ KIHA 183	อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงรถ (ตามแผนงาน)	35
โครงการปรับปรุง/ดัดแปลง รถโดยสารปรับอากาศ 10 คัน HAMANASU	ความก้าวหน้า 92% (ช้ากว่าแผน 1.00%)	36
โครงการปรับปรุง/ดัดแปลง รถ บพท. จำนวน 50 คัน เพื่อขนส่งหีบห่อวัตถุ	อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงรถ (ช้ากว่าแผน)	37
การพัฒนาการซ่อมบำรุงรถจักรล้อเลื่อนสู่มาตรฐานสากล	ดำเนินการปี 68 (ช้ากว่าแผน)	38
โครงการบริหารการซ่อมบำรุงเพื่อลดต้นทุน	ดำเนินการปี 68 (ช้ากว่าแผน)	39

กลยุทธ์ที่ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการจัดการดีเซลราง จำนวน 216 คัน พร้อมอะไหล่ (บริการเชิงสังคม) เป้าหมาย ปี 2568 ครม. เห็นชอบ ปี 2571 รับรถ lot 1 ปี 2572 รับรถ lot 2 ปี 2573 รับรถ lot 3	●	1.อยู่ระหว่างทบทวนรายงานและจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม เนื่องจากได้รับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	อยู่ระหว่างทบทวนรายงานและจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม เนื่องจากได้รับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	1. เปรียบเทียบราคาจากผู้ผลิตต่างประเทศ 2. เปรียบเทียบราคาขอรับความเห็นชอบจาก ค.รพท. อ้างอิงตามประมาณการที่เกี่ยวข้องเดิม และพิจารณาอัตราเงินเฟ้อ ควบคุม
โครงการจัดการโดยสาร ทดแทน รถด่วนและด่วนพิเศษ จำนวน 182 คัน พร้อมอะไหล่ เป้าหมาย ปี 2568 ครม. เห็นชอบ ปี 2570 รับรถ lot 1 ปี 2571 รับรถ lot 2 ปี 2572 รับรถ lot 3	●			

กลยุทธ์ที่ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการจัดหาทดสับเปลี่ยน (ภายในย่านสายสีแดง) จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่ เป้าหมาย ปี 2568 ครม. เห็นชอบ ปี 2570 รับรถ lot 1 ปี 2571 รับรถ lot 2 ปี 2572 รับรถ lot 3	●	1.อยู่ระหว่างทบทวนรายงานและจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม เนื่องจากได้รับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	อยู่ระหว่างทบทวนรายงานและจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม เนื่องจากได้รับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	1. เปรียบเทียบราคาจากผู้ผลิตต่างประเทศ 2. เปรียบเทียบจัดทำรายงานขอรับความเห็นชอบจาก ค.รพท. อ้างอิงตามประมาณการที่เกี่ยวข้องเดิม และพิจารณาอัตราเงินเฟ้อ ควบคุม



กลยุทธ์ที่ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA จำนวน 36 คัน เป้าหมาย ปี 2568 ครม. เห็นชอบ ปี 2570 รับรถ lot 1 ปี 2571 รับรถ lot 2 ปี 2572 รับรถ lot 3	●	อยู่ระหว่างทบทวน TOR	ประกาศเชิญชวนแล้วไม่มีผู้สนใจ	เร่งรัดการทบทวน TOR เพื่อขอความเห็นชอบ เพื่อก่อประกาศเชิญชวนภายในปี 67
โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า HID จำนวน 21 คัน เป้าหมาย ปี 2568 ครม. เห็นชอบ ปี 2570 รับรถ lot 1 ปี 2571 รับรถ lot 2 ปี 2572 รับรถ lot 3	●			



กลยุทธ์ที่ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการจัดการรถจักร 20 คัน *ปี 2568 เปลี่ยนแปลงโครงการ จัดหารถจักร รวม 113 คัน เป้าหมาย ปี 2570 ได้รับรถครบถ้วน	●	ความก้าวหน้า 10.5% ศึกษารายละเอียดทางด้าน เทคนิค และสอบทานความ ต้องการการใช้รถจักรดีเซล ไฟฟ้า 20 คัน	1. นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีในการจัดการ รถ มีโอกาสเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ ของพลังงานเชื้อเพลิงและเศรษฐกิจ 2. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่าง ประเทศที่มีผลต่อการจัดหา	1. ทบทวนแนวทางการพิจารณาจัดการ จักร/ล้อเลื่อนที่สามารถตอบสนองความ ต้องการของผู้ใช้บริการ และรองรับกับ โครงข่ายทางรถไฟ 2. การทบทวนเส้นทางการจัดการ เพื่อให้คุ้มค่าและสอดคล้องกับนโยบาย พัฒนาโครงสร้างทาง 3. การพิจารณาอัตราคิดลด (Discount Rate) จะสนับสนุนให้วิเคราะห์โครงการมี ความแม่นยำมากขึ้น
โครงการจัดการดีเซลราง (Hybrid DEMU) 184 คัน เพิ่มการขนส่งเชิงพาณิชย์ รองรับทางคู่ ระยะที่ 1 เป้าหมาย ปี 2567 ครม. เห็นชอบ ปี 2570 รับรถ lot 1 ปี 2571 รับรถ lot 2 ปี 2572 รับรถ lot 3	●	ความก้าวหน้า 10.5% ดำเนินการสืบราคาจาก ต่างประเทศ		

กลยุทธ์ที่ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการจัดหารถดีเซลรางสำหรับบริการ เชิงสังคม 332 คัน เป้าหมาย ปี 2568 ครม. เห็นชอบ ปี 2571 รับรถ lot 1 ปี 2572 รับรถ lot 2 ปี 2573 รับรถ lot 3	●	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและจัดทำรายงาน เสนอ ค.รพท. และ คค. เห็นชอบ	1. นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีในการจัดหา มีโอกาส เปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ของพลังงานเชื้อเพลิง และเศรษฐกิจ 2. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่มีผลต่อ การจัดหา	1. ทบทวนแนวทางการพิจารณาจัดหารถจักร/ ล้อเลื่อนที่สามารถตอบสนองความต้องการของ ผู้ใช้บริการ และรองรับกับโครงข่ายทางรถไฟ 2. การทบทวนเส้นทางการจัดหาเพื่อให้คุ้มค่า และสอดคล้องกับนโยบายพัฒนาโครงสร้างทาง 3. การพิจารณาอัตราคิดลด (Discount Rate) จะ สนับสนุนให้วิเคราะห์โครงการมีความแม่นยำมาก ขึ้น
โครงการจัดหารถดีเซลราง สำหรับบริการ เชิงพาณิชย์และเชิงสังคม 84 คัน เพื่อรองรับทางคู่ระยะที่ 2 เป้าหมาย ปี 2568 ครม. เห็นชอบ ปี 2570 รับรถ lot 1 ปี 2571 รับรถ lot 2 ปี 2572 รับรถ lot 3	●	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและจัดทำรายงาน เสนอ ค.รพท. และ คค. เห็นชอบ *เปลี่ยนแปลงโครงการในปี 2568 จัดหารถดีเซลรางฯ จำนวน 188 คัน (84+104)		

กลยุทธ์ที่ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการจัดหาดีเซลราง (Hybrid DEMU) 104 คัน*	●	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและจัดทำรายงาน เสนอ ค.รพท. และ คค. เห็นชอบ *เปลี่ยนแปลงโครงการในปี 2568 จัดหาดีเซลรางฯ จำนวน 188 คัน (84+104)	1. นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีในการจัดหารถ มีโอกาสดัดแปลงตามสถานการณ์ของ พลังงานเชื้อเพลิงและเศรษฐกิจ 2. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่าง ประเทศที่มีผลต่อการจัดหา	1. ทบทวนแนวทางการพิจารณาจัดหารถจักร/ล้อเลื่อน ที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และ รองรับกับโครงข่ายทางรถไฟ 2. การทบทวนเส้นทางการจัดหารถเพื่อให้คุ้มค่าและ สอดคล้องกับนโยบายพัฒนาโครงสร้างทาง 3. การพิจารณาอัตราคิดลด (Discount Rate) จะ สนับสนุนให้วิเคราะห์โครงการมีความแม่นยำมากขึ้น
โครงการจัดหาโดยสาร สำหรับทางสายใหม่ (เชียงใหม่, นครพนม) จำนวน 182 คัน และเปิดขบวนเพิ่ม (หัวหิน-ปาดังฯ) จำนวน 91 คัน รวมจัดหาจำนวน 273 คัน พร้อม อะไหล่ เป้าหมาย ปี 2569 ครม. เห็นชอบ ปี 2572 รับรถ lot 1 ปี 2573 รับรถ lot 2 ปี 2574 รับรถ lot 3	●	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและจัดทำรายงาน เสนอ ค.รพท. และ คค. เห็นชอบ		

กลยุทธ์ที่ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน



ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการจัดหา รถ บต. จำนวน 946 คัน พร้อมอะไหล่ เป้าหมาย ปี 2568 ครม. เห็นชอบ ปี 2570 รับรถ lot 1 ปี 2571 รับรถ lot 2 ปี 2572 รับรถ lot 3 ปี 2573 รับรถ lot 4 ปี 2574 รับรถ lot 5	●	อยู่ระหว่าง คค. พิจารณา ก่อนเสนอ ครม. อนุมัติ	1. นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีในการจัดหา มีโอกาสเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ของพลังงาน เชื้อเพลิงและเศรษฐกิจ 2. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศที่มีผลต่อการจัดหา	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการจัดหารถจักรเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า จำนวน 30 คัน *ปี 2568 เปลี่ยนแปลงโครงการจัดหารถจักร รวม 113 คัน เป้าหมาย ปี 2570 ได้รับรถครบถ้วน	●	สืบราคาจากผู้ผลิตต่างประเทศ	1. นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีในการจัดหา มีโอกาสเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ของพลังงาน เชื้อเพลิงและเศรษฐกิจ 2. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศที่มีผลต่อการจัดหา	1. ทบทวนแนวทางการพิจารณาจัดหารถจักร/ล้อเลื่อนที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และรองรับกับโครงข่ายทางรถไฟ 2. การทบทวนเส้นทางการจัดหาเพื่อให้คุ้มค่าและสอดคล้องกับนโยบายพัฒนาโครงสร้างทาง 3. การพิจารณาอัตราคิดลด (Discount Rate) จะสนับสนุนให้วิเคราะห์โครงการมีความแม่นยำมากขึ้น

กลยุทธ์ที่ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการปรับปรุงขบวนรถ KIHA 183 เริ่ม ปี 2566 ปรับปรุงครบ 2 ชุด ปี 2567 รับรถจากญี่ปุ่น 40 คัน จัดหาอะไหล่สำหรับรถ KIHA ดำเนินการกระบวนการ จัดซื้อจัดจ้างแล้วเสร็จ ปี 2568 ได้รับอะไหล่ และปรับปรุงรถ สิ้นสุด ปี 2569		อยู่ระหว่างดำเนินการ ปรับปรุงรถ ตามแผนงาน		ติดตามเร่งรัด การดำเนินการตาม กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
โครงการปรับปรุง/ดัดแปลง รถโดยสารปรับอากาศ 10 คัน HAMANASU ปี 2567 ซ่อมปรับปรุงรถแล้วเสร็จ 1 ชุด ทดลองเดินรถตามแผน อยู่ระหว่างซ่อมปรับปรุงรถชุดที่ 2		ความก้าวหน้า 92% (ช้ากว่าแผน 1.00%)	รฟท. ดำเนินการซ่อมปรับปรุงโดยวิธี จัดซื้อจัดจ้าง	1. รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตาม ความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง 2. ควบคุมกระบวนการตามวิธีการจัดซื้อ จัดจ้างให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

กลยุทธ์ที่ 1.2 การจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

เป้าประสงค์

ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการปรับปรุง/ตัดแปลง รถ บพท. จำนวน 50 คัน เพื่อขนส่งหีบห่อ วัตถุดิบ	●	ล่าช้ากว่าแผนงาน	เนื่องจาก ตั๋วรถโดยสารที่จะตัดออกจากระบบ เพื่อนำไปปรับปรุงยังคงหมุนเวียนใช้เพื่อการ ให้บริการผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไม่ สามารถป้อนตั๋วรถเพื่อปรับปรุงได้ตรงตามกรอบ เวลาของแผนงานซ่อมปรับปรุง	ทบทวนปรับปรุงแผนงานเพื่อตัดจ่ายขบวน รถออกจากระบบอีกครั้ง เพื่อให้สอดคล้อง กับแนวทางการดำเนินธุรกิจ และนโยบาย ภาครัฐที่มอบหมายให้
โครงการพัฒนาการซ่อมบำรุงรถจักร ล้อเลื่อนสู่มาตรฐานสากล	●	อยู่ระหว่างทบทวนแนวทาง กระบวนการและวิธีการทุก ระบบที่เกี่ยวข้อง	เนื่องจาก เป็นการดำเนินการที่จำเป็นต้อง จัดสรรทรัพยากรได้อย่างครอบคลุม และ รอบคอบ จึงทำให้ต้องทบทวนแนวทาง กระบวนการและวิธีการทุกระบบที่เกี่ยวข้อง	อยู่ระหว่างทบทวนปรับปรุงแผนงาน เพื่อกำหนดดำเนินการ ปี 68
โครงการบริหารการซ่อมบำรุงเพื่อลด ต้นทุน	●	อยู่ระหว่างทบทวนแนวทาง กระบวนการและวิธีการทุก ระบบที่เกี่ยวข้อง	ขาดแคลนทรัพยากรในกระบวนการและวิธีการ ทุกระบบที่เกี่ยวข้อง	อยู่ระหว่างทบทวนปรับปรุงแผนงาน เพื่อกำหนดดำเนินการ ปี 68

1



พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน
(Enhance Competitive Advantage)

กลยุทธ์ 1.3 ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษาระบบรางด้วยการ **Outsource/ Out-job**

แผนงานที่

40

เป้าประสงค์

ลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
การซ่อมบำรุงรักษาระบบรางด้วยการ Outsource/ Out-job เป้าหมาย ปี 2570 สัดส่วนงาน Outsource/Out-job คิดเป็น 70% ของงานบำรุงทาง	●	ดำเนินการทบทวนกระบวนการที่จะดำเนินโครงการ ซ่อมบำรุงระบบรางด้วยการ Outsource/Out-job นำร่องการซ่อมบำรุงทางปี 2567 ได้ 29% ของงานบำรุง ทาง (เดิมปี 2566 ได้ 25%)	1.การจัดเก็บข้อมูลเป็นระบบ เอกสารกระดาษ ใช้ระยะเวลา ในการรวบรวม	เร่งรัดการพิจารณาจัดทำโครงการ นำร่อง เพื่อเริ่มดำเนินโครงการ บริหารค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง

2



พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)

กลยุทธ์ที่ 2.1 ขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ		แผนงานที่
โครงการขยายและเจาะตลาดอุตสาหกรรมด้วย Direct sales	ความก้าวหน้า 75% (ตามแผนงาน)	41
โครงการพัฒนารูปแบบการเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน)	42
โครงการเพิ่มปริมาณการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันของกลุ่มบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน)	43
กลยุทธ์ที่ 2.2 บริหารจัดการขบวนรถโดยสารเพื่อลดการขาดทุน		
การปรับขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์เพื่อลดการขาดทุนขั้นต้น (Gross margin)	ความก้าวหน้า 68% (ตามแผนงาน)	44
การศึกษาและปรับตารางเวลา รอบความถี่ เส้นทางเดินรถ สัดส่วนที่นั่ง และจำนวนสถานี	ความก้าวหน้า 40% (ตามแผนงาน)	45
โครงการพัฒนาแผนการตลาดและการขาย เพื่อเพิ่มรายได้ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ตลาดดิจิทัล, Promotion, Dynamic Pricing เป็นต้น)	ดำเนินการในปี 68 (ช้ากว่าแผน)	46

กลยุทธ์ที่ 2.1 ขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

เป้าประสงค์
การเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการขยายและเจาะตลาด อุตสาหกรรมด้วย Direct sales	●	ความก้าวหน้า 75.00% ปัจจุบันเดินขบวนรถตามแผนและติดตามประเมินผล เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้า อย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่าง ต่อเนื่อง
โครงการพัฒนารูปแบบการ เชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม	●	ความก้าวหน้า 50.00% ปัจจุบันประสานผู้เกี่ยวข้องของการรถไฟฯ และบริษัทฯ เพื่อ เตรียมการทดลองเดินขบวนรถทดสอบการขนส่งผลิตภัณฑ์ เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้า อย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่าง ต่อเนื่อง
โครงการเพิ่มปริมาณการขนส่ง ผลิตภัณฑ์น้ำมันของกลุ่มบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	●	ความก้าวหน้า 50.00% 1. ดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนด แต่มีโอกาสดังจะไม่ เป็นไปตามแผน เนื่องจาก กลุ่มรถที่ใช้งานบางรุ่นมีอายุ ยาวนาน 2. นโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมการขนส่งผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงทาง ท่อ เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้า อย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่าง ต่อเนื่อง

โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม

ตามโครงการ R – map ได้ศึกษาไว้ 5 พื้นที่

1.เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี
ช่วงสถานีนาผักขวง และ SSI's Distribution Hub กับ SSI's
Logistics Terminal จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

2.นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร
กฟผ.แม่เมาะ จังหวัดลำปาง

3.นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก จังหวัดระยอง

4.นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ จังหวัดชลบุรี

5.นิคมอุตสาหกรรมเวิร์ล จังหวัดลำพูน

อยู่ระหว่าง รฟท. พิจารณาหลักเกณฑ์/
เงื่อนไขการขออนุญาตเชื่อมต่อทาง
รถไฟกับนิคมอุตสาหกรรม/แหล่ง
อุตสาหกรรม ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน



กลยุทธ์ที่ 2.2 บริหารจัดการขบวนรถโดยสารเพื่อลดการขาดทุน

เป้าประสงค์
ประหยัดต้นทุนจากการเดินรถ

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการบริหารจัดการขบวนรถโดยสารเพื่อลดการขาดทุน	●	ความก้าวหน้า 68.00% 1. ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประชุมหารือ/เพื่อจัดทำแนวทาง/ประเด็นการ รวมถึงพิจารณาและวิเคราะห์ความหนาแน่นชนิดตู้รถพ่วงรายขบวน 2 ประชุมฝ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับลดขบวน เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	1. เก็บข้อมูลและสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารปัจจุบันวิเคราะห์ต้นทุนผันแปร GPM 2. ปรับยกเลิกขบวนรถโดยสารที่มี GPM ตีลบสูงๆ และมีเส้นทางซ้ำซ้อน 3. ปรับเพิ่มตู้พ่วงขบวนรถโดยสารที่มี GPM เป็นบวก
โครงการศึกษาและปรับตารางเวลารอบความถี่ เส้นทางเดินรถสัดส่วนที่นั่ง และจำนวนสถานี	●	ความก้าวหน้า 40.00% 1. จัดทำแผนปรับ/ลดค่าใช้จ่าย และปรับรูปแบบการเดินรถ ได้แก่ การปรับเพิ่มสัดส่วนที่นั่งชั้น 2 แทนชั้น 3 การปรับความถี่การเดินรถเพื่อเพิ่ม Load Factor 2. ดำเนินการปรับลดสถานีย่อยที่มีผู้โดยสารจำนวนน้อย เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	1. เก็บข้อมูลและสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารปัจจุบันวิเคราะห์ต้นทุนผันแปร GPM 2. ปรับยกเลิกขบวนรถโดยสารที่มี GPM ตีลบสูงๆ และมีเส้นทางซ้ำซ้อน 3. ปรับเพิ่มตู้พ่วงขบวนรถโดยสารที่มี GPM เป็นบวก
โครงการพัฒนาแผนการตลาดและการขาย เพื่อเพิ่มรายได้ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ตลาดดิจิทัล, Promotion, Dynamic Pricing เป็นต้น)	●	อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมเพื่อดำเนินการจัดทำแผนฯ เริ่มดำเนินการปี 68	1. ไม่ได้ตั้งงบประมาณรองรับไว้ 2. มีนโยบาย/มาตรการที่รัฐบาลมอบหมายที่เปลี่ยนแปลงที่ต้องเร่งรัดดำเนินการก่อนจะดำเนินการซึ่งเป็นปัจจัยนำเข้าในการพัฒนาแผนการตลาดฯ	พิจารณาเสนอ รฟท. ดำเนินการในปี 68

2



พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)

กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยว		แผนงานที่
โครงการสรรหาพันธมิตรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการท่องเที่ยว (เช่น ททท. หน่วยงานท้องถิ่น ภาคเอกชนด้านการท่องเที่ยว)	ความก้าวหน้า 23% (เร็วกว่าแผน 10%)	47
การเพิ่มรายได้การท่องเที่ยวรูปแบบ Scenic routes	ความก้าวหน้า 70% (ตามแผนงาน)	48
การเพิ่มรายได้การท่องเที่ยวรูปแบบ Luxury route	ความก้าวหน้า 70% (ตามแผนงาน)	49
การปรับแก้กฎระเบียบเพื่อสนับสนุนการสร้างรายได้ในขบวนรถท่องเที่ยว	ความก้าวหน้า 33% (ตามแผนงาน)	50
โครงการเปิด PPP รถท่องเที่ยว E&O	ดำเนินการในปี 68	51



ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการสรรหาพันธมิตรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการท่องเที่ยว (เช่น ททท. หน่วยงานท้องถิ่น ภาคเอกชนด้านการท่องเที่ยว)		ปัจจุบันได้เพิ่มเส้นทางรถท่องเที่ยวทางรถไฟ ดังนี้ เดือนมีนาคม 2567 จำนวน 4 โปรแกรม 1.) “ท่องเที่ยวแดนตึกดำบรรพ์ มหัศจรรย์ ดาบบนดิน” จังหวัดนครราชสีมา 2.) “ท่องเที่ยวเมืองศิลป์ ถิ่นสัทธา ดาราพราว” ที่จังหวัดราชบุรี 3.) “คู่กรรม” ตามหาดาวแห่งรัก ที่จังหวัดกาญจนบุรี 4.) “มูเตลู ลิขิตแห่งดวงดาว” ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา เดือนเมษายน 2567 จำนวน 2 โปรแกรม ได้แก่ 1.) “นั่ง 4WD เที่ยวป่าต้นน้ำ ที่พะเนินทุ่ง” จังหวัดเพชรบุรี 2.) “มูเตลู ลิขิตแห่งสายน้ำ” ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ผลการดำเนินงานร้อยละ 23 (เร็วกว่าแผนร้อยละ 10) เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิด เพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยว

เป้าประสงค์
การเพิ่มรายได้จากธุรกิจรถไฟท่องเที่ยว



ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/ อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการเพิ่มรายได้การท่องเที่ยวรูปแบบ Scenic routes (จัดบริการรถท่องเที่ยวโดย รถ โดยสารปรับอากาศ 10 คัน (HAMANASU) ใน ปี 2567	●	ความก้าวหน้า 70.00% ปัจจุบันจัดเดินรถเที่ยวตามแผนงาน เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิด เพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการเพิ่มรายได้การท่องเที่ยวรูปแบบ Luxury route (สรรหาพันธมิตรภาคเอกชน เช่น โรงแรม ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว)	●		-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิด เพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการเปิด PPP รถท่องเที่ยว E&O	●	1. รฟท. ต้องดำเนินการหารือขอกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จากหน่วยงานภายนอก 2. ได้พิจารณาดำเนินการตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วม ลงทุนฯ เริ่มดำเนินการ ปี 68	-	พิจารณาดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างในปี 68
โครงการปรับแก้กฎระเบียบเพื่อสนับสนุนการ สร้างรายได้ในขบวนรถท่องเที่ยว	●	ความก้าวหน้า 33.00% ดำเนินการรวบรวมข้อมูลการตลาด/คู่แข่ง/สถิติการ ขนส่งเพื่อนำมาแก้ไขกฎระเบียบให้สามารถดำเนินการ ได้และเพิ่มปริมาณผู้ใช้บริการ เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิด เพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง

2



พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)

กลยุทธ์ที่ 2.4 รุกธุรกิจการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)		แผนงานที่
การปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็น Hub-to-hub	ความก้าวหน้า 53% (ตามแผนงาน)	52
การเพิ่มรายได้การขนส่งพัสดุหีบห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม	ความก้าวหน้า 55% (ตามแผนงาน)	53
โครงการทำตลาดขนส่งสินค้าหีบห่อวัตถุขนาดเล็ก น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ราคาเดียว (One Price)	ความก้าวหน้า 53% (ตามแผนงาน)	54
โครงการปรับระเบียบปฏิบัติการคิดราคาตามขนาดและน้ำหนัก	ความก้าวหน้า 53% (ตามแผนงาน)	55
โครงการพัฒนาระบบ SRT Express รองรับบริการขนส่งแบบ Door to Door	ความก้าวหน้า 53% (ตามแผนงาน)	56



กลยุทธ์ที่ 2.4 รุกธุรกิจการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็น Hub-to-hub	●	ความก้าวหน้า 53.00% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67) ดำเนินความร่วมมือกับ ปณท. จัดพ่วงรถ บพท. เพื่อทดลองให้บริการ	ประสบปัญหา พ.รณจักร ตั้งตัว มีผลต้องชะลอการ เปิดเดินขบวนรถเฉพาะ	1. พ่วงรถ บพท. กับขบวนรถโดยสาร 2. รพท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตาม ความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการเพิ่มรายได้การขนส่งพัสดุหีบ ห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม	●	ความก้าวหน้า 55.00% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67) 1. ดำเนินการออกคำสั่งวิธีปฏิบัติให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติทั่วกัน รวมถึงประสานงานผู้เกี่ยวข้อง 2. เปิดให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุขนาดใหญ่ (น้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม)	-	รพท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตาม ความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการทำตลาดขนส่งสินค้าหีบห่อ วัตถุขนาดเล็ก น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ราคาเดียว (One Price)	●	ความก้าวหน้า 53.00% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67) 1. ดำเนินการตั้งแต่ 1 ม.ค.67 2. ปัจจุบันอยู่ระหว่างวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อเนื่อง		
โครงการปรับระเบียบปฏิบัติการคิด ราคาตามขนาดและน้ำหนัก	●	ความก้าวหน้า 53.00% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67) 1. ปัจจุบันอยู่ระหว่างหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับราคาขนาดและน้ำหนัก 2. ได้ราคาค่าขนส่งใหม่ที่สามารถแข่งขันในท้องตลาดภายในปี 67		
โครงการพัฒนาระบบ SRT Express รองรับการขนส่งแบบ Door to Door	●	ความก้าวหน้า 53.00% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67) 1. ปัจจุบันอยู่ระหว่างประชุมผู้เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางและขั้นตอนแก้ปัญหาเฉพาะหน้า 2. จัดทำ TOR และราคากลางแล้วเสร็จ		

2



พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)

กลยุทธ์ที่ 2.5 พัฒนาคุณภาพบริการโดยสารและสินค้า		แผนงานที่
พัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability)	ความก้าวหน้า 80% ตามแผนงาน	57
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนารูปแบบ Multimodal ด้านการโดยสาร	ความก้าวหน้า 50% (ช้ากว่าแผน 5%)	58
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนารูปแบบ Multimodal ด้านสินค้า	ความก้าวหน้า 70% (ตามแผนงาน)	59
โครงการจัดสรรพื้นที่ให้เอกชนเช่าเพื่อทำศูนย์กระจายสินค้า ในจังหวัดที่มีศักยภาพ	ยกเลิกการดำเนินงาน	60
โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย	ความก้าวหน้า 40% (ตามแผนงาน)	61
โครงการปรับปรุง Web Application และ Mobile Application ระบบ D-ticket และการเพิ่มช่องทางการชำระเงินในระบบ D-ticket Application	ความก้าวหน้า 60% (ตามแผนงาน)	62
โครงการบริหารความสัมพันธ์ต่อลูกค้า (Customer Relationship Management (CRM))	ดำเนินการในปี 68 ช้ากว่าแผน	63
โครงการ One Stop Service ในการให้บริการขนส่งสินค้า	ความก้าวหน้า 100% (ตามแผนงาน)	64

กลยุทธ์ที่ 2.5 พัฒนาคุณภาพบริการโดยสารและสินค้า

เป้าประสงค์ ปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการพัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability)	●	ความก้าวหน้า 80% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67)	1. รถจักร/ล้อเลื่อนชำรุดระหว่างเดินขบวนรถ	1. พิจารณากำหนดมาตรฐานเวลาในการซ่อมแก้ไขรถจักร รถพ่วง สถานีระหว่างทาง ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดความล่าช้าของขบวนรถ หากทำไม่ได้ภายในเวลาดังกล่าว ให้แจ้งผลให้กับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ เพื่อจะได้ดำเนินการเปลี่ยนรถจักร รถพ่วง หรือดำเนินการอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมต่อเหตุการณ์ได้อย่างทันท่วงที ไม่ให้ส่งผลให้ขบวนรถต้องเกิดความล่าช้ามากและลดข้อร้องเรียนจากผู้ใช้บริการ
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนารูปแบบ Multimodal ด้านการโดยสาร	●	ความก้าวหน้า 50.00% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67) กำหนดรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal ระหว่าง บขส. และ ขสมก. กับ รฟท. ที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	1. กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด	1. รฟท. พิจารณากำหนดรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal โดยขอความร่วมมือจาก บขส. และ ขสมก. ในการจัดรถโดยสารเข้าหมุนเวียนรับส่งผู้โดยสารเพื่ออำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนรูปแบบเดินทางที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
โครงการศึกษาเพื่อพัฒนารูปแบบ Multimodal ด้านการขนส่งสินค้า	●	ความก้าวหน้า 70.00% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67) รฟท. ตั้งคณะกรรมการพัฒนาการขนส่งแบบ Multimodal Transport โดย	-	1. คณะทำงานฯ มีมติให้ศึกษาร่วมใน 2 เส้นทางคือ เส้นทางสายเหนือ (ลำพูน) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (สถานีอุบลราชธานี) เพื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่าย และหาข้อมูลด้านต้นทุนเพิ่มเติม 2. ศึกษาและพัฒนาบริการใหม่ๆ เพื่อให้บริการลูกค้า ตลอด Supply Chain ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง



กลยุทธ์ที่ 2.5 พัฒนาคุณภาพบริการโดยสารและสินค้า

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/ อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการจัดสรรพื้นที่ให้เอกชนเช่าเพื่อทำศูนย์กระจายสินค้า ในจังหวัดที่มีศักยภาพ	●	อยู่ระหว่างรฟท. พิจารณาแนวทางการมอบให้ SRTA ดำเนินการจัดประโยชน์ที่ดินทั้งหมด	-	รฟท. พิจารณายกเลิกการดำเนินงานโครงการ ดังกล่าวไปก่อนจนกว่าจะได้ขออนุมัติการมอบพื้นที่
โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและยานกองเก็บตู้ สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย	●	ความก้าวหน้า 40.00% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.68) ดำเนินการจัดทำรายงานเสนอ คค. เพื่อนำเสนอขอ อนุมัติต่อรัฐมนตรี	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความ คืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้ อย่างต่อเนื่อง
โครงการปรับปรุง Web Application และ Mobile Application ระบบ D-ticket และการเพิ่มช่องทางการชำระเงินในระบบ D-ticket Application	●	ความก้าวหน้า 60.00% (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67) ดำเนินการ จัดทำและรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการขออนุมัติ	-	1. เพิ่มช่องทางการชำระเงินผ่านระบบ 2. ให้ผู้โดยสารสามารถใช้งานระบบจองตั๋วได้ สะดวก 3. ตัวเตือนอิเล็กทรอนิกส์
โครงการบริหารความสัมพันธ์ต่อลูกค้า (Customer Relationship Management (CRM))	●	ดำเนินการออกแบบกระบวนการขายและบริการ การคาดการณ์และวิเคราะห์แนวโน้มหรือพฤติกรรม ของผู้ใช้บริการ	ไม่ได้ตั้ง งบประมาณ รองรับไว้ก่อน	รฟท. กำหนดเริ่มดำเนินโครงการในปี 68
โครงการ One Stop Service ในการให้บริการขนส่งสินค้า	●	ความก้าวหน้า 100.00% ปัจจุบันประกาศใช้แผนการให้บริการ (Flow Chart) ฉบับปรับปรุง	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความ คืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้ อย่างต่อเนื่อง

2



พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)

กลยุทธ์ที่ 2.6 บริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟความเร็วสูงอย่างมีประสิทธิภาพ		แผนงานที่
โครงการสรรหาพันธมิตรด้าน multimodal และ feeder ในสถานีที่มีศักยภาพกับ รฟฟท.	ตามแผนงาน	65
กำกับกำกับการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อการรับรู้รายได้ให้เป็นไปตามสัญญา	ช้ากว่าแผน	66
โครงการค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดง สูงสุดไม่เกิน 20 บาท	ตามแผนงาน	67
กลยุทธ์ที่ 2.7 พัฒนาบริการและบริหารต้นทุน PSO ให้เหมาะสม		
ปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานการให้บริการพื้นฐานของการเดินรถเชิงสังคม	ความก้าวหน้า 70% (ตามแผนงาน)	68
ต่อยอดระบบ FMIS เพื่อวิเคราะห์ต้นทุน PSO ดำเนินการทดลองใช้ ระบบ FMIS ยังไม่บรรลุเป้าหมายที่กำหนด	(ช้ากว่าแผนงาน)	69
ปรับอัตราค่าโดยสารให้สะท้อนต้นทุนและเป็นธรรมอยู่ระหว่างการวิเคราะห์และจัดทำข้อมูลในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	ความก้าวหน้า 50% (ตามแผนงาน)	70



กลยุทธ์ที่ 2.6 บริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟความเร็วสูงอย่างมีประสิทธิภาพ

เพิ่มรายได้จากการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการสรรหาพันธมิตรด้าน multimodal และ feeder ในสถานีที่มีศักยภาพกับ รฟฟท.	●	รฟฟท. เข้าร่วมประชุมหารือ การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ณ กระทรวงคมนาคม ร่วมกับ คค. สนข. ขบ. ขสมก. บขส. และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เมื่อ 22 ก.พ. 67 จากการนำเสนอแผนงานการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการรวมถึงการดำเนินงานด้าน Feeder ของทาง รฟฟท. โดยมีข้อสรุปให้ ขบ. เร่งดำเนินการในการจัดหางานด้าน Feeder เพื่อช่วยส่งเสริมการเข้าถึงโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่ตั้งไว้ (เริ่ม ต.ค. 66-ก.ย. 67)	การดำเนินงานระหว่างภาครัฐ และ เอกชน ยังไม่ได้รับความร่วมมือเต็มที่	รฟฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการกำกับกำกับการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อการรับรู้รายได้ให้เป็นไปตามสัญญา	●	1. รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ดำเนินการ ร่างสัญญาแก้ไข เพื่อส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจ และส่ง กพอ. ภายใน ก.ค. 67 2. เสนอ ครม. เห็นชอบ และเริ่มงานก่อสร้าง ภายในธันวาคม 2567	1. รฟท. ต้องส่งมอบพื้นที่โครงการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ รฟท. ซึ่งปัจจุบัน รฟท. ยืนยันเตรียมความพร้อมในการส่งมอบไว้แล้ว 2. มีการส่งมอบพื้นที่ TOD โดยเอกชนต้องจดทะเบียนสิทธิการเช่า 3. เอกชนไม่ได้รับการขยายสิทธิบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI)	1. รฟท. ดำเนินการส่งมอบพื้นที่รวมถึงพื้นที่ TOD ให้แก่เอกชน ได้ตามแผนที่วางไว้ 2. รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง 3. ค.รฟท. พิจารณาให้ ร่างแก้ไขสัญญา โดยให้หารือ สำนักงานอัยการสูงสุด
โครงการค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดงสูงสุดไม่เกิน 20 บาท	●	รฟฟท. ได้ดำเนินการโครงการนโยบาย 20 บาท ตลอดสาย และสถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินงานโครงการ ผลการดำเนินงาน (ตามแผนงาน)	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 2.7 พัฒนาบริการและบริหารต้นทุน PSO ให้เหมาะสม

เป้าประสงค์
เพิ่มรายได้จากการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการปรับปรุงและพัฒนา มาตรฐานการให้บริการพื้นฐานของ การเดินรถเชิงสังคม	●	1. ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและลด ค่าใช้จ่ายในการเดินรถเชิงสังคม 2. ดำเนินการวิเคราะห์และจัดทำข้อมูลในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ข้อมูล ต้นทุนขบวนรถรายขบวน และผลกระทบของ ผู้โดยสาร โดยในปี 2567 การรถไฟฟ้า มีเป้าหมายใน การปรับลดขบวนรถโดยสารเชิงสังคม จำนวน 20 ขบวน และปรับปรุงการเดินรถ (ปรับเปลี่ยนต้น ทาง/ปลายทาง) จำนวน 4 ขบวน (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67)	-	ในปี 2567 การรถไฟฟ้า มีเป้าหมายในการปรับลดขบวน รถโดยสารเชิงสังคม จำนวน 20 ขบวน และปรับปรุง การเดินรถ (ปรับเปลี่ยนต้นทาง/ปลายทาง) จำนวน 4 ขบวน
โครงการพัฒนาระบบ FMIS เพื่อ วิเคราะห์ต้นทุน PSO	●	อยู่ระหว่างเตรียมการทดลองใช้ ระบบ FMIS ให้ ครอบคลุมในส่วนภูมิภาค (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67)	1. ไม่ได้ตั้งงบประมาณการจัดหา คอมพิวเตอร์/สัญญาณ internet ในส่วน ภูมิภาค	1. เร่งรัดดำเนินการจัดหาคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ และ สัญญาณ Internet ให้ครบทุกภูมิภาค
โครงการปรับอัตราค่าโดยสารให้ สะท้อนต้นทุนและเป็นธรรม	●	ความก้าวหน้า 50.00% อยู่ระหว่างปรับปรุงและ วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำเสนอร่างรายงานการขอ อนุมัติปรับโครงสร้างราคาตามลำดับขั้นต่อไป (เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67)	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้า อย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง

3



ปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง
(Become Platform Provider)

กลยุทธ์ที่ 3.1 ต่อยอดโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง		แผนงานที่
พัฒนาธุรกิจการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการเป็น Platform provider	ความก้าวหน้า 35% (ตามแผนงาน)	71
พัฒนาธุรกิจการซ่อมบำรุงและตรวจสภาพรถจักรและล้อเลื่อน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ (ช้ากว่าแผน)	72

กลยุทธ์ที่ 3.1 ต่อยอดโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง

เป้าประสงค์

รายได้จากการให้เอกชน ร่วมเดินรถ (Platform Provider)
จากการใช้ ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางที่เพิ่มขึ้น
จากการพัฒนา โครงการรถไฟฟ้าทางคู่

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการพัฒนารูขีกรังการให้เข้าใช้ ทาง (time slot) ในการเดินรถ ขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้อง กับการเป็น Platform provider	●	ความก้าวหน้า รอยละ 35 อยู่ระหว่างการจัดทำข้อกำหนด ขอบเขตงาน (TOR) เริ่ม ต.ค.66 – ก.ย.67	1.นโยบายภาครัฐที่ต้องรับเพิ่มเติมแก้ไขใน TOR กระทบต่อกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง	เร่งรัดกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ให้สามารถดำเนินการให้ตรงตามแผนงานที่ กำหนด
โครงการพัฒนารูขีกรังการซ่อมบำรุง และตรวจสอบสภาพรถจักรและ ล้อเลื่อน	●	อยู่ระหว่างปรับปรุงรายละเอียดที่ เกี่ยวข้องตามที่ คค. และ ขร. ให้ ข้อคิดเห็น เริ่ม ต.ค.66 – ก.ย.67	แนวทางการจัดตั้งบริษัทลูกเดินรถ ซ่อมบำรุงราง และล้อเลื่อนต้องดำเนินการทบทวนประเด็นที่ เกี่ยวข้อง เช่น นโยบายภาครัฐ สภาพแวดล้อมทาง เศรษฐกิจ เป็นต้น	เร่งรัดดำเนินการเสนอ รฟท. พิจารณา ทบทวนแนวทางควบคู่กับการจัดตั้งบริษัทลูกฯ เพื่อขอรับความเห็นชอบจาก ค.รฟท. และ คค. เพื่อดำเนินการตามมติ ครม. ต่อไป

โครงการธุรกิจให้เข้าทางเพื่อการให้บริการเดินขบวนรถขนส่งและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการเป็น Platform Provider ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562



การรถไฟฟ้า ต้องดำเนินการจัดทำรายงานผล
การศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชน
เข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตามมาตรา 22
แห่ง พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐ
และเอกชน พ.ศ.2562

การรถไฟฟ้า ดำเนินกระบวนการจ้างที่ปรึกษาฯ เพื่อ

- 1) วิเคราะห์ผลการศึกษากำกับการใช้ประโยชน์ร่างและจัดทำ
กฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของ
ประเทศและระหว่างประเทศ ของกรมการขนส่งทางราง
- 2) ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลความจุทาง และการวางแผนการจัดสรรเวลา
(time slot) สำหรับการเดินรถ ที่สอดคล้องสนับสนุนแผนการเดินทาง
รถของการรถไฟฟ้า และสามารถเปิดให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถได้
- 3) จัดทำแผนธุรกิจให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในช่วงเวลาที่ว่างจากการ
ใช้งานของการรถไฟฟ้า รวมถึงการใช้สถานีและสิ่งอำนวยความสะดวก
และรูปแบบการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ต้นทุน
และแนวทางการจัดเก็บค่าเข้าใช้ทาง Access Charge ที่เหมาะสม
- 4) จัดทำรูปแบบและลำดับขั้นตอนการดำเนินการเข้ามาเดินรถร่วม
ของเอกชน รวมถึงเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ในแต่ละขั้นตอนโดย
ละเอียด



กำหนดแล้วเสร็จภายใน 210 วัน นับจากลงนามในสัญญาจ้าง

แผนปฏิบัติการโครงการธุรกิจให้เข้าทางเพื่อให้บริการเดินขบวนรถขนส่งและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform Provider



ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570				ปี 2571			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	จัดทำรายงานการศึกษา (ม.22/27)																				
2	จัดทำหลักการของโครงการฯ พร้อมรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ เสนอ รมว.คค. (ม.28)																				
3	เสนอต่อ สคร. เพื่อขอรับความเห็นชอบจาก ค.PPP (ม.28)																				
4	ค.PPP แจ้งผลการพิจารณาต่อ รมว.คค. เพื่อเสนอต่อ ครม. อนุมัติ (ม.29)																				
	การคัดเลือกเอกชน																				
1	ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา จัดทำร่างประกวดเชิญชวนร่างเอกสารสำหรับคัดเลือก เอกชน ร่างสัญญาเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาให้ความ เห็นชอบ (ม.35)																				
2	แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก (ม.36)																				
3	คัดเลือกเอกชนและเจรจา (ม.38-40)																				
4	ส่งร่างสัญญาให้ สนง.อัยการสูงสุด ตรวจสอบภายใน 15 วัน เพื่อทราบผล การคัดเลือก (ม.41)																				
5	เสนอผลการคัดเลือก ร่างสัญญาที่ผ่าน ครม. ให้ รมว.คค. เห็นชอบ ก่อนเสนอ ครม. พิจารณาผลการคัดเลือก ภายใน 30 วัน (ม.42)																				
6	ครม. ให้ความเห็นชอบ จ้างลงนามในสัญญา (ม.42)																				
7	ลงนามในสัญญา (ม.42)																				

4



พัฒนาและสร้างรายได้เสริมที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง
(Non-core business enhancement)

กลยุทธ์ที่ 4.1 เร่งสร้างรายได้จากการบริหารสัญญาเช่า ทรัพย์สินและที่ดิน		แผนงานที่
โครงการให้บริษัทลูก SRTA เช่าพื้นที่ของการรถไฟฟ้า ในส่วนสัญญาที่ครบอายุแล้ว	ช้ากว่าแผนงาน	73
โครงการการจ้างบริษัทลูก SRTA บริหารสัญญาเช่า ในส่วนสัญญาที่ยังไม่หมดอายุ	ช้ากว่าแผนงาน	74
โครงการนำข้อมูลที่ดิน 28 แปลง เข้าระบบ GIS/MIS	ดำเนินการแล้วเสร็จ	75
กลยุทธ์ที่ 4.2 สนับสนุนบริษัทลูกในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่และขยายธุรกิจใหม่เพื่อสร้างรายได้		
การปรับแก้ไขระเบียบของ บริษัทลูก เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงาน	ดำเนินการแล้วเสร็จ	76
การสร้างพันธมิตรเพื่อขยายธุรกิจ	ช้ากว่าแผนงาน	77

กลยุทธ์ที่ 4.1 เร่งสร้างรายได้จากการบริหารสัญญาเช่า ทรัพย์สินและที่ดิน

เป้าประสงค์

การเพิ่มรายได้จากการบริหารและพัฒนาทรัพย์สินของ SRTA

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการให้บริษัทลูก SRTA เช่าพื้นที่ของการรถไฟฯ ในส่วนสัญญาที่ครบอายุแล้ว	●	1. รฟท. แยกค่าเช่าให้ SRTA 2. SRTA มีความเห็นให้ รฟท. ปรับปรุงระเบียบฯ 129 เนื่องจากมีข้อติดขัดในส่วนของอัตราค่าเช่า เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	1. ระเบียบ 129 ที่ปรับปรุงแล้วยังมีข้อติดขัดในส่วนของอัตราค่าเช่า	1. พิจารณากำหนดแนวทางจัดทำร่าง MOU เพื่อให้ SRTA สามารถจัดประโยชน์ที่ดินได้ 2. เร่งรัดการปรับปรุงระเบียบฯ 129
โครงการการจ้างบริษัทลูก SRTA บริหารสัญญาเช่า ในส่วนสัญญาที่ยังไม่หมดอายุ	●	1. รฟท. ยื่นขอเสนอการเช่าให้กับ SRTA แล้ว SRTA ไม่รับข้อเสนอเนื่องจาก ติดข้อกำหนดทางเทคนิค เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	1. SRTA ไม่รับข้อเสนอ เนื่องจาก ติดข้อกำหนดทางเทคนิค	
โครงการนำข้อมูลที่ดิน 28 แปลง เข้าสู่ระบบ GIS/MIS	●	ดำเนินการนำข้อมูลที่ดินเข้าระบบ GIS/MIS แล้วเสร็จ เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 4.2 สนับสนุนบริษัทลูกในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่และขยายธุรกิจใหม่เพื่อสร้างรายได้

เป้าประสงค์
การเพิ่มรายได้จากธุรกิจใหม่ (New business)

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการปรับแก้ไขระเบียบของบริษัท ลูก เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการ ดำเนินงาน	●	ดำเนินการแล้วเสร็จ ค.รพท. เห็นชอบ การแก้ไขระเบียบการรถไฟฟ้า ฉบับที่ 129 ว่าด้วยการจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สิน ของการรถไฟฟ้า (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 8) พ.ศ. 2566 ในคราวการประชุมครั้งที่ 5/2566 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2566	-	รพท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความ คืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตาม แผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการสร้างพันธมิตรเพื่อขยายธุรกิจ	●	อยู่ระหว่างดำเนินการ เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	1. SRTA ไม่ได้แจ้งให้ รพท. ทราบถึง โอกาสทางธุรกิจและความร่วมมือกับ พันธมิตรให้ รพท. ทราบ	เร่งรัด/ติดตามให้ดำเนินการตาม แนวทางการกำกับดูแลบริษัทในเครือ



กลยุทธ์ที่ 4.3 พัฒนารูปแบบการสร้างรายได้เสริม (Non-core) จากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของ รฟท		แผนงานที่
โครงการจัดประโยชน์ป้ายโฆษณา บริเวณอาคารสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	ต่ำกว่าแผนงาน	78
โครงการพัฒนาธุรกิจให้เข้าพื้นที่โฆษณาของสถานีรถไฟกรุงเทพ	ความก้าวหน้า 35% (ตามแผนงาน)	79
โครงการจัดประโยชน์ป้ายโฆษณา บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง 12 สถานี	ต่ำกว่าแผนงาน	80
โครงการพัฒนาธุรกิจให้เข้าพื้นที่โฆษณาของสถานีรถไฟทั้งหมด เพื่อคัดกรองสถานีที่มีศักยภาพ	ความก้าวหน้า 18% (ตามแผนงาน)	81
โครงการจัดประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณอาคารสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	ต่ำกว่าแผนงาน	82
โครงการการพัฒนาธุรกิจให้เข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานีรถไฟกรุงเทพ	ความก้าวหน้า 60% (ตามแผนงาน)	83
โครงการจัดประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์ บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง 12 สถานี	ต่ำกว่าแผนงาน	84
โครงการการพัฒนาธุรกิจให้เข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานี	ความก้าวหน้า 25% (ต่ำกว่าแผนงาน 7%)	85
การพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมผู้สถาบันอบรมระบบราง	ความก้าวหน้า 60% (ต่ำกว่าแผนงาน 10%)	86
การปรับปรุงแบบธุรกิจโรงพยาบาลบุรฉัตร Primary Care Center และขยายบริการตรวจสุขภาพ	ดำเนินการปี 68	87

กลยุทธ์ที่ 4.3 พัฒนารูปแบบการสร้างรายได้เสริม (Non-core) จากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของ รฟท

เป้าประสงค์
การเพิ่มรายได้จากธุรกิจใหม่ (New business)

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการจัดประโยชน์ป้ายโฆษณา บริเวณอาคารสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์		อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อเสนอและประกวดราคาใหม่ เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	1.ไม่มีผู้ยื่นซองเสนอราคา	1.เร่งรัดปรับปรุงข้อเสนอและประกวดราคาใหม่
โครงการพัฒนาธุรกิจให้เช่าพื้นที่โฆษณาของสถานีรถไฟกรุงเทพ		1.ดำเนินการจัดสรรพื้นที่ให้เอกชนเช่าพื้นที่โฆษณา เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการจัดประโยชน์ป้ายโฆษณา บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง 12 สถานี		อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อเสนอและประกวดราคาใหม่ เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	1.ไม่มีผู้ยื่นซองเสนอราคา 2.นโยบายของภาครัฐในการมอบอำนาจให้ รฟท. ดำเนินการ 3.แนวทางการมอบพื้นที่ให้ SRTA ยังไม่ชัดเจน	1.เร่งรัดเสนอ ค.รฟท. พิจารณาการมอบให้ ผู้รับผิดชอบโดยเร่งด่วน
โครงการพัฒนาธุรกิจให้เช่าพื้นที่โฆษณาของสถานีรถไฟทั้งหมด เพื่อคัดกรองสถานีที่มีศักยภาพ		อยู่ระหว่างขออนุมัติเจียดจ่ายงบประมาณสำหรับดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	1.ไม่ได้ตั้งงบประมาณรองรับไว้	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการจัดประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์ บริเวณอาคารสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์		ได้ตัวผู้ประกอบการที่ผ่านการคัดเลือก อยู่ระหว่างเสนอต่อคณะกรรมการทรัพย์สินฯ พิจารณาก่อนเสนอ ค.รฟท.ต่อไป เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	1.ดำเนินกระบวนการไม่เป็นไปตามกรอบระยะเวลาในแผนงานที่กำหนด	1.เร่งรัดการดำเนินการกระบวนการจัดทำรายงานเสนอต่อ ค.รฟท. 2.รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 4.3 พัฒนารูปแบบการสร้างรายได้เสริม (Non-core) จากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของ รฟท

เป้าประสงค์
การเพิ่มรายได้จากธุรกิจใหม่ (New business)

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการการพัฒนาธุรกิจให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ใน สถานีรถไฟกรุงเทพ	●	ความก้าวหน้า ร้อยละ 60 (ตามแผนงาน) เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการจัดประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์ บริเวณ สถานีรถไฟ สายสีแดง 12 สถานี	●	อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อเสนอและ ประกวดราคาใหม่ เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	1.ไม่มีผู้ยื่นซองเสนอราคา	1.เร่งรัดปรับปรุงข้อเสนอและประกวดราคาใหม่
โครงการการพัฒนาธุรกิจให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ใน สถานี	●	ความก้าวหน้า 25.00% (ช้ากว่าแผนงาน) ได้ตัวผู้เช่าหรือสัมปทานแล้ว เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	1.เกิดความล่าช้าในกระบวนการ จัดทำเอกสารเพื่อประกวดราคา	1.ได้ตัวผู้เช่าหรือสัมปทานแล้ว เร่งรัด ดำเนินการจัดทำรายงานเสนอ ค. อนุกรรมการทรัพย์สินฯ และ ค.รฟท. ต่อไป
โครงการพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมสู่สถาบันอบรม ระบบราง	●	ความก้าวหน้า 60.00% (ช้ากว่าแผนงาน) เริ่ม ต.ค.66-ก.ย.67	ไม่ได้ตั้งงบประมาณรองรับไว้ก่อน เป็นผลให้ล่าช้าในการเริ่มดำเนิน โครงการ	1.ดำเนินการใช้จ่ายงบประมาณ 2. เร่งรัด ติดตามผู้เกี่ยวข้องให้ดำเนินการ ให้ครบถ้วน
โครงการปรับปรุงแบบธุรกิจโรงพยาบาล บุรฉัตรสู่ Primary Care Center และ ขยายบริการตรวจสุขภาพ	●	-	ไม่ได้ตั้งงบประมาณรองรับไว้	พิจารณาทบทวนแนวทางที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการในปี 68

5



ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู
(Organizational Reform)

กลยุทธ์ที่ 5.1 ปรับโครงสร้างองค์กรและบริษัทลูกให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู		แผนงานที่
โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ ตามแผนวิสาหกิจการ รถไฟฯ 2566 -2570	ความก้าวหน้า 70% (ช้ากว่าแผน 10%)	88
โครงการปรับปรุงการประเมิน Competency สอดคล้องกับแผนฟื้นฟูและทำการประเมินทั่วทั้ง องค์กร	ความก้าวหน้า 65% (ช้ากว่าแผน 20%)	89
จัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อรองรับธุรกิจใหม่	ช้ากว่าแผนงาน	90
อบรมหลักสูตรการตลาดสมัยใหม่ และการตลาดเชิงรุก ใหพนักงานการตลาด	ความก้าวหน้า 70% (ตามแผนงาน)	91
อบรมหลักสูตร CRM ใหพนักงานการตลาด	ความก้าวหน้า 70% (ตามแผนงาน)	92



กลยุทธ์ที่ 5.1 ปรับโครงสร้างองค์กรและบริหารลูกให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ ตามแผนวิสาหกิจการรถไฟฯ 2566 -2570	 ความก้าวหน้า 70.00% ช้ากว่าแผน 15%	อยู่ระหว่างการดำเนินงานของที่ปรึกษา (เริ่ม พค.67 – กพ.68)	ได้รับผลกระทบจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างมีการปรับปรุง/แก้ไขรายละเอียดขอบเขตของงาน (Terms of Reference: TOR)	พิจารณาทบทวนปรับปรุงแผนงานที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องตามข้อเท็จจริงและดำเนินการตามระเบียบ
โครงการปรับปรุงการประเมิน Competency สอดคล้องกับแผนฟื้นฟูและทำการประเมินทั่วทั้งองค์กร	 ความก้าวหน้า 65.00% ช้ากว่าแผน 20%	อยู่ระหว่างการดำเนินงานของที่ปรึกษา (เริ่ม พค.67 – ตค.67)	ได้รับผลกระทบจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างมีการปรับปรุง/แก้ไขรายละเอียดขอบเขตของงาน (Terms of Reference: TOR)	พิจารณาทบทวนปรับปรุงแผนงานที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องตามข้อเท็จจริงและดำเนินการตามระเบียบ
โครงการจัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อรองรับธุรกิจใหม่			ผลการศึกษาต้องทบทวนเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพธุรกิจ	1. ดำเนินการตามข้อคิดเห็นของ ขร. และ คค. ให้ครบถ้วน 2. พิจารณาทบทวนแนวทางการจัดตั้งบริษัทลูกฯ ก่อนเร่งรัดเสนอผู้เกี่ยวข้องให้ความเห็นชอบก่อนเสนอ ครม. ต่อไป
โครงการอบรมหลักสูตรการตลาดสมัยใหม่ และการตลาดเชิงรุก ให้งานพนักงานการตลาด	 ความก้าวหน้า 70.00%	การรถไฟฯ ได้ดำเนินการจัดฝึกอบรมการตลาดและการขายเชิงรุก จำนวน 2 รุ่น	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการอบรมหลักสูตร CRM ให้งานพนักงานการตลาด	 ความก้าวหน้า 70%	อยู่ระหว่างการเตรียมจัดสัมมนาพัฒนาทักษะการเป็นผู้ให้บริการคุณภาพและรักษาสถานลูกค้า		รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง

การจัดตั้งบริษัทเดินรถและบริษัทซ่อมบำรุงรางและล้อเลื่อน

มติ ครม. ปี 2559

เห็นชอบให้การรถไฟฯ ตั้งบริษัทลูก 3 บริษัท
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารต้นทุน
มีความคล่องตัว และขยายธุรกิจ non – core



การจัดตั้งบริษัทเดินรถและบริษัทซ่อมบำรุงรางและล้อเลื่อน

กระทรวงคมนาคม และ กรมการขนส่งทางราง ให้ความเห็นต่อรายงานสรุปสถานะและความคืบหน้าโครงการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดตั้งบริษัทเดินรถและบริษัทซ่อมบำรุงรางและล้อเลื่อน รฟท.



กระทรวงคมนาคม

- เรงรัดดำเนินการตามความเห็น ขร.
- ดำเนินการทำความเข้าใจกับบุคลากรที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดขั้นตอน/แผนการเปลี่ยนผ่าน/แผนด้านบุคลากร
- กรณีผลการศึกษาเสนอว่า ดำเนินรูปแบบ บ.ลูก PPP รฟท. ต้องดำเนินการหลักเกณฑ์การคัดเลือกให้ชัดเจน โปร่งใส ตรวจสอบได้ เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และหลักธรรมาภิบาล



- รฟท. ควรกำหนดเวลาการจัดตั้งบริษัทลูก ตามมติ ครม. ปี 2559
- รฟท. ควรกำหนดแนวทางกำกับดูแล เพื่อไม่ก่อให้เกิดภาระทางการเงิน ดังนี้
 - 1) จัดทำแผนบริหารความเสี่ยง
 - 2) โครงสร้างของบริษัทลูก ควรแบ่งแยกหน้าที่รับผิดชอบชัดเจน และมีการบูรณาการข้อมูลร่วมกัน

การจัดตั้งบริษัทเดินรถและบริษัทซ่อมบำรุงรางและล้อเลื่อน

แนวทางการดำเนินการจัดตั้งบริษัทเดินรถและบริษัทซ่อมบำรุงรางและล้อเลื่อน

พ.ศ.

2567

2568

2569

2570

2571



รฟท. ทบทวนผลการศึกษาเดิม พร้อมวิเคราะห์ประมาณการทางการเงินให้สอดคล้องกับบริบทและสถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจ



รฟท. ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อทบทวนปรับปรุง โครงสร้างองค์กรและจัดทำแผนบริหารอัตรากำลังเชิงกลยุทธ์ของ รฟท. (28 ก.พ.68)



รฟท. พิจารณาดัง ค.ทำงานเพื่อกำหนดแนวทางกำกับดูแลและป้องกันการเกิดภาระทางการเงิน กำหนดขั้นตอน/แผนการเปลี่ยนผ่าน/แผนด้านบุคลากร และสื่อสารทำความเข้าใจกับบุคลากรที่เกี่ยวข้องรวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกด้าน

- รายงานเสนอ ค.รฟท. อนุมัติ
- คค.
- ครม.



- ลดข้อจำกัด เพิ่มความคล่องตัว
- แก้ปัญหาขาดแคลนบุคลากร
- บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมการสร้างรายได้และพันธมิตรทางธุรกิจ
- สร้างความสามารถทางการแข่งขัน



กลยุทธ์ที่ 5.2 ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี		แผนงานที่
โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล ปี 2566 -2570 และจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กรของการรถไฟฯ	ความก้าวหน้า 100% (ตามแผนงาน)	93
โครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)	ความก้าวหน้า 100% (ตามแผนงาน)	94
โครงการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงรักษาทางและอาณัติสัญญาณ TMMS.	อยู่ระหว่างทดสอบการใช้งานระบบ ความก้าวหน้า 85%(ตามแผนงาน)	95
โครงการพัฒนาศักยภาพ ชีตความสามารถ และเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจของบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	ความก้าวหน้า 80% (ตามแผนงาน)	96
โครงการ Implement ระบบ ระบบ HRIS (ระบบที่เหลือ)	ความก้าวหน้า 85% (ตามแผนงาน)	97
แผนการใช้ระบบ CMMS ให้เต็มประสิทธิภาพ	ความก้าวหน้า 100% (ตามแผนงาน)	98
โครงการ E-signature	ความก้าวหน้า 100% (ตามแผนงาน)	99
แผนการใช้ระบบวางแผนซ่อมบำรุงและพัสดุ ให้เต็มประสิทธิภาพ TMMS.	ความก้าวหน้า 63% (ตามแผนงาน)	100
จัดอบรมหลักสูตร Digital literacy	ความก้าวหน้า 70% (ตามแผนงาน)	101
โครงการพัฒนาระบบการเงินและการบัญชี (FMIS) Implement ระบบ	ความก้าวหน้า 54% (ช้ากว่าแผน 14.5%)	102
โครงการระบบวิเคราะห์และรายงานสำหรับผู้บริหาร (Big Data)	เตรียมของบประมาณเพื่อดำเนินการในปี 68	103

กลยุทธ์ที่ 5.2 ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี

เป้าประสงค์
ปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล ปี 2566 - 2570 และจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กรของการรถไฟฯ	● ความก้าวหน้า 100%	อยู่ระหว่างกระบวนการตรวจรับงานงวดที่ 9 (เริ่ม เม.ย. 65 – งานพัฒนาระบบแล้วเสร็จเมื่อ ธค.66)	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
แผนการใช้ระบบระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System) อย่างเต็มประสิทธิภาพ	● ความก้าวหน้า 100%	อยู่ระหว่างประกาศใช้งานระบบ (เริ่ม เม.ย. 65 – งานพัฒนาระบบแล้วเสร็จเมื่อ ธค.66)		
โครงการ Implement ระบบ HRIS (ระบบที่เหลื่อ)	● ความก้าวหน้า 85.00%	ประชุมติดตามการดำเนินงานของระบบและประชุมเตรียมความพร้อมการให้ระบบประเมิณผลฯ		
แผนการให้ระบบ CMMS ให้เต็มประสิทธิภาพ	●	ดำเนินการตามแผนการให้ระบบให้เกิดประสิทธิภาพ		
โครงการ E-signature	● ความก้าวหน้า 100%	เปิดแผนการใช้งานแบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ (e-Form) และการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) อีกครั้ง ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2567		
โครงการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงรักษาทางและอาณัติสัญญาณ TMMS.	● ความก้าวหน้า 85%	อยู่ระหว่างนำเสนอผู้ว่าจ้างอนุมัติจัดซื้อจัดจ้าง (เริ่มดำเนินการ กค. 67 – ธค. 68)		

กลยุทธ์ที่ 5.2 ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี

เป้าประสงค์
ปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
แผนการใช้ระบบวางแผนซ่อมบำรุงและพัสดุให้เต็มประสิทธิภาพ	● ความก้าวหน้า 63%	ตรวจสอบการทำงานของระบบอย่างต่อเนื่อง เพื่อวิเคราะห์และวางแผนซ่อมบำรุงให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการพัฒนาศักยภาพ ชีตความสามารถ และเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจของบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	● ความก้าวหน้า 80.00%	ณ ปัจจุบัน การไฟฟ้า จัดฝึกอบรมหลักสูตร โดยแบ่งเป็นหลักสูตร in-house 4 หลักสูตร และ public 6 หลักสูตร (เริ่ม ตค. 66 – กย. 67)	-	
จัดอบรมหลักสูตร Digital literacy	● ความก้าวหน้า 70.00%	ณ ปัจจุบัน การไฟฟ้า จัดฝึกอบรมหลักสูตร Digital literacy ได้ 12 หลักสูตร (เริ่ม ตค. 66 – กย. 67)	-	
Implement ระบบ FMIS	● ความก้าวหน้า 54% (ช้ากว่าแผน 15.5%)	อยู่ระหว่างการจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้กับหน่วยงานในส่วนภูมิภาค (เริ่มดำเนินงาน กย.63 เริ่มทดลองใช้งาน กย.67)	ส่วนภูมิภาคขาดแคลนคอมพิวเตอร์/สัญญาณ internet ที่รองรับการทำงานของระบบได้อย่างดีเยี่ยม	เร่งรัดดำเนินการจัดหาให้ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพรองรับการใช้งานระบบได้
โครงการระบบวิเคราะห์และรายงานสำหรับผู้บริหาร (Big Data)	●	ดำเนินการปี 68 (ช้ากว่าแผน)	ไม่ได้ตั้งงบประมาณรองรับไว้	1. รฟท. พิจารณาเริ่มดำเนินการในปี 68 2. จัดเตรียมการทำคำของบประมาณเพื่อดำเนินโครงการ

5



ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู
(Organizational Reform)

กลยุทธ์ที่ 5.3 บริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ		แผนงานที่
โครงการ out-job ตำแหน่งที่ไม่ใช่สายงานหลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารอัตรากำลัง	ความก้าวหน้า 70% (ตามแผนงาน)	104
โครงการประเมินเพื่อจัดลำดับความสำคัญ (Prioritize) ของสถานี เพื่อบริหารจัดการให้เหมาะสม	ช้ากว่าแผน	105
โครงการปรับตารางเวลาทำงานของพนักงานรถจักร (log link)	ดำเนินการปี 68 ช้ากว่าแผน	106

กลยุทธ์ที่ 5.3 บริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการ out-job ตำแหน่งที่ไม่ใช่ สายงานหลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การบริหารอัตรากำลัง	 ความก้าวหน้า 70.00%	ได้นำเสนอแผนแก้ปัญหาการขาดแคลน พนักงานรถจักร และจัดทำแผนรองรับ กรณีไม่สามารถบรรจุนักเรียนจาก โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟฯ ในคราวการ ประชุม MC เมื่อวันที่ 4 มิ.ย.67	-	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความ คืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตาม แผนได้อย่างต่อเนื่อง
โครงการประเมินเพื่อจัดลำดับ ความสำคัญ (Prioritize) ของสถานี เพื่อบริหารจัดการให้เหมาะสม		อยู่ระหว่างติดตามการดำเนินงานของ คณะกรรมการบูรณาการแก้ไขปัญหา และนำผลการพิจารณาแนวทาง การดำเนินงานมากำหนดแนวทาง การปิดสถานีต่อไป	การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานมีความล่าช้า จึงไม่สามารถปิดสถานีได้ตามแผนงาน	เร่งรัด ติดตามการดำเนินงานของ คณะกรรมการบูรณาการแก้ไขปัญหาและ นำผลการพิจารณาแนวทางการดำเนินงาน มากำหนดแนวทางการปิดสถานีต่อไป
โครงการปรับตารางเวลาทำงานของ พนักงานรถจักร (log link)	 	อยู่ระหว่างการวิเคราะห์อัตรากำลัง พนักงานรถจักรที่เหมาะสมเพื่อรองรับ กรณีก่อสร้างทางคู่แล้วเสร็จ	1. การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน มีความล่าช้าจึงไม่สามารถกำหนดเวลาการ เดินรถใหม่และการทำงานของพนักงาน รถจักรได้ 2. อัตรากำลังพนักงานรถจักรขาดแคลน	รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตาม ความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการ ตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง



กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว ที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model		แผนงานที่
โครงการดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 12 คัน	ความก้าวหน้า 78% (ช้ากว่าแผน 3.5%)	107
โครงการปรับปรุงรถโดยสารเพื่อรองรับการใช้งานกับรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง ระยะที่ 1 (96 คัน)	ความก้าวหน้า 60% (ช้ากว่าแผน 22.50%)	108
โครงการศึกษาเทคโนโลยีพลังงานนวัตกรรมสีเขียวระบบรางในอนาคต	อยู่ระหว่างการศึกษาของทีปรีक्षा (ตามแผนงาน)	109
โครงการลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานไฟฟ้าด้วย Solar Cell	ความก้าวหน้า 42% (ช้ากว่าแผน 18%)	110
โครงการติดตั้ง EV Charger Station สำหรับรถยนต์ในสถานีที่มีศักยภาพ (สถานีที่มีการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์แล้ว เป็นต้น)	ความก้าวหน้า 30% (ช้ากว่าแผน 57.5%)	111
โครงการนำน้ำที่บำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์	ดำเนินงานปี 68 (ช้ากว่าแผน)	112

กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว ที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้า กำลัง จำนวน 12 คัน	 ความก้าวหน้า 78.00% ช้ากว่าแผน 3.5%	การรถไฟฯ ลงนามสัญญาจ้าง ดัดแปลงรถแล้ว	ดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัด จ้างไม่ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด	เร่งรัดดำเนินการเพื่อเริ่มโครงการได้ตามแผนงานที่ กำหนด
โครงการปรับปรุงรถโดยสารเพื่อ รองรับการใช้งานกับรถโบกี้ไฟฟ้า กำลัง ระยะที่ 1 (96 คัน)	 ความก้าวหน้า 60.00% ช้ากว่าแผน 22.25%	เปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการฯ ดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 8 คัน และดัดแปลงรถโดยสารนั่งปรับอากาศ และรถโดยสารนั่งปรับอากาศแบบมี ห้องอาหารเพื่อใช้งานกับรถโบกี้ไฟฟ้ากา ลัง จำนวน 23 คัน ปัจจุบันได้นำเสนอคณะกรรมการ คกร. เพื่อทราบข้อพิจารณาของ คณะอนุกรรมการกำกับและติดตามการ เบิกจ่ายงบประมาณของการรถไฟ	มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของ โครงการฯ เพื่อให้สอดคล้องกับแนว ทางการให้บริการของ รฟท.	เร่งรัดดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้องภายในกำหนด ระยะเวลา
โครงการศึกษาเทคโนโลยีพลังงาน นวัตกรรมสีเขียวระบบรางใน อนาคต (รับทุนศึกษาจาก ต่างประเทศ)	 	อยู่ระหว่างการดำเนินงานของ ที่ปรึกษาเจ้าของทุน	ที่ปรึกษาเจ้าของทุนเป็นองค์กรจาก ต่างประเทศ มีกระบวนการด้านการ พิจารณาข้อกฎหมายและเอกสาร กระบวนการดำเนินงานใช้ระยะเวลา ค่อนข้างมาก	1.ติดตาม เร่งรัดให้ดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนด 2.รฟท. มอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามความคืบหน้าอย่าง ใกล้ชิดเพื่อให้ดำเนินการตามแผนได้อย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว ที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model

เป้าประสงค์
ลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง

ชื่อโครงการ	สถานะ	ผลการดำเนินงาน ณ มิถุนายน 2567	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางแก้ไข
โครงการลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานไฟฟ้า ด้วย Solar Cell	 ความก้าวหน้า 42.00% ช้ากว่าแผน 18%	อยู่ระหว่างสรุปผลการตรวจสอบ การใช้พื้นที่สำหรับติดตั้งสา นักงานชั่วคราวและอุปกรณ์ที่ใช้ งานในโครงการฯ สำหรับพื้นที่ อาคารสถานีกลางกรุงเทพ อภิวัฒน์ (เริ่มดำเนินโครงการ ตค. 66)	การดำเนินการสำรวจพื้นที่สำหรับการติดตั้ง ติดตั้งสำนักงานชั่วคราวและอุปกรณ์ที่ใช้ ดำเนินงานในโครงการมีความล่าช้า คาดว่า จะเริ่มดำเนินงานติดตั้งได้ประมาณ เดือน ตค. 67	1. ดำเนินการจัดทำข้อมูลเอกสารประกอบที่ เกี่ยวข้องควบคู่กับการสำรวจพื้นที่ของ กฟภ. เพื่อติดตั้งอุปกรณ์ 2. ติดตาม เร่งรัด และควบคุมการติดตั้งอุปกรณ์ ให้เป็นไปตามแผนงานฯ ที่กำหนดและป้องกันมิ ให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร
โครงการติดตั้ง EV Charger Station สำหรับรถยนต์ในสถานีที่มีศักยภาพ (สถานีที่มีการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ แล้ว เป็นต้น)	 ความก้าวหน้า 30% ช้ากว่าแผน 57.5%	อยู่ระหว่าง กฟน. ดำเนินการสำรวจ เพื่อแจ้งผลพื้นที่ที่ผ่านการประเมิน สำหรับการติดตั้ง EV Charger (เริ่มดำเนินการเมื่อ ตค.66)	การดำเนินการสำรวจพื้นที่สำหรับการติดตั้ง EV Charger ของการไฟฟ้าฯ มีความล่าช้า	เร่งรัด ติดตาม กฟน. เพื่อเข้าดำเนินการตาม แผนงานที่กำหนด
โครงการนำน้ำที่บำบัดแล้วกลับมาใช้ ประโยชน์		อยู่ระหว่างทบทวนปรับปรุง แนวทางการดำเนินการ (เริ่มดำเนินการเมื่อ ตค.66)	ได้รับผลกระทบจากการปรับแบบก่อสร้าง บ่อบำบัดน้ำเสีย งานก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ	พิจารณาทบทวนปรับปรุงแผนเพื่อดำเนินการ ปี 68



การรถไฟแห่งประเทศไทย
STATE RAILWAY OF THAILAND

SRT