



**แผนปฏิบัติการดิจิทัล
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2565-2569)**



สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	1
บทที่ 1 บทนำ	3
1.1 ความเป็นมา	3
1.2 แผน/ยุทธศาสตร์ ที่เกี่ยวข้อง	5
1.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	6
1.4 แนวทางการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SE-AM)	8
1.5 แผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	10
1.6 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ณ ปัจจุบัน	16
1.7 การวิเคราะห์ SWOT (ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล)	19
1.8 การประเมิน (Assessment) เพื่อจัดทำ Gap Analysis ในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และ Cyber Security	21
1.9 การวิเคราะห์เทคโนโลยีดิจิทัลปัจจุบันและแนวโน้มการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า รวมถึงการเข้าถึงและรับรู้เทคโนโลยีดิจิทัลของประชาชน	23
1.10 ความต้องการรูปแบบการให้บริการจากผู้ให้บริการ	24
1.11 เทคโนโลยีและรูปแบบการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าภายในประเทศ	70
1.12 เทคโนโลยีและรูปแบบการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าในต่างประเทศ	72
บทที่ 2 แผนปฏิบัติการดิจิทัล บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	87
2.1 วิสัยทัศน์	87
2.2 พันธกิจ	87
2.3 เป้าประสงค์	87
2.4 ค่านิยม	87
2.5 ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์	88
2.6 แนวทางการดำเนินงาน (Roadmap)	92
2.7 สรุปกลยุทธ์ และโครงการ	95
ภาคผนวก ก. โครงการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลอย่างย่อ (One Page)	101

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1.1	กลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานีและพื้นที่เก็บข้อมูล	25
ตารางที่ 1.2	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ	26
ตารางที่ 1.3	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงอายุ	27
ตารางที่ 1.4	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา	28
ตารางที่ 1.5	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับอาชีพ	29
ตารางที่ 1.6	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือน	30
ตารางที่ 1.7	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการมีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	31
ตารางที่ 1.8	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม	32
ตารางที่ 1.9	สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงที่ใช้บริการเป็นประจำ	34
ตารางที่ 1.10	ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยเฉลี่ยต่อสัปดาห์	36
ตารางที่ 1.11	วันที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	37
ตารางที่ 1.12	ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	38
ตารางที่ 1.13	วิธีซื้อบัตรโดยสาร/เหรียญโดยสาร	39
ตารางที่ 1.14	วิธีเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานต้นทาง	40
ตารางที่ 1.15	วิธีเดินทางต่อหลังจากออกจากใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีปลายทาง	42
ตารางที่ 1.16	วิธีเดินทางต่อหลังจากออกจากใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีปลายทาง	44
ตารางที่ 1.17	เหตุผลที่ท่านเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	46
ตารางที่ 1.18	แหล่งได้รับข้อมูลหรือข่าวสารประชาสัมพันธ์ของรถไฟฟ้าสายสีแดง	48
ตารางที่ 1.19	ความคาดหวังต่อคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ก่อนใช้บริการ)	50
ตารางที่ 1.20	วิธีความพึงพอใจต่อการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (หลังใช้บริการ)	51
ตารางที่ 1.21	ความภักดีต่อการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	52
ตารางที่ 1.22	ความต้องการด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ	54
ตารางที่ 1.23	ความต้องการด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ	55
ตารางที่ 1.24	ความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ	56
ตารางที่ 1.25	ความต้องการด้านความน่าเชื่อถือในการเดินรถไฟฟ้า	58
ตารางที่ 1.26	ความต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร	59
ตารางที่ 1.27	ความต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์	61

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1.28	ความต้องการรูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	62
ตารางที่ 1.29	ความต้องการด้านการเรียกดู/ตรวจสอบข้อมูล	65
ตารางที่ 1.30	ความต้องการด้านธุรกรรมทางการเงิน (ด้านการตรวจสอบ/การชำระเงินค่าเดินทาง)	67
ตารางที่ 1.31	ความต้องการด้านธุรกรรมทางการเงิน (ด้านการชำระเงินค่าที่จอดรถ)	68
ตารางที่ 1.32	แสดงประชากร ลักษณะพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร โตเกียว และลอนดอน	73
ตารางที่ 2.1	ตารางสรุปกลยุทธ์ และโครงการ	95

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1.1 Key Performance Area (60 ± 15%)	9
ภาพที่ 1.2 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (1)	11
ภาพที่ 1.3 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (2)	12
ภาพที่ 1.4 โครงสร้างและการบริหารจัดการ รฟพท. จำกัด	14
ภาพที่ 1.5 แผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.พ.ท. จำกัด	15
ภาพที่ 1.6 ไตอะแกรมการเชื่อมโยงแม่ข่ายของส่วนการบริหารจัดการด้านการบริหารฯ	17
ภาพที่ 1.7 ภาพรวมการวิเคราะห์ SWOT	20
ภาพที่ 1.7 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ	26
ภาพที่ 1.8 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงอายุ	27
ภาพที่ 1.9 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา	28
ภาพที่ 1.10 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ	29
ภาพที่ 1.11 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือน	30
ภาพที่ 1.12 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการมีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	31
ภาพที่ 1.13 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม	32
ภาพที่ 1.14 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม (พิจารณาเฉพาะผู้ตอบคำถาม)	33
ภาพที่ 1.15 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงที่ใช้บริการเป็นประจำ	35
ภาพที่ 1.16 ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยเฉลี่ยต่อสัปดาห์	36
ภาพที่ 1.17 วันที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	37
ภาพที่ 1.18 ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	38
ภาพที่ 1.19 วิธีซื้อบัตรโดยสาร/เหรียญโดยสาร	39
ภาพที่ 1.20 วิธีเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีต้นทาง	41
ภาพที่ 1.21 วิธีเดินทางต่อหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีปลายทาง	43
ภาพที่ 1.22 วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายสีแดง	45
ภาพที่ 1.23 เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	47
ภาพที่ 1.24 แหล่งได้รับข้อมูลหรือข่าวสารประชาสัมพันธ์ของรถไฟฟ้าสายสีแดง	49
ภาพที่ 1.25 ความคาดหวังต่อคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ก่อนใช้บริการ)	50

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1.26 ความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (หลังใช้บริการ)	51
ภาพที่ 1.27 ความภักดีต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	52
ภาพที่ 1.28 ความต้องการด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ	54
ภาพที่ 1.29 ความต้องการด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ	55
ภาพที่ 1.30 ความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ	57
ภาพที่ 1.31 ความต้องการด้านความความน่าเชื่อถือในการเดินรถไฟฟ้า	58
ภาพที่ 1.32 ความต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร	60
ภาพที่ 1.33 ความต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์	61
ภาพที่ 1.34 ความต้องการรูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	63
ภาพที่ 1.35 ระดับความต้องการรูปแบบการให้บริการ (เพิ่มเติม) ด้านการเรียกดู/ตรวจสอบข้อมูล	66
ภาพที่ 1.36 ความต้องการรูปแบบการให้บริการ (เพิ่มเติม) ด้านธุรกรรมทางการเงิน	69
ภาพที่ 1.37 แผนที่สถานีให้บริการรถไฟฟ้าเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ตามแผนกระทรวงคมนาคม)	71
ภาพที่ 1.38 เส้นทางรถสาย Tokyo Monorail และ Docklands Light Railway (DLR)	73
ภาพที่ 1.39 การใช้ Google Translator ในการแปลภาษาบนเว็บไซต์ Transport for London	74
ภาพที่ 1.40 App แนะนำการเดินทางของผู้ให้บริการอื่น	75
ภาพที่ 1.41 บริการข้อมูลสำหรับการเดินทางเข้าสถานี	76
ภาพที่ 1.42 บริการข้อมูลการเดินทางภายในสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวก	77
ภาพที่ 1.43 การเรียกดูและวางแผนการเดินทางสำหรับ wheel chair	78
ภาพที่ 1.44 การให้บริการข้อมูล Accessibility guides	79
ภาพที่ 1.45 ป้ายแสดงข้อมูลเส้นทางและชานชาลา	80
ภาพที่ 1.46 ข้อมูลการใช้ Wi-Fi	80
ภาพที่ 1.47 ตัวอย่างภาพห้องน้ำสำหรับผู้พิการและผู้ใช้ทวารเทียม (ภาพจาก Reddit.com)	81
ภาพที่ 1.48 บริการข้อมูลสถานการณั้เดินรถ	82
ภาพที่ 1.49 บริการข้อมูลภายในตัวรถไฟฟ้า (ภาพจาก Tokyo Metro และ Getty Images)	82
ภาพที่ 1.50 ข้อมูลประตูทางออกและสถานีที่ใกล้เคียงสถานีชินจูกุ	83
ภาพที่ 1.51 ข้อมูลวิธีการติดตามสิ่งของสูญหาย	84
ภาพที่ 1.52 ช่องทางการสอบถามข้อมูล ดิชม และร้องเรียน	84
ภาพที่ 1.53 บริการข้อมูลการใช้บัตรโดยสาร การเรียกเก็บค่าบริการ มูลค่าคงเหลือ	85
ภาพที่ 1.54 บริการข้อมูลช่องทางการขอข้อมูลส่วนบุคคลตาม GDPR	86

สารบัญภาพ

ภาพที่ 2.1 ค่านิยมแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ	87
ภาพที่ 2.2 ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ กับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	89
ภาพที่ 2.3 เป้าหมายกลยุทธ์ที่กำหนดกับกรอบการประเมินระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลของ หน่วยงานภาครัฐ	91
ภาพที่ 2.4 แนวทางการดำเนินงาน (Roadmap) แผนปฏิบัติการดิจิทัล บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	94

บทสรุปผู้บริหาร

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) เป็นรัฐวิสาหกิจภายในกำกับของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รับผิดชอบบริหารจัดการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าโดยเริ่มแรกได้รับมอบหมายการบริหารจัดการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (Airport Rail Link: ARL) ซึ่งได้พัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศภายใน (ไม่รวมระบบควบคุมการเดินรถ) และบุคลากรให้สามารถบริหารจัดการให้บริการฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อมาตามนโยบายการขยายและการสร้างรถไฟฟ้าเชื่อมโยงนวมบิน รฟท. จึงได้มอบหมายให้ รฟฟท. มาบริหารจัดการให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-ตลิ่งชัน, บางซื่อ-รังสิต) แทน ARL และจากประสบการณ์การบริหารจัดการที่มีและตระหนักถึงความสำคัญของการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งครอบคลุมถึงการบริหารความเสี่ยงด้านการสื่อสาร และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ความมั่นคงปลอดภัย เพื่อให้การขับเคลื่อนพัฒนาองค์กรดำเนินไปได้อย่างคล่องตัวไม่ประสบปัญหาการหยุดชะงัก รวมถึงการมุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกต่อประชาชนผู้ใช้บริการ

รฟฟท. จึงเห็นความสำคัญในการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล จึงเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการวางแผนยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Risk Management and Cyber Security Management) ควบคู่ไปกับการพัฒนาองค์กรให้บรรลุเป้าหมายของแผนงานข้างต้น และเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งได้ดำเนินการพัฒนา/ปรับปรุงระบบการรักษาความมั่นคงปลอดภัยห้องศูนย์ข้อมูล (รถไฟฟ้าสายสีแดง) ให้ได้รับมาตรฐาน ISO27001:2013 แล้วนั้น

แผนปฏิบัติการดิจิทัล ได้กำหนดการดำเนินงานเป็น Roadmap ไว้ 4 ระยะ กล่าวคือ **ระยะที่ 1** เป็นการวางระบบการรักษาความมั่นคงปลอดภัยห้องศูนย์ข้อมูลโดยอ้างอิงตามมาตรฐาน ISO27001:2013 และการจัดทำเว็บไซต์เผยแพร่ข้อมูล **ระยะที่ 2** จะเป็นการปรับปรุงประสิทธิภาพของอุปกรณ์และระบบเดิมที่มีอยู่ (ที่ได้รับการส่งมอบจากผู้สร้าง) รวมถึงการออกประกาศ/ข้อบังคับที่กฎหมายกำหนดรวมถึงมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง **ระยะที่ 3** เป็นการพัฒนาระบบสารสนเทศเพิ่มเติมตามความต้องการที่เพิ่มขึ้นต่อยอดจากระบบที่ได้มีการรับมอบจากโครงการเพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ และ **ระยะที่ 4** มุ่งเน้นการนำระบบสารสนเทศต่าง ๆ ขึ้น/ทำงานบนระบบ Cloud และปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ล้าสมัย เพิ่มประสิทธิภาพความมั่นคงปลอดภัยระบบ

เครือข่ายให้รองรับการทำงานจากอุปกรณ์ส่วนบุคคลและสามารถทำงานได้จากทุกแห่งผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

แผนปฏิบัติการดิจิทัล จึงเป็นแนวทางการพัฒนาระบบสารสนเทศให้สามารถรองรับแผนการ
พัฒนา/ปฏิบัติงานของ รฟฟท. โดยคำนึงถึงการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศควบคู่ที่
ทุกส่วนงานภายใน รฟฟท. มองเห็นร่วมกัน

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา

ด้วยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) เป็นรัฐวิสาหกิจภายในกำกับของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้รับมอบหมายให้บริหารจัดการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า โดยเริ่มแรกได้รับมอบหมายการบริหารจัดการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (Airport Rail Link: ARL) เส้นทางเชื่อมต่อระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิ - สถานีพญาไท ซึ่ง รฟฟท. ได้พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการและควบคุมการบริหารจัดการการเดินรถไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงได้มีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศภายใน (ไม่รวมระบบควบคุมการเดินรถ) ได้

ต่อมาตามนโยบายการขยายและการสร้างรถไฟฟ้าเชื่อมโยงสนามบิน รฟท. จึงได้มอบหมายภารกิจใหม่ให้ รฟฟท. โดยปรับเปลี่ยนจากการบริหารจัดการให้บริการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (ARL) มาดำเนินการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-ตลิ่งชัน, บางซื่อ-รังสิต) และรับมอบระบบจากบริษัทก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งเป็นการโยกย้ายพนักงานจากที่ปฏิบัติงานที่รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ มาปฏิบัติงานที่รถไฟฟ้าสายสีแดง ทั้งนี้ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภายใน (ไม่รวมระบบควบคุมการเดินรถ) ที่ทาง รฟฟท. ได้พัฒนาไว้ในช่วงการดำเนินการบริหารจัดการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ต้องคงไว้เพื่อให้บริษัทที่ได้รับสัมปทานในการก่อสร้างรถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินรับช่วงในการดำเนินการบริหารจัดการแทนนั้น โดยพนักงานจำเป็นปรับเปลี่ยนและเรียนรู้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการภายใน ซึ่งบริษัทผู้ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงได้ออกแบบและติดตั้งระบบไว้ ซึ่งพบปัญหาและระบบที่ไม่รองรับการดำเนินงานของ รฟฟท. หลายประการ เช่น ระบบที่ออกแบบมุ่งเน้นเป็นระบบปิด จึงไม่มีระบบ/มาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยที่เพียงพอให้มีการปรับเปลี่ยนให้มีการเชื่อมต่อหรือการสื่อสารกับระบบเครือข่ายภายนอก (อินเทอร์เน็ต) ระบบการบริหารงานบุคคล ระบบการรับ/ส่งหนังสือภายใน ซึ่งยังไม่สอดคล้องกับการบริหารงานของ รฟฟท. เป็นต้น

รฟฟท. ตระหนักถึงความสำคัญของการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งครอบคลุมถึงการบริหารความเสี่ยงด้านการสื่อสาร และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้การขับเคลื่อนพัฒนาองค์กรดำเนินไปได้อย่างคล่องตัวไม่ประสบปัญหาการหยุดชะงัก อีกทั้ง รฟฟท. จำเป็นต้องปฏิบัติตาม

ข้อกำหนดในกฎหมายว่าด้วย ความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ด้วยการวางระบบการบริหารป้องกัน ความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้ได้ระดับมาตรฐานสากล เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง เทคโนโลยีที่รวดเร็ว และลดความเสี่ยงจากอาชญากรรมทางคอมพิวเตอร์ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานของ รฟพท. ให้เกิดการชะงักงันได้

ทั้งนี้ เพื่อให้ รฟพท. มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลที่บุคลากรสามารถทำงานผ่าน Multi Devices ได้ไม่จำกัดสถานที่ และเวลา ซึ่งระบบดังกล่าวจะต้องเชื่อมต่อ Internet กับระบบขององค์กรอื่น ทั้ง ภายในประเทศและต่างประเทศ และสถานการณ์โลกในปัจจุบัน หากมีผู้ประสงค์ร้ายโจมตีระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบสื่อสาร อาจส่งผลให้เกิดการแทรกแซง และทำลายความปลอดภัย การใช้งานระบบเทคโนโลยีพื้นฐาน ไม่ว่าจะด้วยการขโมย ทำลาย หรือบิดเบือนข้อมูล จึงมีความสำคัญ และจำเป็นอย่างยิ่งที่ทุกหน่วยงานต้องวางแผนยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยี สารสนเทศ (IT Risk Management and Cyber Security Management) เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ของแผนงานข้างต้น รฟพท. จึงเห็นสมควรให้มีการประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยง เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Risk Management) การบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ (Cyber Security Management) โดยจ้าง ผู้เชี่ยวชาญ ภายนอกที่มีประสบการณ์ เพื่อประเมินและหาจุดที่ควรปรับปรุง (Gap analysis) โดยเร่งด่วน รวมทั้ง จัดทำแผนแม่บทด้านยุทธศาสตร์การบริหารความเสี่ยงเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Risk Management) และการบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ (Cyber Security Management) และ แผนปฏิบัติการ (Remediation Plan/Action Plan/ Implementation Plan) ที่เป็นสากล และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ดังกล่าว เพื่อให้การบริหาร จัดการความเสี่ยงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยเทคโนโลยี สารสนเทศ และการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ของ รฟพท. ดำเนินการได้ต่อเนื่อง มีความมั่นคง ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ รวมถึงสร้างการมีส่วนร่วม และความตระหนักให้กับผู้บริหาร และ พนักงานของ รฟพท.

รฟพท. จึงเห็นสมควรให้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2565-2569) เพื่อให้รองรับแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และสอดคล้องกับ นโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1.2 แผน/ยุทธศาสตร์ ที่เกี่ยวข้อง

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟพท.) ถือเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้ในการกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กระทรวงคมนาคม โดยมีภารกิจหน้าที่ในการบริหารจัดการการให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งมีการให้บริการต่อประชาชน และถือว่าเป็นการให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะ

จากยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ โดยให้ความสำคัญกับระบบโครงข่ายคมนาคม ภายใต้ **ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในมิติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ** และจากแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) **ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง** รวมถึงแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) มีการกำหนด **มิติที่ 2 โอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม** **หมุดหมายที่ 8** ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เดิมโตได้อย่างยั่งยืน **กลยุทธ์ที่ 3** การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง **กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1** **พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่องเพียงพอ และได้มาตรฐาน เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางฯ โดยสะดวกและมีประสิทธิภาพ**

จึงเห็นได้ความระบบโครงข่ายคมนาคม เป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ ซึ่ง รฟพท. ถือเป็นส่วนหนึ่งในระบบโครงข่ายคมนาคมเพื่อให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูง ให้กับประชาชนในเส้นทางจากชานเมืองเข้าสู่เขตเมืองของกรุงเทพมหานคร และจะเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมอื่น ๆ จึงจำเป็นต้องนำยุทธศาสตร์ดังกล่าวมาเป็นเป้าหมายในการพัฒนาการบริการให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ตามแผนฯ ดังกล่าวข้างต้น

และด้วยกรอบนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ระยะ พ.ศ.2554-2563 ของประเทศไทย ICT 2020 นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2560-2580) และแผนพัฒนาวิสัยทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. 2563-2565 มุ่งเน้นให้หน่วยงานภาครัฐ พัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) เพื่อให้บริการต่อประชาชนทุกกลุ่ม ทั้งการ**สร้างนวัตกรรมบริการของภาครัฐที่สามารถให้บริการประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม โดยสร้างความเสมอภาคของโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการสาธารณะ** ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) โดยเฉพาะ

บริการพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตอย่างมีสุขภาวะที่ดี รองรับการเข้าถึงและใช้บริการจากประชาชนทุกกลุ่ม การให้บริการตามมาตรฐานที่ออกแบบที่เป็นสากล (เช่น การออกแบบ เว็บไซต์ ตามมาตรฐาน W3C เป็นต้น) และนโยบาย Thailand 4.0 กำหนดความมุ่งหมายใน **มิติที่ 2 ความอยู่ดีมีสุขของผู้คนในสังคม (Social Well-beings)** โดยลดระดับความเหลื่อมล้ำ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน และ**มิติที่ 4 การรักษาสีสิ่งแวดล้อม (Environmental Wellness)** การพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการสร้างสังคมที่น่าอยู่ การลดการปล่อยมลพิษ

1.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารขึ้นฉบับ ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนากฎหมายให้สามารถรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ การใช้ระบบคอมพิวเตอร์อย่างถูกต้องและเหมาะสม รวมถึงการกำหนดให้ภาครัฐต้องให้บริการต่างๆ ให้กับประชาชน ดังนั้น รฟฟท. ในฐานะเป็นหน่วยงานที่ให้บริการโดยตรงกับประชาชน จึงจำเป็นต้องพัฒนาบริการให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ อย่างน้อยดังนี้

รฟฟท. ในฐานะเป็นหน่วยงานของรัฐ จำเป็นต้องพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ทั้งการบริหารจัดการภายในและการให้บริการต่อประชาชน ภายใต้ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2-3-4) พระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ พ.ศ. 2549 พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562 และพระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565 ซึ่งมุ่งหมายให้หน่วยงานภาครัฐ ให้การยอมรับและการปรับเปลี่ยนการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร มาใช้ดำเนินงานบริหารจัดการภายในและการให้บริการต่อประชาชน รวมถึงกำหนดให้จัดทำแผนนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศเพื่อให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นต่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหรือเทคโนโลยีดิจิทัลที่หน่วยงานภาครัฐต่างๆ นำมาใช้บริหารงานและให้บริการกับประชาชนว่ามีการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศได้อย่างถูกต้องมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ รวมถึงการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจให้เป็นดิจิทัล

อีกทั้ง พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553 กำหนดให้ต้องจัดทำหลักเกณฑ์การรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ ทั้งนี้ พบว่า หัวข้อที่ถูกระบุตามมาตรา 7 ทั้ง 11 หัวข้อ เป็นลักษณะและทิศทางเดียวกันหลักเกณฑ์การกำหนดการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศตามมาตรฐาน ISO27001 และหน่วยงาน

ของรัฐหลายแห่งจึงได้ยึดหลัก(หัวข้อ) ตามมาตรฐาน ISO27001 เป็นหัวข้อหลักในการจัดทำนโยบาย และแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ ของส่วนราชการต่างๆ

ทั้งนี้ เมื่อทุกส่วนราชการ รวมถึง รฟฟท. ซึ่งจะนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร มาใช้ในการบริหารจัดการ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ.2550 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560) และประกาศฯ ที่ เกี่ยวข้อง ซึ่งจะกำหนดให้หน่วยงานต้องจัดเป็นข้อมูลการใช้งาน (ข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ การ กำหนด Network Time Protocol ให้กับอุปกรณ์เครือข่ายทุกอุปกรณ์ เป็นต้น และต้องปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 เพื่อป้องกันหรือลดผลกระทบจาก ภัยที่อาจจะถูกคุกคามทางไซเบอร์ที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชน เศรษฐกิจ และสังคม รฟฟท. จึง จำเป็นต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการบริหารจัดการ โดยมีข้อมูล สารสนเทศเพื่อการบริหารต่างๆ จึงจำเป็นต้องบริหารข้อมูลตามประกาศคณะกรรมการพัฒนา รัฐดิจิทัล เรื่อง ธรรมนูญข้อมูลภาครัฐ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐการเก็บรวบรวมข้อมูลและนำข้อมูล ของหน่วยงานภาครัฐไปใช้อย่างถูกต้อง มีความมั่นคงปลอดภัย รักษาความเป็นส่วนบุคคล

และแม้ว่าในช่วงการดำเนินการระยะแรกของการบริหารจัดการการเดินทางรถไฟฟ้าสายสีแดง ยัง ไม่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ใช้บริการ แต่เพื่อความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้ใช้บริการ ทาง รฟฟท. ได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อบันทึกภาพเหตุการณ์ต่างๆ ภายในสถานีและ ขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นการบันทึกข้อมูลภาพบุคคลที่เข้าใช้บริการในพื้นที่ และเข้าข่ายที่ต้องถือปฏิบัติ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 และจากแผนการพัฒนาบริการเพื่อสิทธิ ประโยชน์ของผู้ใช้บริการทาง รฟฟท. อาจจะต้องมีการเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการร่วมด้วย

และกฎหมายล่าสุดที่จะมีผลบังคับให้ รฟฟท. ต้องปฏิบัติ คือ พระราชบัญญัติการปฏิบัติ ราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565 กำหนดให้ รฟฟท. ในฐานะหน่วยงานรัฐที่อยู่ภายใต้บังคับต้อง มีช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ในการติดต่อสื่อสาร ทั้งระหว่างหน่วยงานรัฐด้วยกัน ระหว่างประชาชนกับ หน่วยงานรัฐ และผู้ประกอบการกับหน่วยงานรัฐ กำหนดวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งมาตรฐาน ข้อมูลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสำหรับภาครัฐเพื่อให้เชื่อมโยงข้อมูลและสามารถ บริการประชาชนได้โดยสะดวกและปลอดภัย

1.4 แนวทางการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SE-AM)

รฟพท. ถือว่าเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจหนึ่งภายในกำกับของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กระทรวงคมนาคม ดังนั้น การปฏิบัติงานจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงการปฏิบัติงานภายใต้กรอบแนวทางการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) 2 ส่วน คือ ส่วนผลลัพธ์จากการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ และส่วนผลลัพธ์จากการดำเนินงานตาม Core Business Enablers ทั้ง 8 ด้าน (ตามรูปที่ 1.1)

ระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ โดยเปลี่ยนแนวคิดในการกำกับรัฐวิสาหกิจจากการควบคุมขั้นตอนในการทำงาน มาเป็นการควบคุมผลการดำเนินงานแทน เพื่อให้รัฐวิสาหกิจมีการปรับปรุงประสิทธิภาพ การดำเนินงานให้สูงขึ้นและให้อำนาจแก่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจในการบริหารจัดการภายในองค์กรได้เอง เพื่อผลักดันให้รัฐวิสาหกิจสร้างระบบการบริหารจัดการในด้านต่างๆ และพัฒนาองค์กรให้เข้าสู่มาตรฐานในระดับสากลมากยิ่งขึ้น กรอบแนวทางการปรับปรุงระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ โดยนำระบบประเมินผลของ สคร.(สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) ที่ใช้อยู่เดิม 2 ระบบ คือ ระบบการบริหารจัดการองค์กร และระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (ระบบ SEPA) มาบูรณาการร่วมกันให้เหลือเป็น 1 ระบบ เรียกว่าระบบ State Enterprise Assessment Model (ระบบ SE-AM) ได้กำหนดกรอบแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. ส่วนผลลัพธ์ ประกอบด้วย การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ และผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และ

2. ส่วน Core Business Enablers ประกอบด้วย 8 ด้าน ดังนี้

- 2.1 ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร
- 2.2 ด้านการวางแผนเชิงกลยุทธ์
- 2.3 ด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- 2.4 ด้านการมุ่งเน้นลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 2.5 ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล
- 2.6 ด้านการบริหารทุนมนุษย์
- 2.7 ด้านการจัดการความรู้และนวัตกรรม
- 2.8 ด้านการตรวจสอบภายใน

เพื่อนำมาใช้ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจในปี 2563 เป็นต้นไป



ภาพที่ 1.1 Key Performance Area (60 ± 15%)

1.5 แผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด¹

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟพท.) ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด พ.ศ. 2562 - 2566 ซึ่งช่วงที่ดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าว รฟพท. ได้รับภารกิจและมอบหมายจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในการบริหารและควบคุมการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (ARL) แต่ต่อมาได้รับมอบภาระกิจให้บริหารและควบคุมการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง แทนนั้น แต่ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าว รฟพท. ยังคงยึดและดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ที่กำหนด โดยเป็นการมองภาพรวมองค์กรในระยะยาว 5 ปี โดยในระยะเป็นสองระยะ ระยะที่หนึ่ง เป็นการกำหนดทิศทางการดำเนินงาน จะมุ่งเน้นในเรื่องการปรับโครงสร้างองค์กร การเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลง (Transition Period) เพื่อให้สอดคล้องตามนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย และมุ่งเน้นการยกระดับทั้งในส่วนของการให้บริการเดินรถ และการซ่อมบำรุงรักษา ซึ่งเป็นการดำเนินธุรกิจหลักขององค์กร และระยะที่สองเป็นการต่อยอดการดำเนินงานตามธุรกิจหลักให้มีความพร้อมเชิงโครงสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการบริหารงานของ รฟพท. เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการจัดการด้านการบำรุงรักษา การบริหารด้านการเงิน การบริหารจัดการสินทรัพย์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นการแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการบริหารระบบรถไฟฟ้า ที่จะเป็นระบบหลักของโครงข่ายรถไฟในอนาคตของประเทศ รวมทั้ง รฟพท. จะต้องคำนึงถึงองค์ประกอบต่างๆ ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อทิศทางขององค์กร ตลอดจนความเชื่อมโยงกับนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และเป้าหมายประเทศไทย 4.0 (Thailand 4.0) กำหนดกรอบแนวทาง และทิศทางของ รฟพท. ถึงปี 2566 จึงประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์เพื่อผลักดันให้องค์กรสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ได้เป็นอันดับแรกและก้าวไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์เป็นลำดับต่อไป

สาระสำคัญของแผนยุทธศาสตร์บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด พ.ศ. 2562 - 2566 ประกอบด้วย

● วิสัยทัศน์ (Vision)

บริษัทฯ มุ่งมั่นเพื่อเป็นผู้นำในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่มีมาตรฐานในระดับสากล

● พันธกิจ (Mission)

บริษัทฯ ให้บริการด้วยความปลอดภัย เชื่อถือได้ มีประสิทธิภาพ และความคุ้มค่า

¹ แผนยุทธศาสตร์บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด พ.ศ. 2562 - 2566





● **ค่านิยม (Core Value)**

สามัคคี มีวินัย รวดเร็ว รอบคอบ โปร่งใส บริการด้วยใจ ปลอดภัย ตรงเวลา

● **วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) ยุทธศาสตร์ (Strategy) และกลยุทธ์ (Tactic)**



ภาพที่ 1.2 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (1)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์
 S01 ดำเนินธุรกิจตามหลัก ธรรมาภิบาล	S1 มีการส่งเสริมให้องค์กรมีการเติบโต อย่างยั่งยืน ตามกรอบแนวทาง SDGs และแนวปฏิบัติที่ดี OECD	1. เสริมสร้างและพัฒนาองค์กรสู่ ความยั่งยืน
 S02 มุ่งเน้นศักยภาพ/ประ สติการเดินรถ และการ ซ่อมบำรุง รวมถึงการ ปรับปรุงระบบการ บริหารจัดการภายใน	S2 การบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management) S3 การยกระดับประสิทธิภาพการ ให้บริการการเดินรถและการซ่อม บำรุง	2. การสื่อสารทั่วทั้งองค์กรเพื่อ พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง 3. การเพิ่มศักยภาพของการ ซ่อมบำรุงรักษา (Maintenance Performance) 4. การยกระดับมาตรฐานความ ปลอดภัยในการให้บริการ 5. การเพิ่มศักยภาพการให้บริการ เดินรถ 6. การปรับปรุงกระบวนการจัดซื้อ จัดจ้างให้มีประสิทธิภาพ
 S03 มุ่งเน้นการตอบสนอง ความต้องการของทุกกลุ่ม ลูกค้า	S4 การสร้างความผูกพันกับลูกค้า	7. ยกระดับการให้บริการ
 S04 ขับเคลื่อนองค์กร ให้ ทันสมัย ด้วยทุนมนุษย์ เทคโนโลยีดิจิทัล และ นวัตกรรม	S5 ยกระดับการบริหารและศักยภาพ ของทุนมนุษย์ S6 ส่ง เสริม และ พั น ฒ น า ชี ต ความสามารถด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	8. ยกระดับการบริหารบุคลากร 9. การยกระดับการจัดการความรู้ 10. การยกระดับบริหารจัดการองค์กร 11. พัฒนาขีดความสามารถด้าน เทคโนโลยีดิจิทัล

ภาพที่ 1.3 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (2)

● การแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ดำเนินการถ่ายทอดยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ โดยได้จัดทำเป็นแผนที่ยุทธศาสตร์ และ Balanced Scorecard บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งเป็นเป้าหมายการดำเนินงานใน พ.ศ. 2562-2566 ดังนี้

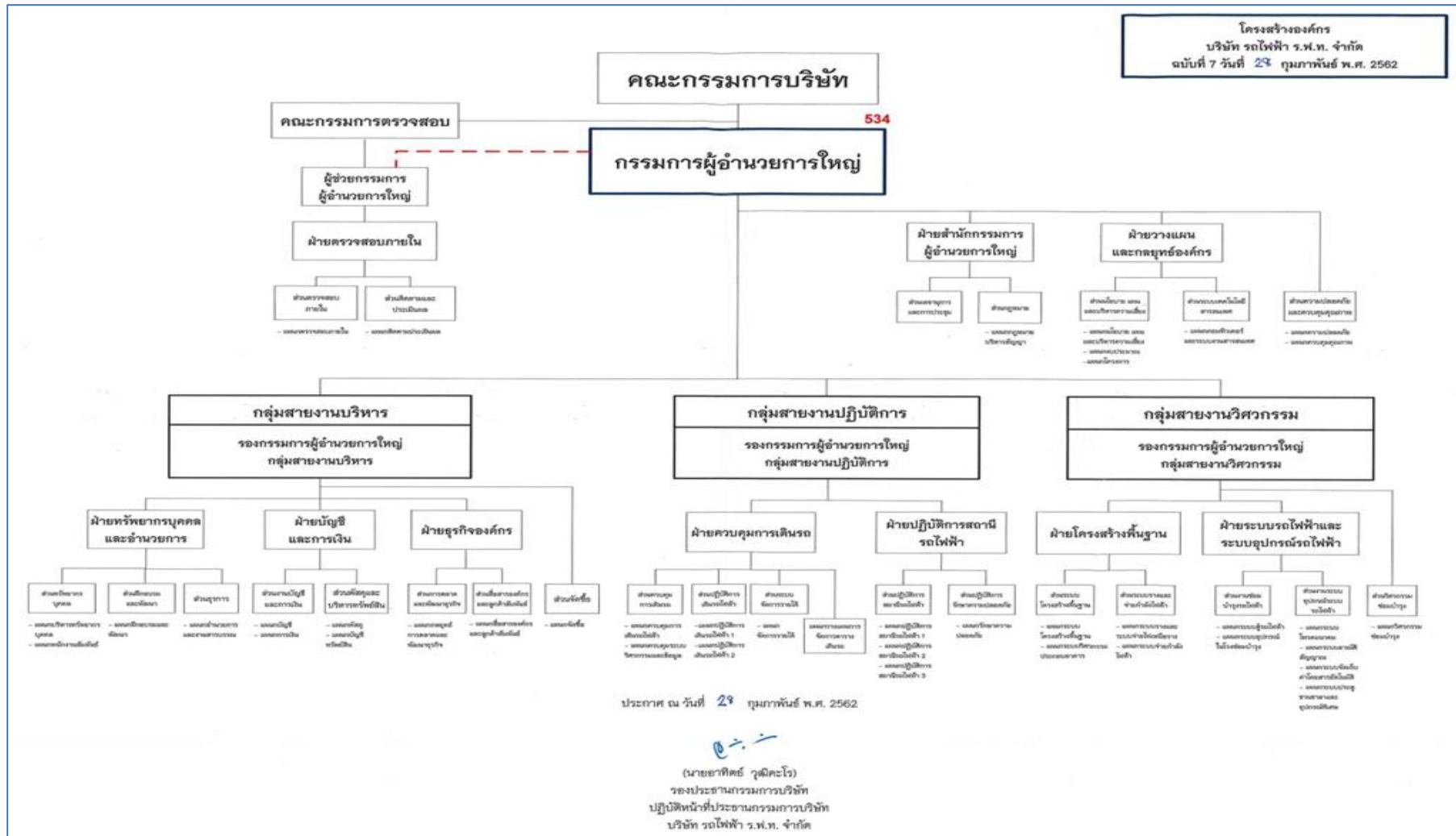
- การดำเนินงานตาม Balanced Scorecard (BSC) มีมุมมอง 4 ด้าน ประกอบด้วย มุมมอง Finance มุมมอง Stakeholder มุมมอง Internal Process และมุมมอง Learning & Growth

- เกณฑ์วัดผลการดำเนินงานตาม BSC มีจำนวน 32 ตัวชี้วัด ประกอบด้วย

มุมมอง Finance	1 ตัวชี้วัด
ด้าน Stakeholder	9 ตัวชี้วัด
ด้าน Internal Process	15 ตัวชี้วัด
ด้าน Learning & Growth	7 ตัวชี้วัด

ยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ยุทธศาสตร์ มีความเชื่อมโยงและถ่ายทอดลงสู่แผนปฏิบัติการประจำปี 2562 ของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

โครงสร้างการบริหารจัดการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้รับการทบทวนและประกาศล่าสุดฉบับที่ 7 วันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 โดยแบ่งกลุ่มสายงานหลัก ไว้ 3 กลุ่มสายงาน ประกอบด้วย 10 ฝ่าย 25 ส่วนงาน 41 แผนก รายละเอียดตามรูปที่ 3.4



ภาพที่ 1.4 โครงสร้างและการบริหารจัดการ รฟฟท. จำกัด

จากแผนยุทธศาสตร์บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด พ.ศ. 2562 – 2566 รฟท. กำหนดแผนการดำเนินการโดยแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ การพัฒนาบุคลากร/ระบบภายใน การพัฒนากระบวนการทำงานภายใน และการยกระดับการให้บริการและการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยสรุปได้ตามรูปที่ 3.5



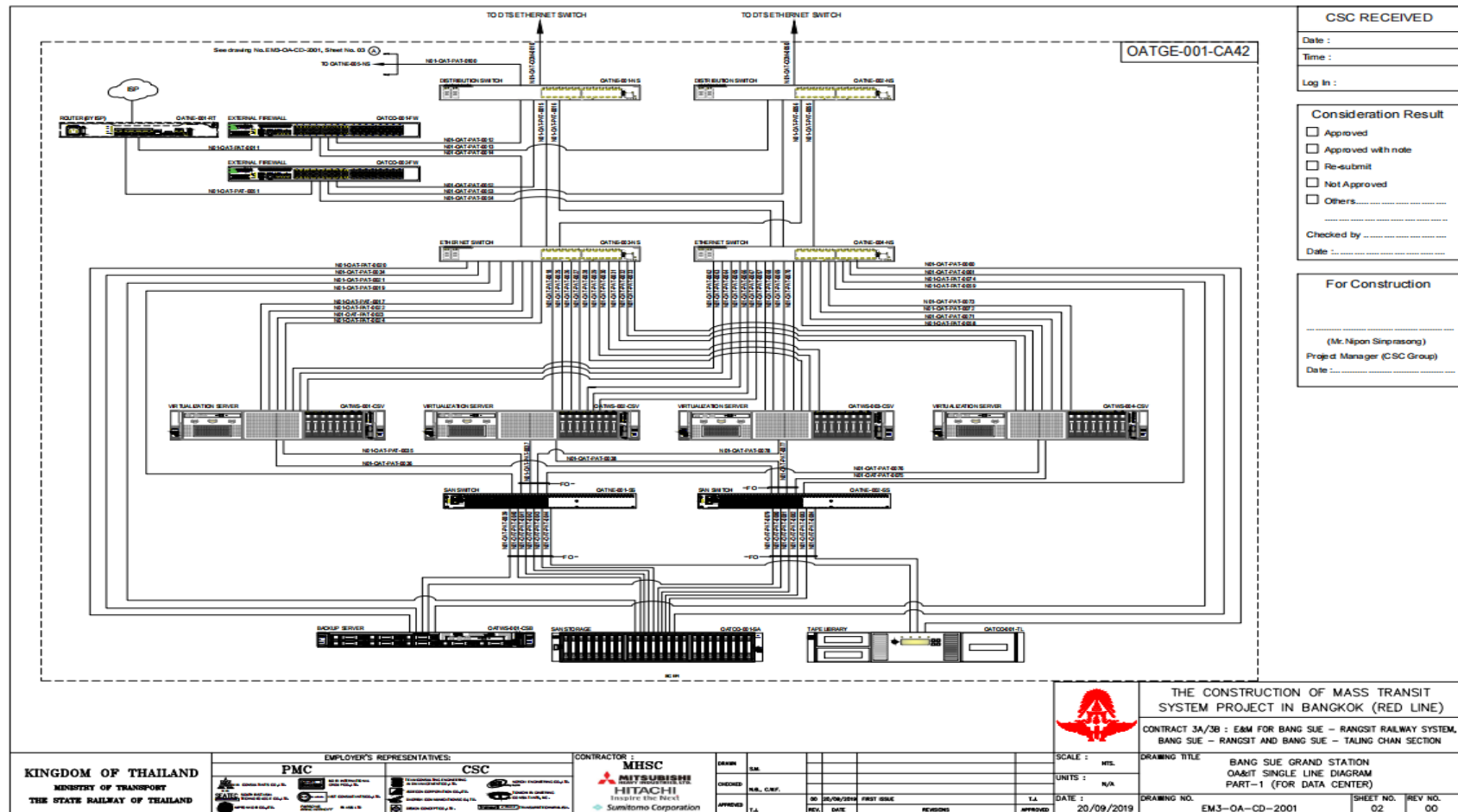
ภาพที่ 1.5 แผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

1.6 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ณ ปัจจุบัน

ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสาร ของ รฟพท. แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนการบริหารจัดการควบคุมการเดินรถไฟฟ้า (ส่วนนี้ เป็นส่วนที่ถูกออกแบบมาเพื่อใช้ในการควบคุมและบริหารจัดการการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง) และส่วนการบริหารจัดการงานด้านการบริหารของ รฟพท. ซึ่งจะเป็นการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสารมาช่วยในการบริหารจัดการการดำเนินงานภายในของบริษัทฯ มีจำนวน 8 ระบบ ดังนี้

- 1) ERP SAP B One
- 2) CMMS – Cimco
- 3) HR – eUnite
- 4) Documents Management – Alfresco
- 5) e-Sarabun
- 6) Email
- 7) Internet
- 8) Intranet

ทั้งนี้ สำหรับการศึกษাজัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟพท. ฉบับนี้ เป็นดำเนินการเฉพาะในส่วนการบริหารจัดการงานด้านการบริหารของ รฟพท. (ไม่รวมในส่วนการบริหารจัดการควบคุมการเดินรถไฟฟ้า) เนื่องจากระบบดังกล่าวถูกออกแบบในลักษณะเป็นเครือข่ายภายใน โดยไม่ได้ออกแบบรองรับการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต ทำให้ระบบการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบมีเพียงอุปกรณ์ Firewall เท่านั้น สำหรับการป้องกันรักษาความมั่นคงปลอดภัยในจุดการเชื่อมต่อกับเครือข่ายภายนอก (โดยผ่านผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ต) และบางส่วนอาศัยโครงสร้างพื้นฐานของส่วนการบริหารจัดการควบคุมการเดินรถไฟฟ้า เช่น โครงข่ายสายสัญญาณใยแก้วนำแสงที่เชื่อมต่อระหว่างสถานี เป็นต้น และเชื่อมต่อผ่านอุปกรณ์กระจายสัญญาณของส่วนการบริหารจัดการควบคุมการเดินรถไฟฟ้าที่ติดตั้งแต่ละสถานี โดยการจัดแบ่ง VLAN สำหรับส่วนการบริหารจัดการงานด้านการบริหารฯ และไม่ได้ออกแบบระบบเครือข่ายไร้สายสำหรับแต่ละสถานี (มีเฉพาะส่วนสำนักงานที่อาคารสำนักงานสถานีกลางบางซื่อ เท่านั้น)



ภาพที่ 1.6 ไดอะแกรมการเชื่อมต่อแม่ข่ายของส่วนการบริหารจัดการด้านการบริหารฯ

สำหรับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสาร ส่วนการบริหารจัดการงานด้านการบริหารฯ ที่ใช้งานปัจจุบัน (ในการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีแดง) พบว่าเป็นระบบที่มาพร้อมกับโครงการจัดสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง โดย รฟฟท. มีได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสารที่ใช้ในช่วงการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตเรียวลิ้งค์ มาใช้งาน ณ สถานีกลางบางซื่อ ดังนั้น ทำให้เจ้าหน้าที่ต้องมีการเรียนรู้และฝึกอบรมการใช้งานระบบและโปรแกรมต่างๆ ซึ่งพบว่าโปรแกรมบางส่วนยังมีคุณสมบัติของฟังก์ชันหรือจำนวนสิทธิการเข้าใช้งาน ไม่เพียงพอหรือน้อยกว่าที่เคยใช้งานกับระบบการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตเรียวลิ้งค์ จึงมีความต้องการให้มีการพัฒนาระบบ แต่พบว่าอุปกรณ์และระบบฯ ยังอยู่ระหว่างช่วงเวลารับประกันความชำรุดบกพร่อง (หลังส่งมอบงาน) (DLP: Defects Liability Period) และจะหมดระยะเวลาส่วนกลางปี 2566 นั้น ดังนั้น รฟฟท. จึงเห็นสมควรการศึกษาและสำรวจความต้องการการพัฒนาระบบฯ เพื่อวางแผนในการดำเนินการต่อไป

1.7 การวิเคราะห์ SWOT (ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล)

เนื่องจากแผนปฏิบัติการดิจิทัล ฉบับนี้ มุ่งเน้นการกำหนดแผนการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารในส่วนการบริหารจัดการงานด้านการบริหารของ รฟพท. ซึ่งจะเป็นการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสารมาช่วยในการบริหารจัดการการดำเนินงานภายในของบริษัทฯ (ไม่รวมส่วนการบริหาร และควบคุมการเดินรถไฟฟ้า)

ดังนั้น ในการวิเคราะห์ SWOT ในหัวข้อนี้ จึงมุ่งเน้นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือเทคโนโลยีดิจิทัล ขององค์กรเป็นหลัก โดยสรุปได้ดังนี้

จุดแข็ง Strength

- 1) บุคลากรส่วนใหญ่เป็นคนรุ่นใหม่ (Gen Y-Z) มีความถนัดและมีประสบการณ์การใช้งานระบบสารสนเทศ มาแล้ว (จาก ARL)
- 2) กฎ/ระเบียบภายใน ยอมรับการทำงานในรูปแบบดิจิทัล
- 3) ระบบสารสนเทศมีความมั่นคงปลอดภัย และได้รับมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัย ISO27001:2013 แล้ว
- 4) ระบบสารสนเทศสำหรับการบริหารฯ ไม่เชื่อมโยงกับ ระบบสารสนเทศในการควบคุมการเดินรถโดยตรง (สามารถดำเนินงานเดินรถได้ แม้ระบบสารสนเทศสำหรับการบริหารฯ ชัดข้อง)

จุดอ่อน Weakness

- 1) ระบบถูกออกแบบไว้ (เป็นระบบปิด) จำนวนจำกัด โดยไม่สอดคล้องและไม่สามารถรองรับความต้องการ การทำงาน
- 2) คุณลักษณะ/สเปกอุปกรณ์ รวมถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ไม่สามารถตอบสนอง/สนับสนุนการ ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) อุปกรณ์/ระบบสารสนเทศเพิ่งได้มีการรับมอຍยังคงมีอายุการใช้งานจึงยังไม่สามารถทดแทนหรือ ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่ได้
- 4) สิทธิในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขระบบเนื่องจากยังอยู่ในช่วง DLP (Defects Liability Period) จึงทำให้ไม่สามารถปรับเปลี่ยนแก้ไขได้
- 5) เจ้าหน้าที่ IT ไม่เพียงพอ

โอกาส Opportunity

- 1) กฎหมาย กำหนดให้ปรับเปลี่ยนการทำงานในรูปแบบดิจิทัล

- 2) เทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่เสถียรมีความหลากหลาย สามารถเลือกใช้งานได้เพื่อรองรับการปฏิบัติงาน (ทั้ง Cloud e-signature ระบบ BI ระบบการจ่ายเงิน เป็นต้น)
- 3) พนักงาน และประชาชน มีอุปกรณ์ระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ (สมาร์ทโฟน) ซึ่งสามารถเป็นอุปกรณ์/ช่องทาง ในการเข้าถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศได้อีกช่องทางหนึ่ง
- 4) หน่วยงานต่างๆ รวมถึงประชาชน มีความตื่นตัวและเริ่มมีประสบการณ์ในการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบการจ่ายเงินผ่านอิเล็กทรอนิกส์ (Cashless/พร้อมเพย์) ระบบสวัสดิการภาครัฐ (แอปเป๋าตังค์) เป็นต้น
- 5) เครือข่ายอินเทอร์เน็ตไร้สาย ของผู้ให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการแล้ว
- 6) ปัญหาการเพิ่มราคาค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อปัญหาสภาพ การจราจร ปัญหามลพิษด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงการเปิดการให้บริการรถไฟฟ้าหลายเส้นทางครอบคลุม การเดินทาง ทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทำให้ประชาชนคนรุ่นใหม่ (วัยรุ่น วัยทำงาน) ปรับเปลี่ยนมาใช้บริการ เดินทางด้วยรถไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความพร้อมและเข้าถึงเทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ภัยคุกคาม Threat

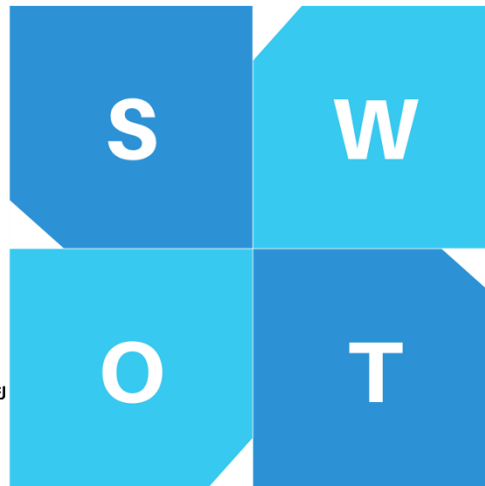
- 1) ความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์
- 2) เงื่อนไขและข้อกำหนดตามกฎหมายค่อนข้างมีรายละเอียดที่จำเป็นต้องปฏิบัติจำนวนมาก เช่น พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 พ.ร.บ.การปฏิบัติงานทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565 เป็นต้น
- 3) การถูกโจรกรรมตัดสายสัญญาณ เนื่องจากสถานีบางส่วนเป็นพื้นที่เปิดประชาชนสามารถเข้าถึง/เดินผ่านพื้นที่ได้

Strength

บุคลากรมีทักษะ IT
กฎระเบียบสนับสนุน
ระบบมีความมั่นคงปลอดภัย
ระบบบริหารกับควบคุมเดินรถ
เป็นอิสระต่อกัน

Opportunity

กฎหมายส่งเสริมการใช้ดิจิทัล
มีตัวเลือกเทคโนโลยีหลากหลาย
การใช้ smartphone แพร่หลาย
องค์กรและประชาชนสามารถใช้
เทคโนโลยีที่ทันสมัย
เครือข่ายไร้สายครอบคลุมพื้นที่



Weakness

ระบบปิด
PC/OA ไม่ตอบสนองการทำงาน
การดำเนินการในช่วง DLP
เจ้าหน้าที่ IT ไม่เพียงพอ

Threat

การโจมตีทางไซเบอร์
มีกฎหมายที่จำเป็นต้องปฏิบัติ
จำนวนมาก PDPA
ถูกโจรกรรมตัดสายสัญญาณ
ทำลายทรัพย์สิน

ภาพที่ 1.7 ภาพรวมการวิเคราะห์ SWOT

1.8 การประเมิน (Assessment) เพื่อจัดทำ Gap Analysis ในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และ Cyber Security

การประเมิน (Assessment) เพื่อจัดทำ Gap Analysis ในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และ Cyber Security ของ รฟฟท. โดยอาศัยหัวข้อการประเมิน (Audit Checklist) ตามมาตรฐาน ISO27001:2013 (ISMS Gap Analysis) จาก 14 ด้าน ดังนี้

- 1) นโยบายความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ และวัตถุประสงค์ (Information security policy and objectives) (1 ตัวควบคุม 4 ประเด็นคำถาม)
- 2) โครงสร้างทางด้านความมั่นคงปลอดภัยสำหรับองค์กร (Organization of information security) (2 ตัวควบคุม 9 ประเด็นคำถาม)
- 3) ความมั่นคงปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับบุคคลากร (Human Resource Security) (3 ตัวควบคุม 7 ประเด็นคำถาม)
- 4) การบริหารจัดการทรัพย์สินขององค์กร (Asset Management) (3 ตัวควบคุม 26 ประเด็นคำถาม)
- 5) การควบคุมการเข้าถึง (Access Control) (4 ตัวควบคุม 30 ประเด็นคำถาม)
- 6) การเข้ารหัสข้อมูล (Cryptography) (1 ตัวควบคุม 5 ประเด็นคำถาม)
- 7) การสร้างความมั่นคงปลอดภัยทางกายภาพและสิ่งแวดล้อม (Physical and Environmental Security) (2 ตัวควบคุม 23 ประเด็นคำถาม)
- 8) ความมั่นคงปลอดภัยสำหรับการดำเนินงาน (Operations Security) (7 ตัวควบคุม 21 ประเด็นคำถาม)
- 9) ความมั่นคงปลอดภัยสำหรับการสื่อสารข้อมูล (Communications security) (2 ตัวควบคุม 9 ประเด็นคำถาม)
- 10) ความมั่นคงปลอดภัยในกระบวนการพัฒนาและสนับสนุน (Security in development and support processes) (3 ตัวควบคุม 14 ประเด็นคำถาม)
- 11) ความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการภายนอก (Supplier relationships) (2 ตัวควบคุม 5 ประเด็นคำถาม)
- 12) การบริหารจัดการเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงปลอดภัยขององค์กร (Information Security Incident Management) (1 ตัวควบคุม 7 ประเด็นคำถาม)

- 13) หัวข้อพื้นฐานสำหรับการบริหารความต่อเนื่องในการดำเนินงานขององค์กร (Information security aspects of business continuity management) (2 ตัวควบคุม 4 ประเด็นคำถาม)
- 14) การปฏิบัติตามข้อกำหนด (Compliance) (2 ตัวควบคุม 9 ประเด็นคำถาม)

จาก 14 ด้าน 35 ตัวควบคุม 100 กว่าคำถาม พบว่าก่อนดำเนินการยังไม่มีดำเนินการจัดทำข้อมูลอย่างชัดเจน (กล่าวคือ ไม่มีเอกสารหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษร บางส่วนอาจมีการดำเนินการแต่ไม่มีการจัดทำเป็นบันทึกเอกสารหลักฐานไว้) จึงส่งผลให้การประเมินเพื่อจัดทำ Gap Analysis ในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และ Cyber Security ทุกหัวข้อประเมินพบว่าไม่มีทุกหัวข้อ รายละเอียดตามแบบฟอร์ม Audit Check List เลขที่เอกสาร FM-CIS—30 ซึ่งประเมินในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565

สำหรับด้านระบบสารสนเทศ และเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ พบว่าระบบฯ ถูกออกแบบมาเป็นระบบปิด (ไม่ได้ถูกออกแบบให้มีการเชื่อมต่อเครือข่ายอินเทอร์เน็ต) ส่งผลให้ไม่พบอุปกรณ์การรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศเฉพาะด้าน ยกเว้นอุปกรณ์ Firewall เท่านั้น (อุปกรณ์ฯ เฉพาะด้าน เช่น IPS, IDS, รวมถึง Anti-spam Mail Gateway เป็นต้น) อีกทั้งระบบที่ออกแบบสำหรับงานส่วนการบริหารงานสำนักงานมีคุณสมบัติ/คุณลักษณะที่ด้อยกว่าระบบฯ ที่ รฟฟท. เคยใช้งานในคราวที่บริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ และจำนวนสิทธิการเข้าใช้งานระบบไม่เพียงพอต่อบุคลากรในการปฏิบัติงาน ทำให้เป็นอุปสรรคในการดำเนินงานเป็นอย่างยิ่ง

1.9 การวิเคราะห์เทคโนโลยีดิจิทัลปัจจุบันและแนวโน้มการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้า รวมถึงการเข้าถึงและรับรู้เทคโนโลยีดิจิทัลของประชาชน

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นหนึ่งหน่วยงานในระบบนิเวศการขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงเมืองหลวงกับพื้นที่ปริมณฑล เทคโนโลยีดิจิทัลปัจจุบันสามารถนำมาส่งเสริมการใช้บริการ และเติมเต็มคุณภาพการให้บริการกับประชาชน ตั้งแต่การวางแผนการเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทางอย่างไร้รอยต่อ โดยเชื่อมโยงข้อมูลรถไฟฟ้าสายสีต่างกับผู้ใช้บริการแผนที่นำทาง และผู้ใช้บริการสาธารณะอื่นๆ เช่น Google Maps, Grab, Line man รวมไปถึงผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ เทคโนโลยีดิจิทัลเอื้อต่อการให้ข้อมูลบริการที่มีรายละเอียดครบถ้วน สำหรับบุคคลทั่วไป รวมไปถึงคนพิการและผู้สูงอายุ ลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงข้อมูลและเข้าใช้บริการ ด้านการจำหน่ายบัตรโดยสารเทคโนโลยี EMV Contactless ซึ่งมีการใช้งานแพร่หลายในต่างประเทศ และเริ่มใช้งานในประเทศไทย ช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวกสบาย ปลอดภัยจากโรคระบาด ไม่ต้องใช้บัตรโดยสาร ไม่ต้องใช้เงินสด และลดการสัมผัส (Ticketless, Cashless, Contactless) และยังรองรับการบูรณาการกับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าอื่นๆ ในการคิดค่าบริหารร่วมกันในลักษณะตัวร่วมๆ เพื่อลดภาระค่าแรกเข้าให้กับผู้ใช้บริการ หรือคิดแพคเกจค่าเดินทางแบบรายสัปดาห์ รายเดือน รายปีได้ต่อไป และรองรับการให้บริการกับผู้ใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐได้ หากมีนโยบายสนับสนุนในอนาคต เทคโนโลยีดิจิทัลสามารถเพิ่มช่องทางการให้ข้อมูลและเข้าถึงประชาชนผ่าน mobiles app และเครือข่ายสังคม รองรับการสอบถามข้อมูล การให้ข้อเสนอแนะติชมต่างๆ แบบทุกทิศทาง (omni channel) รวมถึงการประเมินความพึงพอใจอย่างต่อเนื่อง เพื่อเข้าใจความต้องการของประชาชน และสามารถปรับปรุงการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

ด้านการบริหารจัดการองค์กร เทคโนโลยีดิจิทัลที่สมบูรณ์เอื้อให้เกิดการทำงานที่ตอบโจทย์กลยุทธ์ขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การปรับเปลี่ยนการทำงานเป็นรูปแบบ paperless ลดการใช้กระดาษด้วยการใช้ระบบสารสนเทศที่รองรับการทำงานในทุกกระบวนการเอื้อให้ปรับเปลี่ยนลดขั้นตอนและลดระยะเวลาการดำเนินการต่างๆ ทดแทนกระบวนการดั้งเดิมและการใช้เอกสารที่เป็นกระดาษ การทำลายไซโลและใช้ข้อมูลร่วมกันผ่านกระบวนการกำกับดูแลข้อมูล Data Governance การใช้ลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ e-signature ร่วมกับเทคโนโลยีอื่นๆ สำหรับการระบุตัวตนและยืนยันตัวตนของคุณลูกค้า (Identification & Authentication) ช่วยให้การใช้งานผ่านระบบออนไลน์ได้อย่างสมบูรณ์ ทำงานได้ทุกที่ทุกเวลา ทุกอุปกรณ์ (Anywhere, Anytime, Any device) และมีความมั่นคงปลอดภัย นำเทคโนโลยี AI และ big data analytics เข้ามาต่อยอดช่วยในการตัดสินใจผ่าน dash board สามารถคาดการณ์ฉลากทัศน์ต่างๆ ตอบคำถามเชิงวิเคราะห์แบบ ถ้า... แล้ว... (what if analysis) หากจะมีระบบการทำงานที่ตอบสนองกลยุทธ์ขององค์กรแล้ว โครงสร้างพื้นฐานที่มีความมั่นคงปลอดภัย เชื่อถือได้ เทคโนโลยีคลาวด์เป็นทางเลือกที่มีความยืดหยุ่นสูงสุด ทั้งให้การให้บริการเครื่องแม่ข่าย การจัดเก็บข้อมูล การกู้คืนจากภัยพิบัติ

Disaster Recovery Site เรื่องสุดท้ายที่สำคัญที่สุดคือ Cyber Security ที่จะรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กรทั้งหมด รักษาความต่อเนื่องในการให้บริการ ป้องกันการรั่วไหลของข้อมูล โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลส่วนบุคคลที่มีความเสี่ยงที่ไม่เป็นไปตามกฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (Personal Data Protection Act: PDPA) เทคโนโลยี Cyber Security มักจะมีต้นทุนที่สูงและเปรียบเทียบเป็นผลตอบแทนได้ยาก จึงต้องเปรียบเทียบกับความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้ เช่น การสูญเสียดูข้อมูลหรือโดนเรียกค่าไถ่ซึ่งจะนำมาซึ่งการเสื่อมเสียชื่อเสียง และความน่าเชื่อถือขององค์กร รวมถึงความเสี่ยงการผิดกฎหมายทั้งทางอาญาและทางแพ่ง

1.10 ความต้องการรูปแบบการให้บริการจากผู้ให้บริการ

ผลการสำรวจความต้องการรูปแบบการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 : พฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ส่วนที่ 3 : ความคาดหวังและความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ส่วนที่ 4 : ความภักดีต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ส่วนที่ 5 : ความต้องการรูปแบบการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง

ส่วนที่ 6 : ความต้องการรูปแบบการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง (เพิ่มเติม)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาและสำรวจความต้องการรูปแบบการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดงครั้งนี้คือ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยสำรวจจากทุกสถานี รวมทั้งสิ้น 13 สถานี เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ภายในสถานีและที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานีรัศมี 500 เมตร รวมทั้งสิ้น 504 หน่วยตัวอย่าง สามารถจำแนกตามสถานีและพื้นที่เก็บข้อมูล นำเสนอดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 กลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานีและพื้นที่เก็บข้อมูล

(n=504)

สถานี	พื้นที่เก็บข้อมูล		รวม
	ภายในสถานี	บริเวณใกล้เคียง	
รังสิต	19	19	38
หลักหก	19	19	38
ดอนเมือง	19	19	38
การเคหะ	19	19	38
หลักสี่	19	19	38
ทุ่งสองห้อง	20	20	40
บางเขน	20	20	40
วัดเสมียนนารี	20	20	40
จตุจักร	20	20	40
กลางบางซื่อ	20	20	40
บางซื่อ	19	19	38
บางบำหรุ	19	19	38
ตลิ่งชัน	19	19	38
รวม	252	252	504

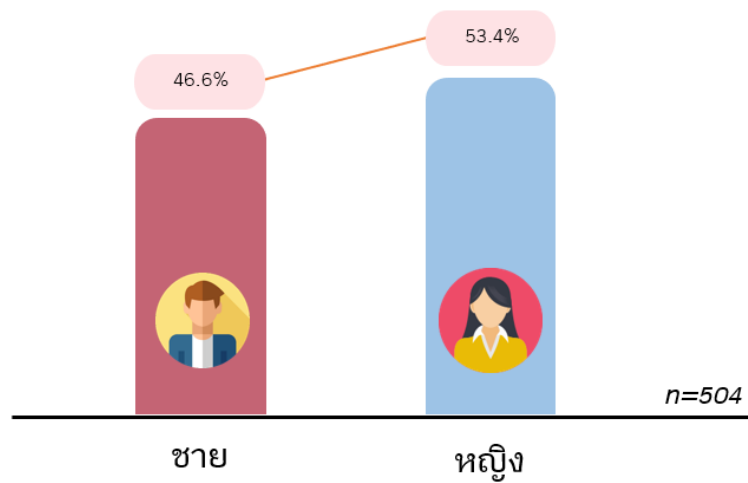
1.10.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1) เพศ กลุ่มตัวอย่างเพศหญิงและเพศชายมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 53.4 (269 คน) ส่วนเพศชาย ร้อยละ 46.6 (235 คน) นำเสนอดังตารางที่ 1.2 และภาพที่ 1.8

ตารางที่ 1.2 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

(n=504)

เพศ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
ชาย	235	46.6	2
หญิง	269	53.4	1
รวม	504	100.0	



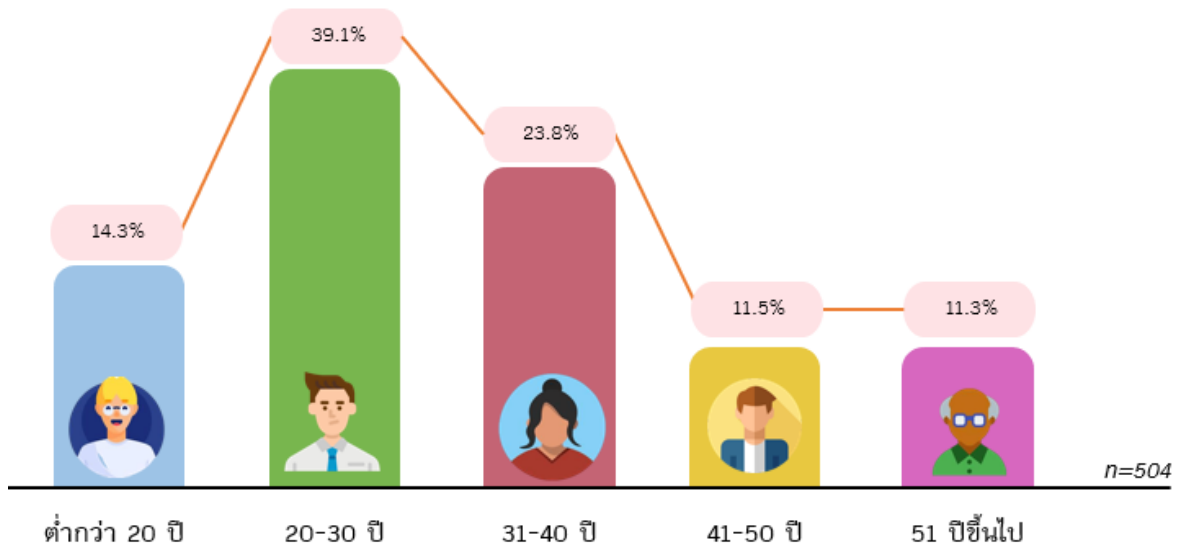
ภาพที่ 1.8 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

2) **ช่วงอายุ** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 20 - 30 ปี ร้อยละ 39.1 (197 คน) รองลงมา ช่วงอายุ 31 - 40 ปี ร้อยละ 23.8 (120 คน) อายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 14.3 (72 คน) ช่วงอายุ 41 - 50 ปี และอายุตั้งแต่ 51 ปี มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 11.5 (58 คน) และ ร้อยละ 11.3 (57 คน) ตามลำดับ นำเสนอดังตารางที่ 1.3 และภาพที่ 1.9

ตารางที่ 1.3 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงอายุ

(n=504)

ช่วงอายุ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
ต่ำกว่า 20 ปี	72	14.3	3
20 - 30 ปี	197	39.1	1
31 - 40 ปี	120	23.8	2
41 - 50 ปี	58	11.5	4
ตั้งแต่ 51 ปีขึ้นไป	57	11.3	5
รวม	504	100.0	



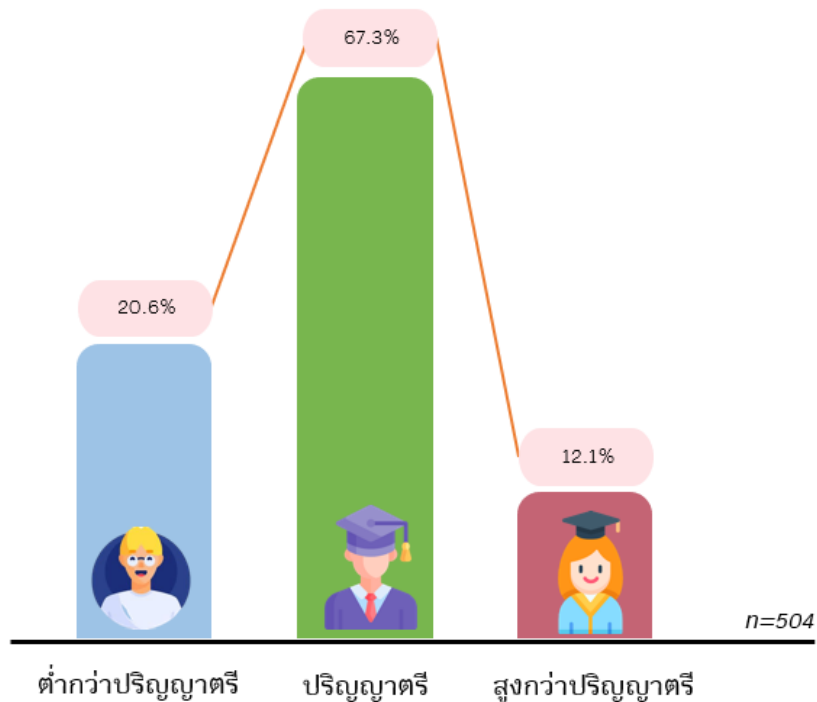
ภาพที่ 1.9 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงอายุ

3) ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 67.3 (339 คน) รองลงมา ต่ำกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 20.6 (104 คน) และสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 12.1 (61 คน) ตามลำดับ นำเสนอดังตารางที่ 1.4 และภาพที่ 1.10

ตารางที่ 1.4 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

(n=504)

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	104	20.6	2
ปริญญาตรี	339	67.3	1
สูงกว่าปริญญาตรี	61	12.1	3
รวม	504	100.0	



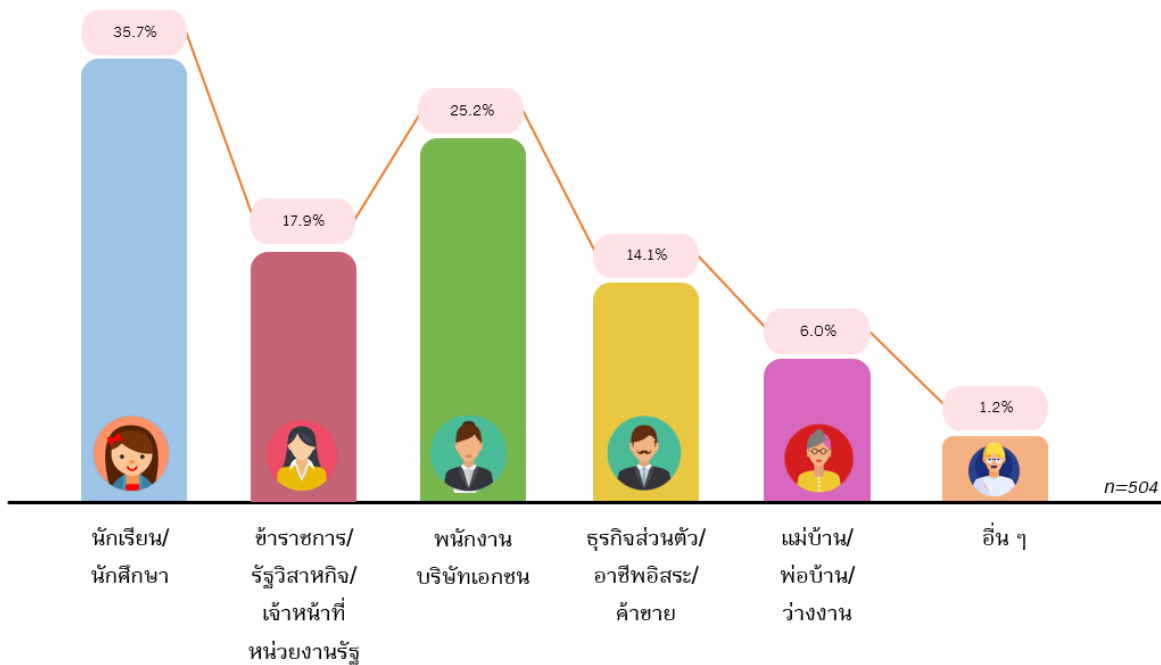
ภาพที่ 1.10 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

4) อาชีพ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 35.7 (180 คน) รองลงมาประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 25.2 (127 คน) ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/เจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐ ร้อยละ 17.9 (90 คน) ธุรกิจส่วนตัว/อาชีพอิสระ/ค้าขาย ร้อยละ 14.1 (71 คน) แม่บ้าน/พ่อบ้าน/ว่างงาน ร้อยละ 6.0 (30 คน) และอื่น ๆ ร้อยละ 1.2 (6 คน) ตามลำดับ นำเสนอดังตารางที่ 1.5 และภาพที่ 1.11

ตารางที่ 1.5 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับอาชีพ

(n=504)

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
นักเรียน/นักศึกษา	180	35.7	1
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/เจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐ	90	17.9	3
พนักงานบริษัทเอกชน	127	25.2	2
ธุรกิจส่วนตัว/อาชีพอิสระ/ค้าขาย	71	14.1	4
แม่บ้าน/พ่อบ้าน/ว่างงาน	30	6.0	5
อื่น ๆ	6	1.2	1
รวม	504	100.0	



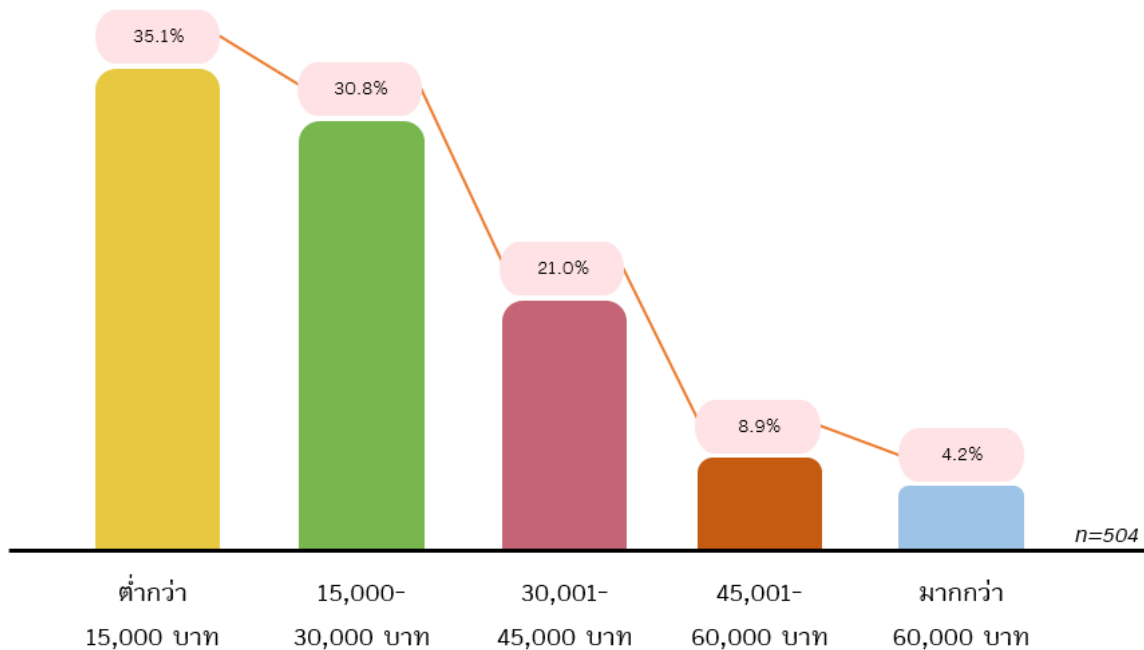
ภาพที่ 1.11 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

5) **รายได้ต่อเดือน** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท ร้อยละ 35.1 (177 คน) รองลงมาอยู่ในช่วง 15,000-30,000 บาท ร้อยละ 30.8 (155 คน) อยู่ในช่วง 30,001-45,000 บาท ร้อยละ 21.0 (106 คน) อยู่ในช่วง 45,001-60,000 บาท ร้อยละ 8.9 (45 คน) และมากกว่า 60,000 บาท ร้อยละ 4.2 (21 คน) ตามลำดับ นำเสนอด้งตารางที่ 1.6 และภาพที่ 1.12

ตารางที่ 1.6 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

(n=504)

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
ต่ำกว่า 15,000 บาท	177	35.1	1
15,000 - 30,000 บาท	155	30.8	2
30,001-45,000 บาท	106	21.0	3
45,001 - 60,000 บาท	45	8.9	4
มากกว่า 60,000 บาท	21	4.2	5
รวม	504	100.0	



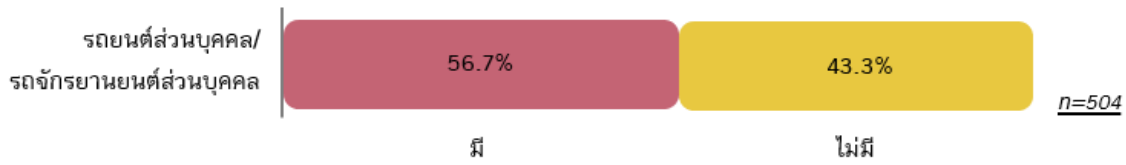
ภาพที่ 1.12 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

6) **การมีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 56.7 (286 คน) ในขณะที่ ไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 43.3 (218 คน) นำเสนอดังตารางที่ 1.7 และภาพที่ 1.13

ตารางที่ 1.7 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการมีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

(n=504)

การมีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
มี	286	56.7	1
ไม่มี	218	43.3	2
รวม	504	100.0	

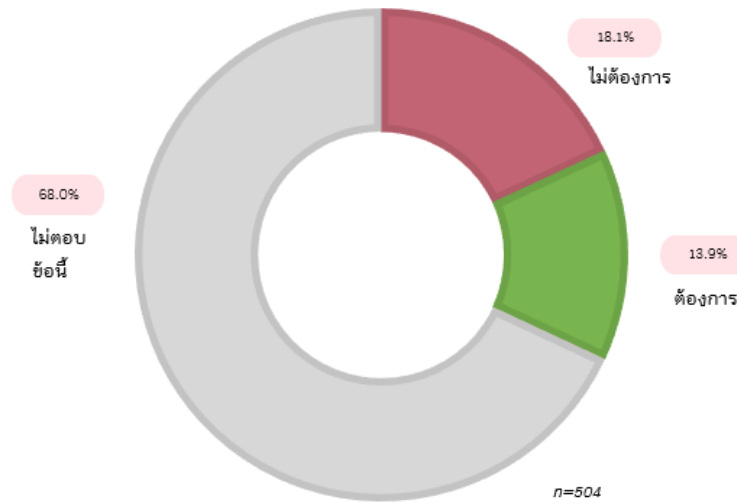


ภาพที่ 1.13 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการมีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

7) **ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม ร้อยละ 18.1 (91 คน) รองลงมา ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม ร้อยละ 13.9 (70 คน) ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างไม่ตอบคำถามข้อนี้ ร้อยละ 68.0 (343 คน) หมายเหตุ : กลุ่มตัวอย่างที่ตอบคำถามข้อนี้มีทั้งผู้พิการและไม่ใช้ผู้พิการ นำเสนอดังตารางที่ 1.8 และภาพที่ 1.14

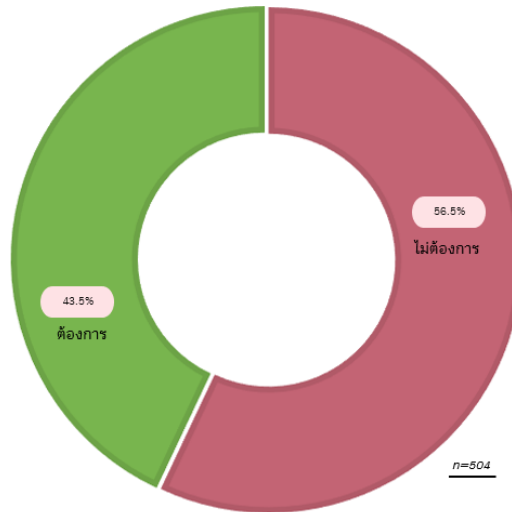
ตารางที่ 1.8 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม (n=504)

ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
ไม่ต้องการ	91	18.1	1
ต้องการ	70	13.9	2
** ไม่ตอบข้อนี้ (ไม่ใช่ผู้พิการ)	343	68.0	
รวม	504	100.0	



ภาพที่ 1.14 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม

เมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ตอบคำถามข้อนี้ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม คิดเป็นร้อยละ 56.5 ส่วนผู้ที่ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม คิดเป็นร้อยละ 43.5 นำเสนอตั้งภาพที่ 1.15



ภาพที่ 1.15 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพิ่มเติม (พิจารณาเฉพาะผู้ตอบคำถาม)

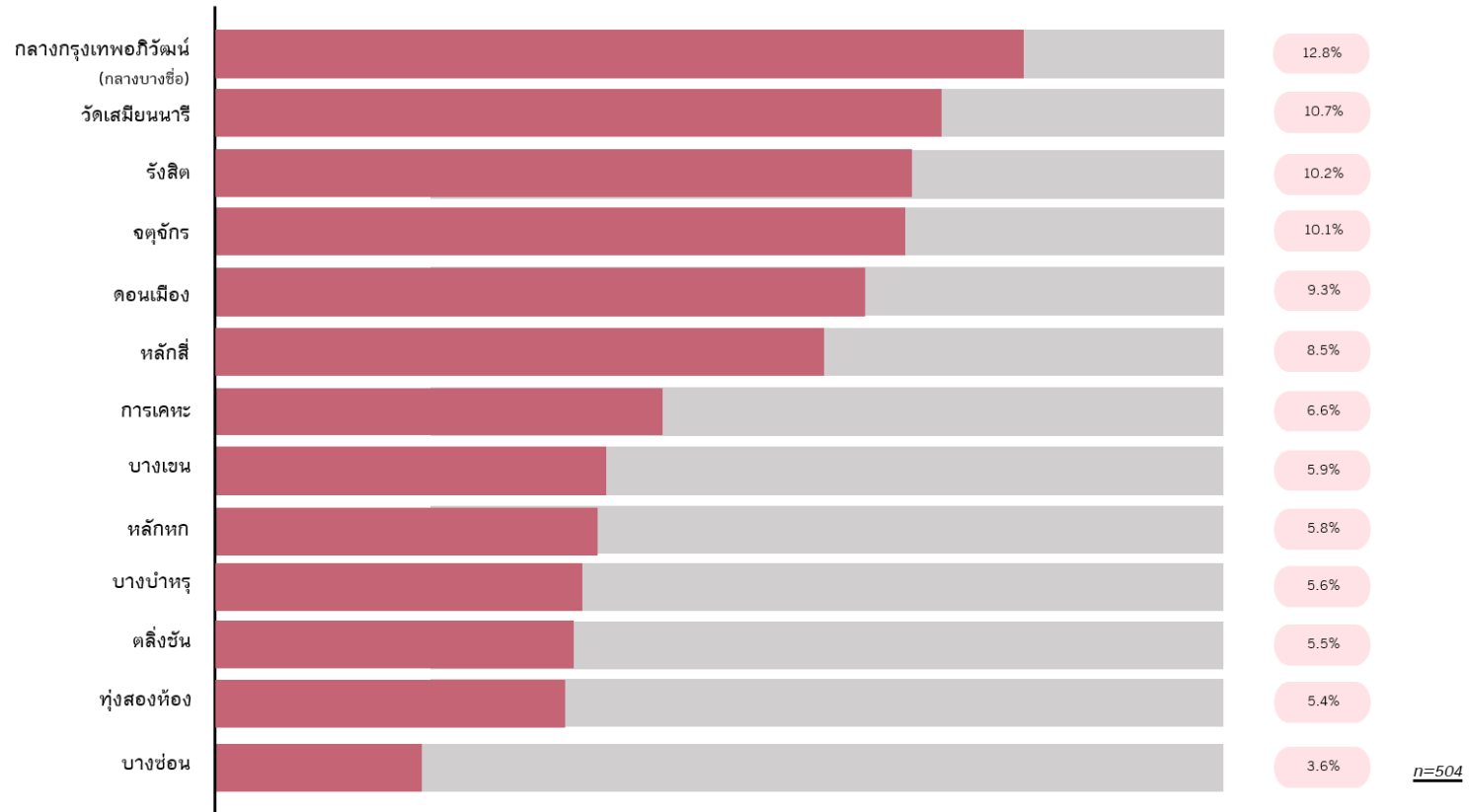
1.10.2 ส่วนที่ 2: พฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

1) สถานีรถไฟฟ้าที่ใช้บริการเป็นประจำ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ (กลางบางซื่อ) เป็นประจำ ร้อยละ 12.8 (259 คน) รองลงมา คือ สถานีวัดเสมียนนารี ร้อยละ 10.7 (217 คน) สถานีรังสิต ร้อยละ 10.2 (208 คน) สถานีจตุจักร ร้อยละ 10.1 (204 คน) สถานีดอนเมือง ร้อยละ 9.3 (189 คน) สถานีหลักสี่ ร้อยละ 8.5 (173 คน) สถานีการเคหะ ร้อยละ 6.6 (134 คน) สถานีบางเขน ร้อยละ 5.8 (120 คน) สถานีหลักหก ร้อยละ 5.8 (118 คน) สถานีบางบำหรุ ร้อยละ 5.6 (114 คน) สถานีตลิ่งชัน ร้อยละ 5.5 (113 คน) สถานีทุ่งสองห้อง ร้อยละ 5.4 (110 คน) ในขณะที่ สถานีบางซื่อ กลุ่มตัวอย่างใช้บริการเป็นประจำน้อยที่สุด ร้อยละ 3.6 (73 คน) ตามลำดับ นำเสนอตารางที่ 1.9 และภาพที่ 1.16

ตารางที่ 1.9 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงที่ใช้บริการเป็นประจำ

(n=504)

สถานี (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
รังสิต	208	10.2	3
หลักหก	118	5.8	9
ดอนเมือง	189	9.3	5
การเคหะ	134	6.6	7
หลักสี่	173	8.5	6
ทุ่งสองห้อง	110	5.4	12
บางเขน	120	5.9	8
วัดเสมียนนารี	217	10.7	2
จตุจักร	204	10.1	4
กลางกรุงเทพอภิวัฒน์ (กลางบางซื่อ)	259	12.8	1
บางซื่อ	73	3.6	13
บางบำหรุ	114	5.6	10
ตลิ่งชัน	113	5.5	11
รวม	2,032	100.0	



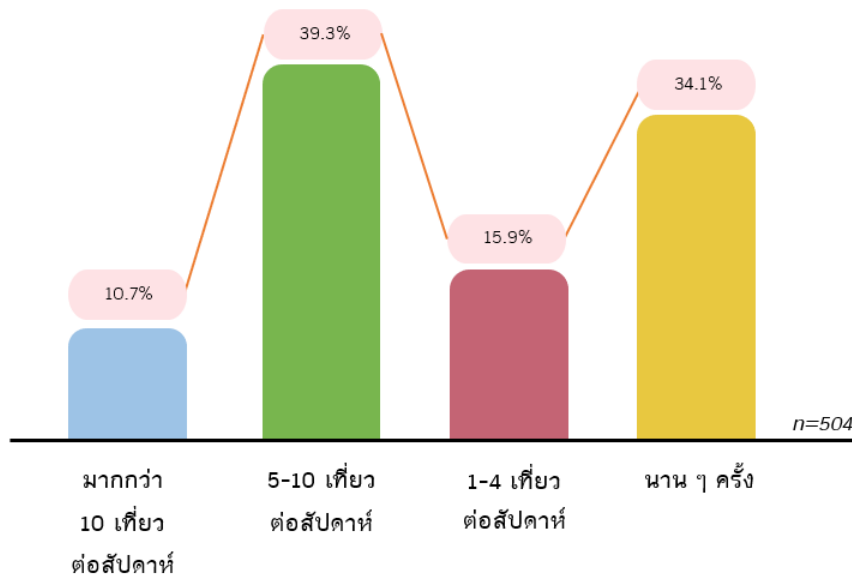
ภาพที่ 1.16 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงที่ใช้บริการเป็นประจำ

2) **ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยเฉลี่ย 5-10 เที่ยวต่อสัปดาห์ ร้อยละ 39.3 (198 คน) รองลงมาใช้บริการนาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 34.1 (172 คน) ใช้บริการ 1-4 เที่ยวต่อสัปดาห์ ร้อยละ 15.9 (80 คน) และใช้บริการมากกว่า 10 เที่ยวต่อสัปดาห์ ร้อยละ 10.7 (54 คน) (กรณีใช้บริการไปและกลับ คิดเป็น 2 เที่ยว) ตามลำดับ นำเสนอดังตารางที่ 1.10 และภาพที่ 1.17

ตารางที่ 1.10 ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยเฉลี่ยต่อสัปดาห์

(n=504)

ความถี่ในการใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
มากกว่า 10 เที่ยวต่อสัปดาห์	54	10.7	4
5-10 เที่ยวต่อสัปดาห์	198	39.3	1
1-4 เที่ยวต่อสัปดาห์	80	15.9	3
นาน ๆ ครั้ง	172	34.1	2
รวม	504	100.0	



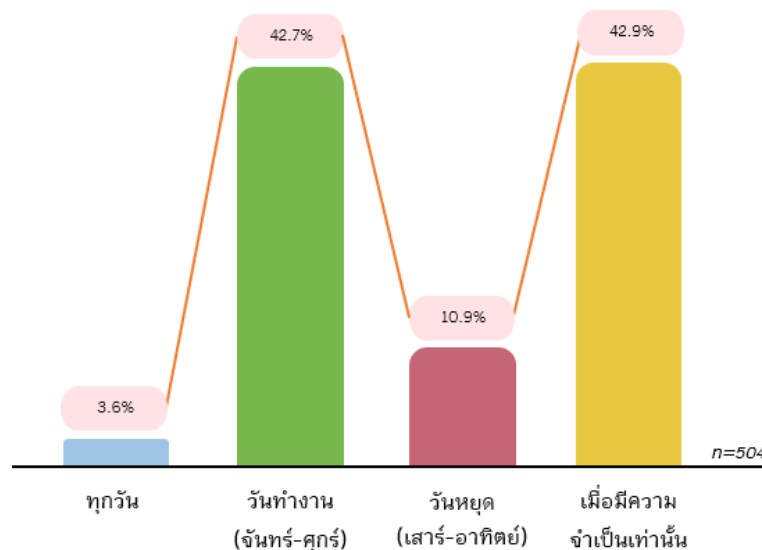
ภาพที่ 1.17 ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยเฉลี่ยต่อสัปดาห์

3) **วันที่ใช้บริการ** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงเฉพาะเมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น ร้อยละ 42.9 (216 คน) โดยมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับใช้บริการในวันทำงาน (จันทร์-ศุกร์) คือ ร้อยละ 42.7 (215) รองลงมาใช้บริการในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) ร้อยละ 10.9 (55 คน) และใช้บริการทุกวัน ร้อยละ 3.6 (18 คน) ตามลำดับ นำเสนอดังตารางที่ 1.11 และภาพที่ 1.18

ตารางที่ 1.11 วันที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

(n=504)

วันที่ใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
ทุกวัน	18	3.6	4
วันทำงาน (จันทร์-ศุกร์)	215	42.7	2
วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)	55	10.9	3
ใช้เฉพาะเมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น	216	42.9	1
รวม	504	100.0	



ภาพที่ 1.18 วันที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

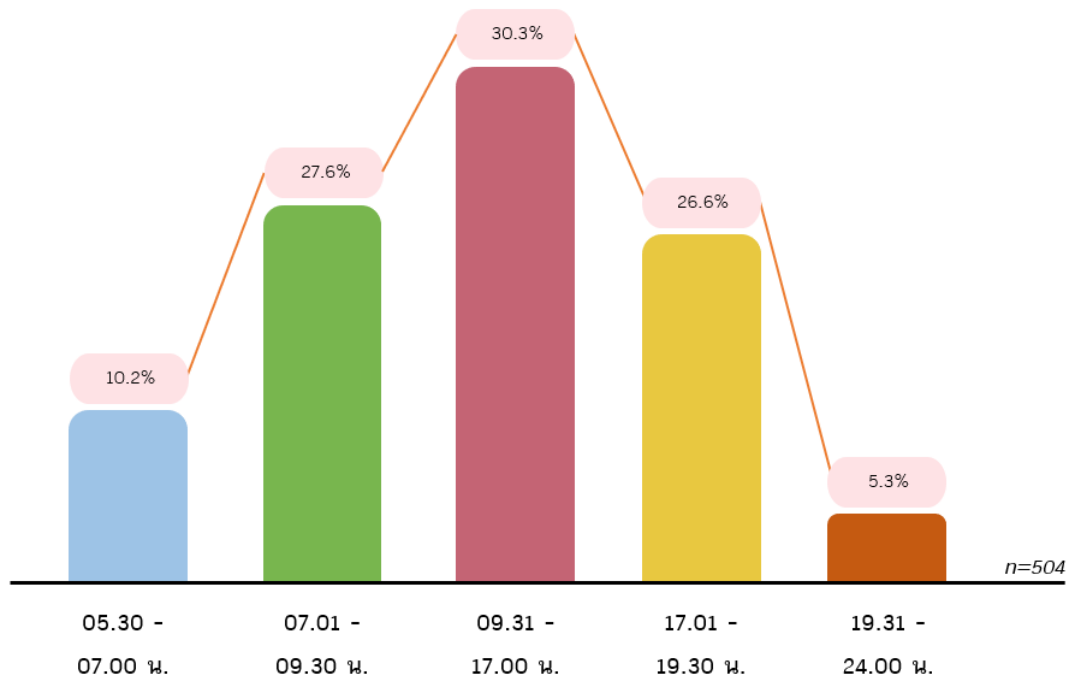
4) **ช่วงเวลาที่ใช้บริการ** (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในช่วงเวลา 09.31-17.00 น. ร้อยละ 30.3 (270 คน) รองลงมา ช่วงเวลา 07.01-09.30 น. ร้อยละ 27.6 (246

คน) ช่วงเวลา 17.01-19.30 น. ร้อยละ 26.6 (237 คน) ช่วงเวลา 05.30-07.00 น. ร้อยละ 10.2 (91 คน) และช่วงเวลา 19.31-24.00 น. ร้อยละ 5.3 (47 คน) ตามลำดับ นำเสนอดังตารางที่ 1.12 และภาพที่ 1.19

ตารางที่ 1.12 ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

(n=504)

ช่วงเวลาที่ใช้บริการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
05.30 – 07.00 น.	91	10.2	4
07.01 – 09.30 น.	246	27.6	2
09.31 – 17.00 น.	270	30.3	1
17.01 – 19.30 น.	237	26.6	3
19.31 – 24.00 น.	47	5.3	5
รวม	891	100.0	



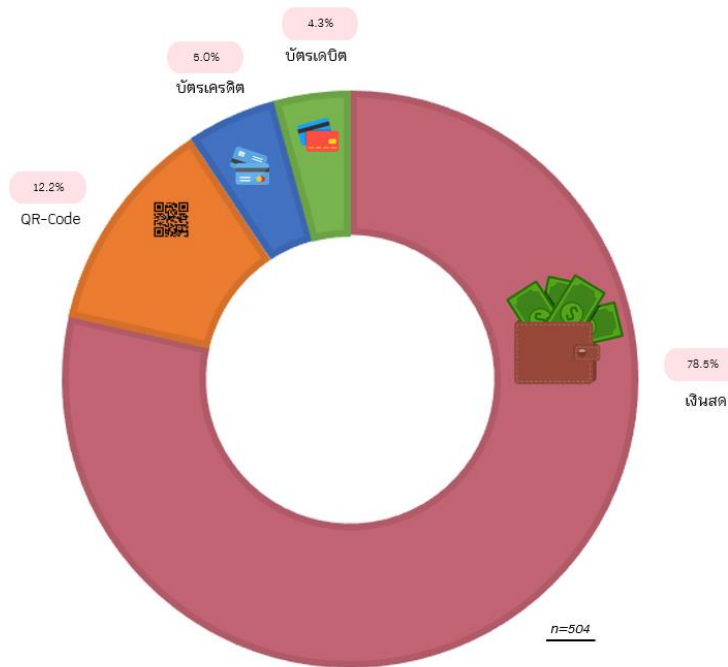
ภาพที่ 1.19 ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

5) วิธีซื้อบัตรโดยสาร/เหรียญโดยสาร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ซื้อบัตรโดยสาร/เหรียญโดยสารด้วยเงินสด ร้อยละ 80.6 รองลงมาซื้อด้วย QR-Code ร้อยละ 12.5 ซื้อด้วยบัตรเครดิต ร้อยละ 5.2 และซื้อด้วยบัตรเดบิต ร้อยละ 4.4 ตามลำดับ นำเสนอดังตารางที่ 1.13 และภาพที่ 1.20

ตารางที่ 1.13 วิธีซื้อบัตรโดยสาร/เหรียญโดยสาร

(n=504)

วิธีซื้อบัตรโดยสาร/เหรียญโดยสาร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
เงินสด	406	78.5	1
QR-Code	63	12.2	2
บัตรเดบิต	22	4.3	4
บัตรเครดิต	26	5.0	3
รวม	517	100.0	



ภาพที่ 1.20 วิธีซื้อบัตรโดยสาร/เหรียญโดยสาร

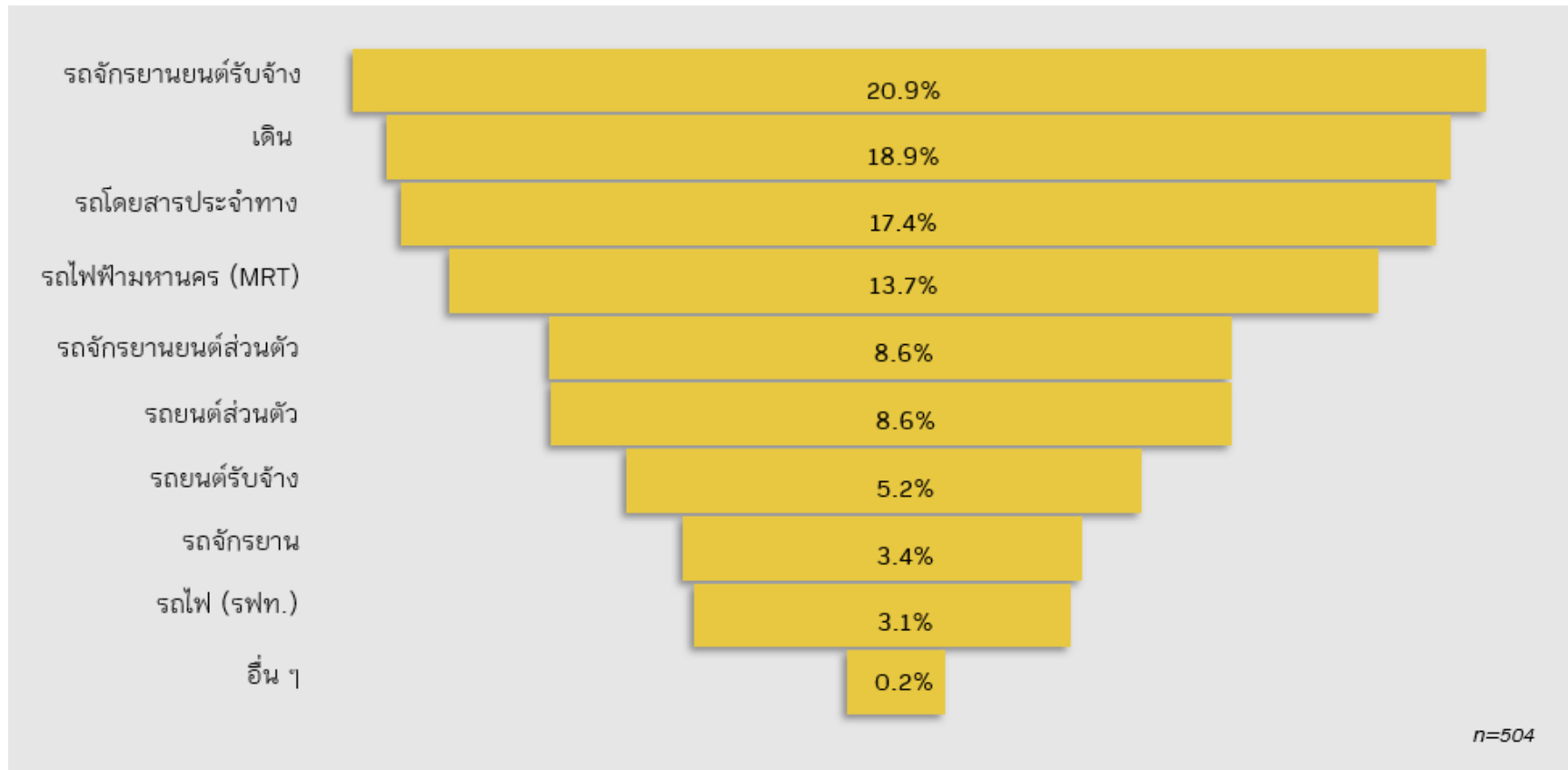
6) วิธีเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีต้นทาง (ตอบได้มากกว่า 1 วิธี) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มักเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 20.9 (218 คน) รองลงมา คือ การเดิน ร้อยละ 18.9 (197 คน) รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์ รถตู้ รถสองแถว ฯลฯ) ร้อยละ 17.4 (182 คน) รถไฟฟ้ามหานคร (MRT) ร้อยละ 13.7 (143 คน) รถยนต์ส่วนตัว และรถจักรยานยนต์ส่วนตัวมีสัดส่วนเท่ากัน คือ ร้อยละ 8.6 (90 คน) รถยนต์รับจ้าง ร้อยละ 5.2 (54 คน)

รถจักรยายน ร้อยละ 3.4 (35 คน) รถไฟ (รฟท.) ร้อยละ 3.1 (32 คน) และอื่นๆ ร้อยละ 0.2 (2 คน) ตามลำดับ
นำเสนอตั้งตารางที่ 1.14 และภาพที่ 1.21

ตารางที่ 1.14 วิธีเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานต้นทาง

(n=504)

วิธีเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง ในสถานต้นทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
เดิน	197	18.9	2
รถจักรยายน	35	3.4	8
รถจักรยายนยนต์ส่วนตัว	90	8.6	5
รถจักรยายนยนต์รับจ้าง	218	20.9	1
รถยนต์ส่วนตัว	90	8.6	5
รถยนต์รับจ้าง	54	5.2	7
รถไฟ (รฟท.)	32	3.1	9
รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์ รถตู้ รถสองแถว ฯลฯ)	182	17.4	3
รถไฟฟ้ามหานคร (MRT)	143	13.7	4
อื่น ๆ	2	0.2	10
รวม	1,043	100.0	



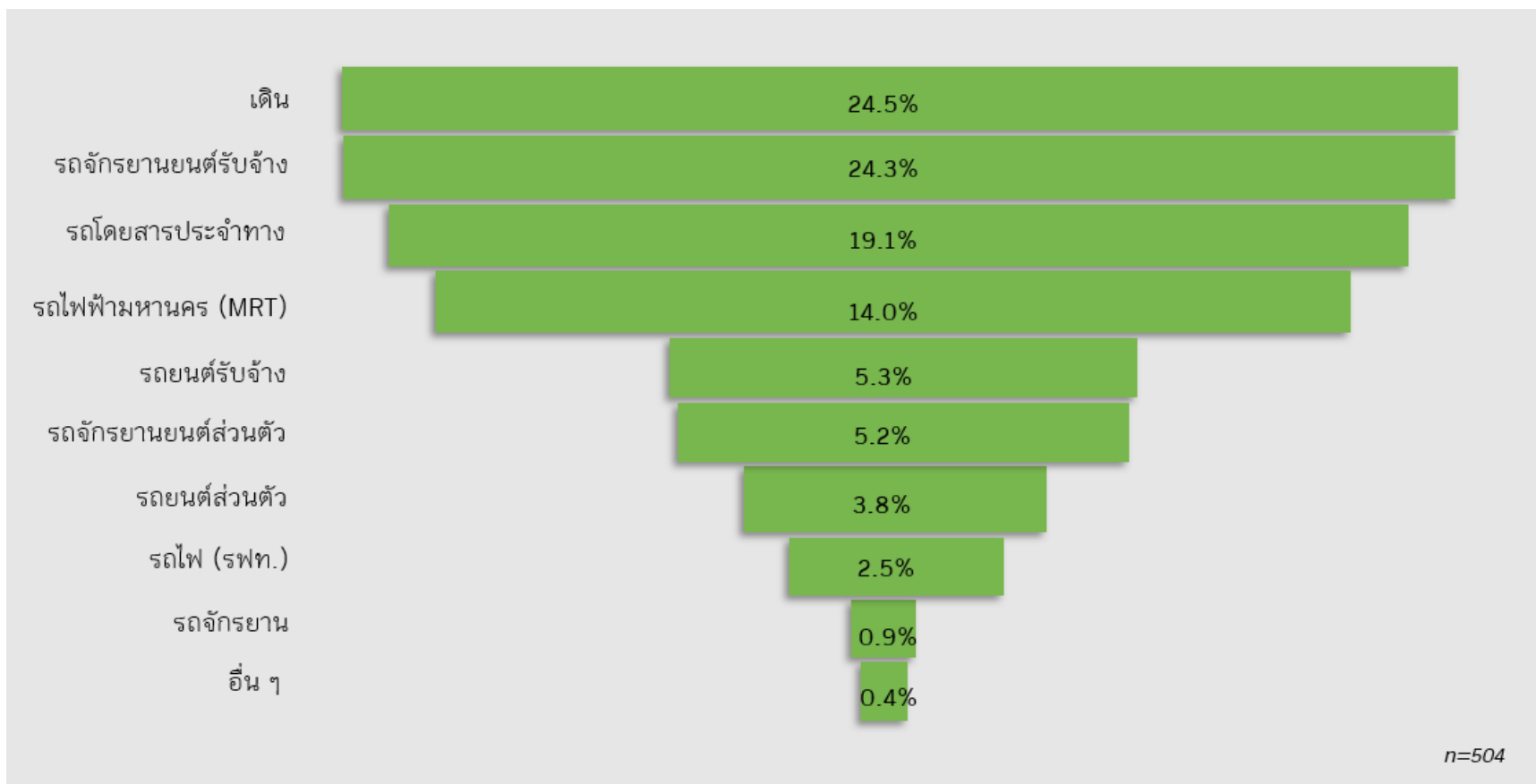
ภาพที่ 1.21 วิธีเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีต้นทาง

7) **วิธีเดินทางต่อหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีปลายทาง** (ตอบได้มากกว่า 1 วิธี) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มักเดินทางต่อหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีปลายทางด้วยการเดิน ร้อยละ 24.5 (269 คน) รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 24.3 (267 คน) รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์ รถตู้ รถสองแถว ฯลฯ) ร้อยละ 19.1 (209 คน) รถไฟฟ้ามหานคร (MRT) ร้อยละ 14.0 (154 คน) รถยนต์รับจ้าง ร้อยละ 5.3 (58 คน) รถจักรยานยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 5.2 (57 คน) รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 3.8 (42 คน) รถไฟ (รฟท.) ร้อยละ 2.5 (27 คน) รถจักรยาน ร้อยละ 0.9 (10 คน) และอื่นๆ ร้อยละ 0.4 (4 คน) ตามลำดับ นำเสนอตารางที่ 1.15 และภาพที่ 1.22

ตารางที่ 1.15 วิธีเดินทางต่อหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีปลายทาง

(n=504)

วิธีเดินทางต่อหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีปลายทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
เดิน	269	24.5	1
รถจักรยาน	10	0.9	9
รถจักรยานยนต์ส่วนตัว	57	5.2	6
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	267	24.3	2
รถยนต์ส่วนตัว	42	3.8	7
รถยนต์รับจ้าง	58	5.3	5
รถไฟ (รฟท.)	27	2.5	8
รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์ รถตู้ รถสองแถว ฯลฯ)	209	19.1	3
รถไฟฟ้ามหานคร (MRT)	154	14.0	4
อื่น ๆ	4	0.4	10
รวม	1,097	100.0	



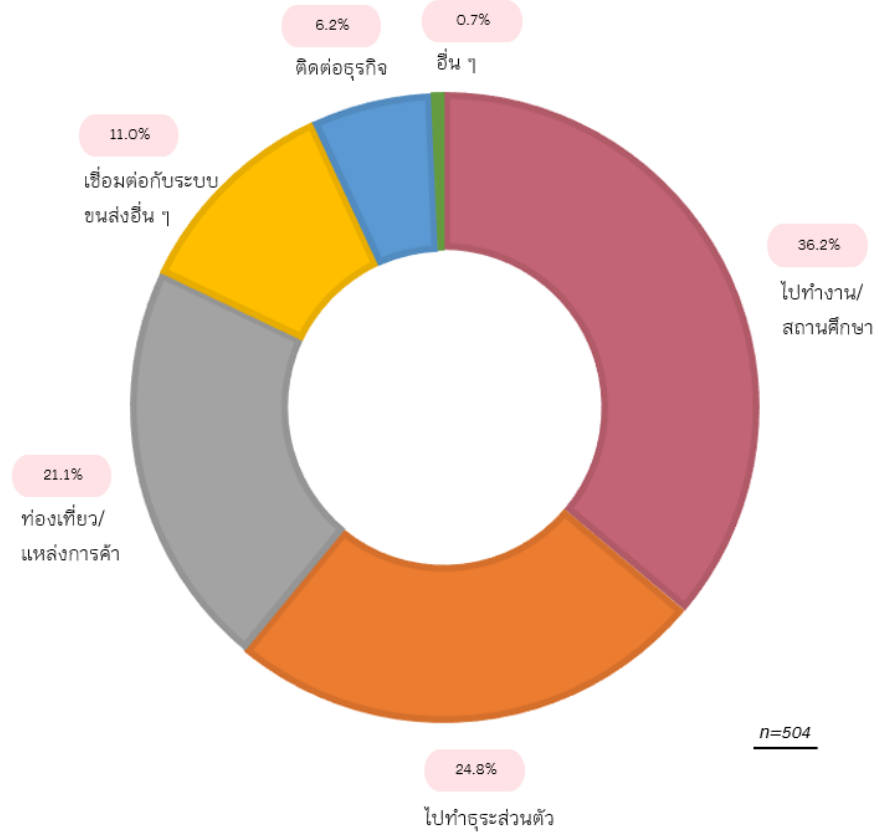
ภาพที่ 1.22 วิธีเดินทางต่อหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีปลายทาง

8) วัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีเดินทางโดยรถไฟฟ้าสายสีแดงเพื่อไปทำงาน/สถานศึกษา ร้อยละ 36.2 (325 คน) รองลงมา คือ ไปทำธุระส่วนตัว ร้อยละ 24.8 (223 คน) ท่องเที่ยว/แหล่งการค้า ร้อยละ 21.1 (190 คน) เชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ ร้อยละ 11.0 (99 คน) ติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 6.2 (56 คน) และอื่น ๆ ร้อยละ 0.7 (6 คน) ตามลำดับนำเสนอด้งตารางที่ 1.16 และภาพที่ 1.23

ตารางที่ 1.16 วิธีเดินทางต่อหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในสถานีปลายทาง

(n=504)

วัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
ไปทำงาน/สถานศึกษา	325	36.2	1
ท่องเที่ยว/แหล่งการค้า	190	21.1	3
ไปทำธุระส่วนตัว	223	24.8	2
เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ	99	11.0	4
ติดต่อธุรกิจ	56	6.2	5
อื่น ๆ	6	0.7	6
รวม	899	100.0	



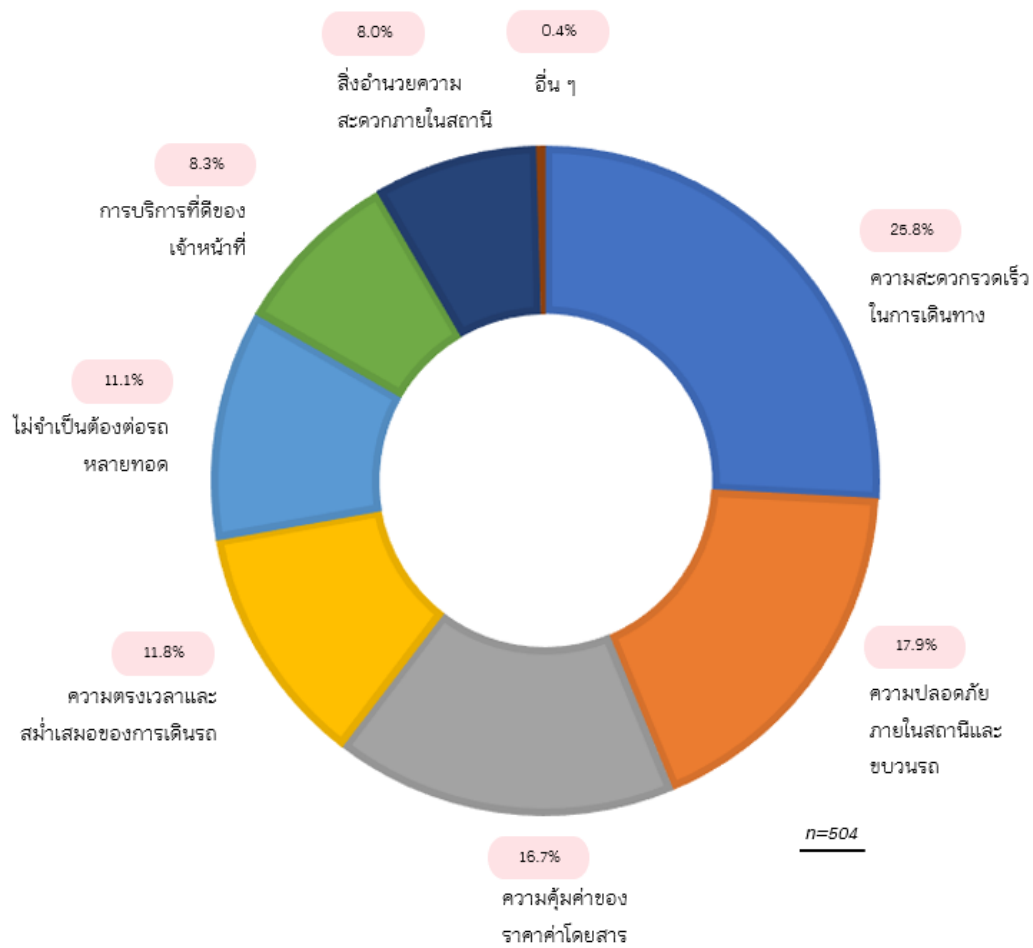
ภาพที่ 1.23 วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายสีแดง

9) เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงด้วยเหตุผลความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ร้อยละ 25.8 (327 คน) รองลงมา คือ ความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ ร้อยละ 17.9 (226 คน) ความคุ้มค่าของราคาค่าโดยสาร ร้อยละ 16.7 (211 คน) ความตรงเวลาและสม่ำเสมอของการเดินรถ ร้อยละ 11.8 (149 คน) ไม่จำเป็นต้องต่อรถหลายทอด ร้อยละ 11.1 (141 คน) การบริการที่ดีของเจ้าหน้าที่ ร้อยละ 8.3 (105 คน) สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี ร้อยละ 8.0 (101 คน) และอื่น ๆ ร้อยละ 0.4 (5 คน) ตามลำดับ นำเสนอผังตารางที่ 1.17 และภาพที่ 1.24

ตารางที่ 1.17 เหตุผลที่ท่านเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

(n=504)

เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
ความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ	226	17.9	2
ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง	327	25.8	1
ความคุ้มค่าของราคาค่าโดยสาร	211	16.7	3
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี	101	8.0	7
การบริการที่ดีของเจ้าหน้าที่	105	8.3	6
ความตรงเวลาและสม่ำเสมอของการเดินรถ	149	11.8	4
ไม่จำเป็นต้องต่อรถหลายทอด	141	11.1	5
อื่น ๆ	5	0.4	8
รวม	1,265	100.0	



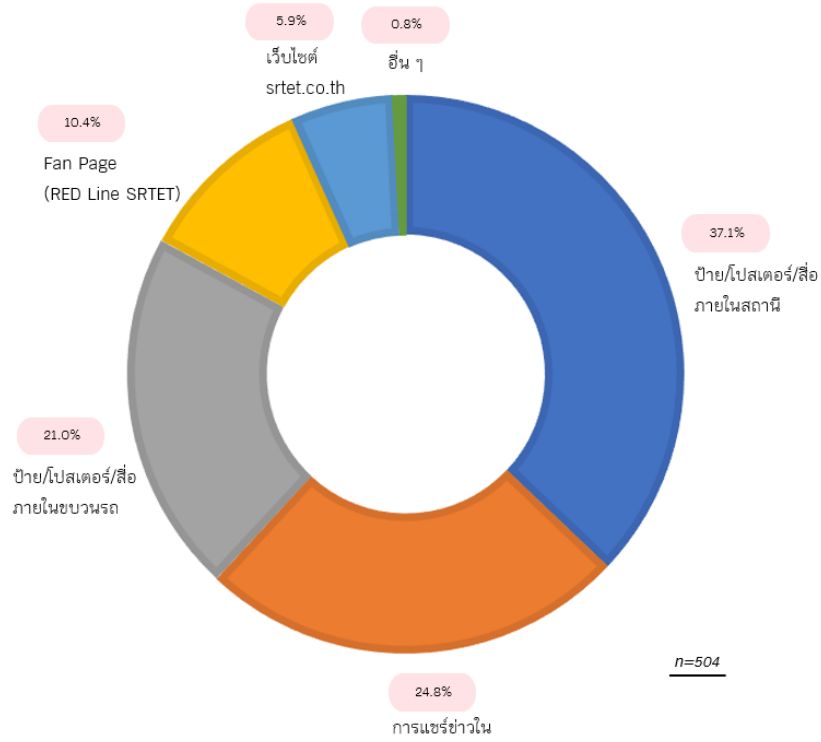
ภาพที่ 1.24 เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

10) แหล่งได้รับข้อมูลหรือข่าวสารประชาสัมพันธ์ของรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลหรือข่าวสารประชาสัมพันธ์ของรถไฟฟ้าสายสีแดงจากป้าย/โปสเตอร์/สื่อภายในสถานี ร้อยละ 64.7 รองลงมา คือ การแชร์ข่าวใน Facebook ร้อยละ 43.3 ป้าย/โปสเตอร์/สื่อภายในขบวนรถ ร้อยละ 36.7 และ Fan Page ของสถานี (RED Line SRTET) ร้อยละ 18.1 เว็บไซต์ www.srtet.co.th ร้อยละ 11.1 และอื่น ๆ ร้อยละ 1.4 นำเสนอดังตารางที่ 1.18 และภาพที่ 1.25

ตารางที่ 1.18 แหล่งได้รับข้อมูลหรือข่าวสารประชาสัมพันธ์ของรถไฟฟ้าสายสีแดง

(n=504)

แหล่งได้รับข้อมูลหรือข่าวสารประชาสัมพันธ์ของรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
ป้าย/โปสเตอร์/สื่อภายในสถานี	326	37.1	1
ป้าย/โปสเตอร์/สื่อภายในขบวนรถ	185	21.0	3
Fan Page ของสถานี (RED Line SRTET)	91	10.4	4
เว็บไซต์รถไฟฟ้าสายสีแดง (srtet.co.th)	52	5.9	5
การแชร์ข่าวใน Facebook	218	24.8	2
อื่น ๆ	7	0.8	6
รวม	879	100.0	



ภาพที่ 1.25 แหล่งได้รับข้อมูลหรือข่าวสารประชาสัมพันธ์ของรถไฟฟ้าสายสีแดง

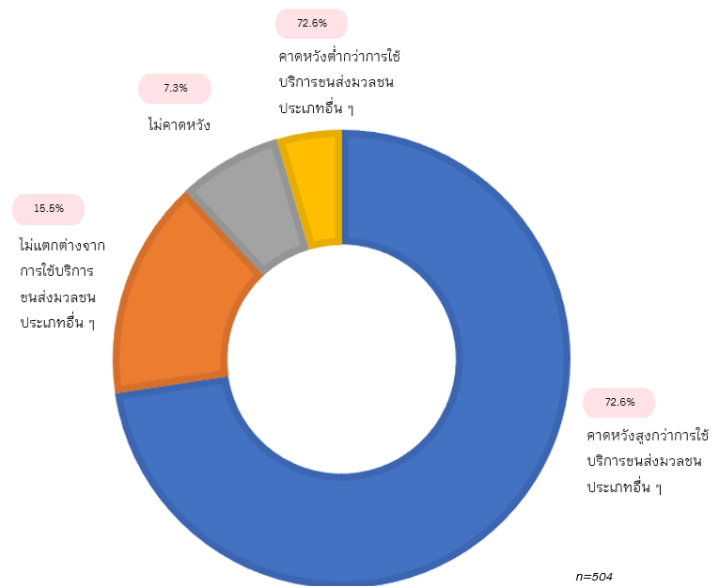
1.10.3 ส่วนที่ 3: ความคาดหวังและความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

1) ความคาดหวังต่อคุณภาพการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง (ก่อนใช้บริการ) ผลการสำรวจพบว่า ก่อนใช้บริการ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคาดหวังต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงสูงกว่าการใช้บริการขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ร้อยละ 72.6 (366 คน) รองลงมา มีความคาดหวังไม่แตกต่างจากการใช้บริการขนส่งมวลชนประเภทอื่น ๆ ร้อยละ 15.5 (78 คน) ไม่คาดหวังต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง ร้อยละ 7.3 (37 คน) และ คาดหวังต่ำกว่าการใช้บริการขนส่งมวลชนประเภทอื่น ๆ ร้อยละ 4.6 (23 คน) ตามลำดับ นำเสนอตั้งตารางที่ 1.19 และภาพที่ 1.26

ตารางที่ 1.19 ความคาดหวังต่อคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ก่อนใช้บริการ)

(n=504)

ความคาดหวังต่อคุณภาพการให้บริการ รถไฟฟ้าสายสีแดง (ก่อนใช้บริการ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
สูงกว่าการใช้บริการขนส่งมวลชนประเภทอื่น ๆ	366	72.6	1
ไม่แตกต่างจากการใช้บริการขนส่งมวลชน ประเภทอื่น ๆ	78	15.5	2
ต่ำกว่าการใช้บริการขนส่งมวลชนประเภทอื่น ๆ	23	4.6	4
ไม่คาดหวัง	37	7.3	3
รวม	504	100.0	



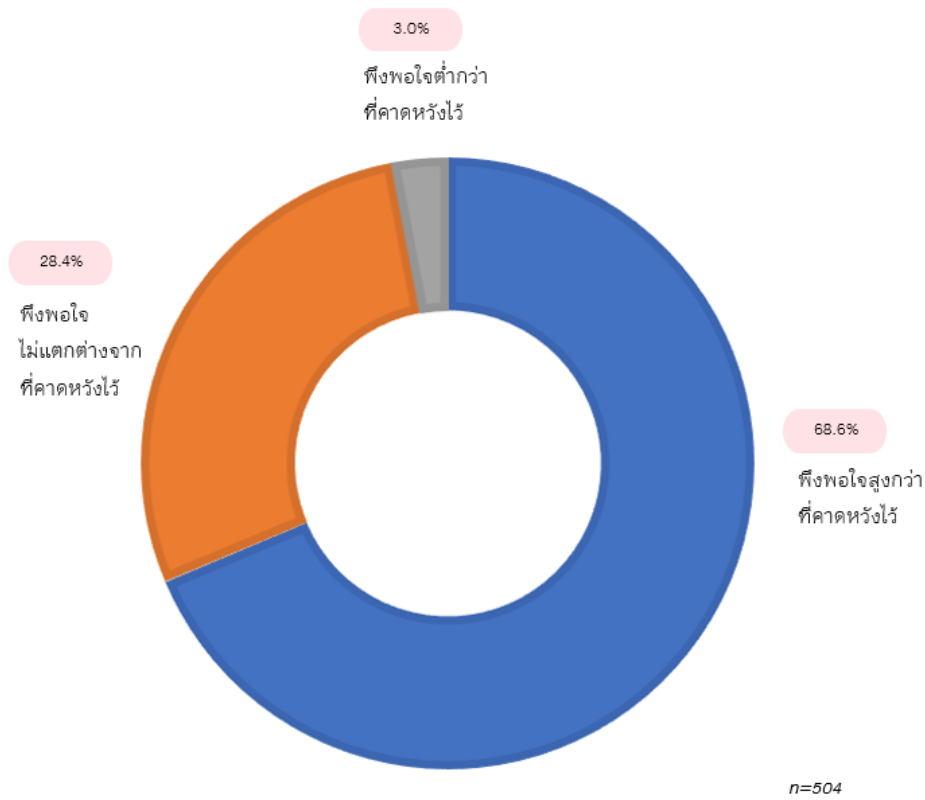
ภาพที่ 1.26 ความคาดหวังต่อคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ก่อนใช้บริการ)

2) ความพึงพอใจต่อการใช้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง (หลังใช้บริการ) ผลการสำรวจ พบว่า หลังใช้บริการ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงสูงกว่าที่คาดหวังไว้ร้อยละ 68.6 (346 คน) รองลงมา พึงพอใจไม่แตกต่างจากที่คาดหวังไว้ ร้อยละ 28.4 (143 คน) และพึงพอใจต่ำกว่าที่คาดหวังไว้ ร้อยละ 3.0 (15 คน) ตามลำดับ นำเสนอตารางที่ 1.20 และภาพที่ 1.27

ตารางที่ 1.20 วิธีความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (หลังใช้บริการ)

(n=504)

ความพึงพอใจต่อการใช้บริการ รถไฟฟ้าสายสีแดง (หลังใช้บริการ)	จำนวน	ร้อยละ	อันดับ
สูงกว่าที่คาดหวังไว้	346	68.6	1
ไม่แตกต่างจากที่คาดหวังไว้	143	28.4	2
ต่ำกว่าที่คาดหวังไว้	15	3.0	3
รวม	504	100.0	



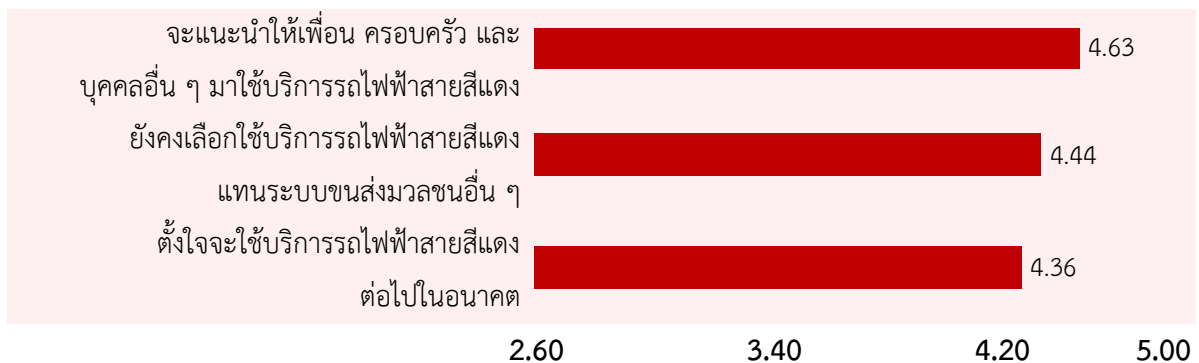
ภาพที่ 1.27 ความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (หลังใช้บริการ)

1.10.4 ส่วนที่ 4: ความภักดีต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ผลสำรวจความภักดีต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความภักดีต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.48) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างจะแนะนำให้เพื่อน ครอบครัว และบุคคลอื่น ๆ มาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงสูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.63) รองลงมา ยังคงเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงแทนระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.44) และตั้งใจจะใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงต่อไปในอนาคต (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.36) ตามลำดับดังตารางที่ 1.21 และภาพที่ 1.28

ตารางที่ 1.21 ความภักดีต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ความภักดีต่อการใช้บริการ รถไฟฟ้าสายสีแดง	\bar{x}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
- ยังคงเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงแทนระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ	4.44	0.55	มากที่สุด
- จะแนะนำให้เพื่อน ครอบครัว และบุคคลอื่น ๆ มาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	4.63	0.57	มากที่สุด
- ตั้งใจจะใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงต่อไปในอนาคต	4.36	0.77	มากที่สุด
รวม	4.48	0.65	มากที่สุด



ภาพที่ 1.28 ความภักดีต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

1.10.5 ส่วนที่ 5: ความต้องการรูปแบบการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง

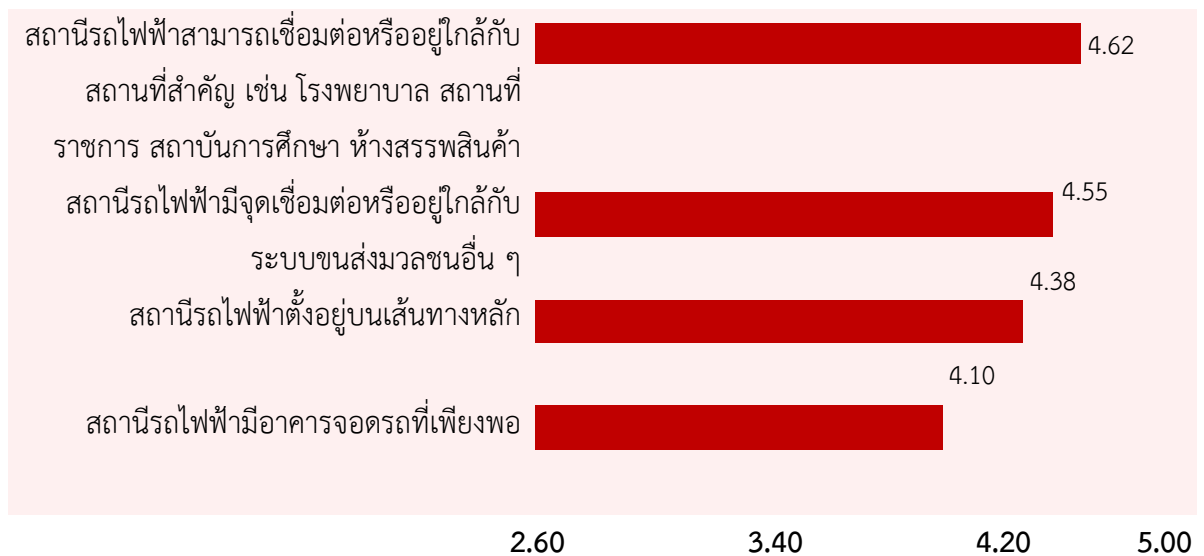
การสำรวจความต้องการรูปแบบการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง แบ่งออกเป็น 6 ด้าน รวมทั้งสิ้น 22 ข้อคำถาม ดังนี้

- 1) ความต้องการด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ ประกอบด้วย 4 ข้อคำถาม
- 2) ความต้องการด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ ประกอบด้วย 3 ข้อคำถาม
- 3) ความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ ประกอบด้วย 5 ข้อคำถาม
- 4) ความต้องการด้านความน่าเชื่อถือในการเดินรถไฟฟ้า ประกอบด้วย 3 ข้อคำถาม
- 5) ความต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร ประกอบด้วย 4 ข้อคำถาม
- 6) ความต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย 3 ข้อคำถาม

1) ความต้องการด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ ผลการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยรวมในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.41) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการให้สถานีรถไฟฟ้าสามารถเชื่อมต่อหรืออยู่ใกล้กับสถานที่สำคัญ เช่น โรงพยาบาล สถานีราชการ สถาบันการศึกษา ห้างสรรพสินค้า สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.62) รองลงมา ต้องการให้สถานีรถไฟฟ้ามีจุดเชื่อมต่อหรืออยู่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.55) ต้องการให้สถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่บนเส้นทางหลัก (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.38) และต้องการให้สถานีรถไฟฟ้ามีอาคารจอดรถที่เพียงพอ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.10) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1.22 และภาพที่ 1.29

ตารางที่ 1.22 ความต้องการด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ

ความต้องการด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ	\bar{x}	S.D.	ระดับความต้องการ
- สถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่บนเส้นทางหลัก	4.38	0.54	มากที่สุด
- สถานีรถไฟฟ้ามีจุดเชื่อมต่อหรืออยู่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ	4.55	0.65	มากที่สุด
- สถานีรถไฟฟ้าสามารถเชื่อมต่อหรืออยู่ใกล้กับสถานที่สำคัญ เช่น โรงพยาบาล สถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา ห้างสรรพสินค้า	4.62	0.69	มากที่สุด
- สถานีรถไฟฟ้ามีอาคารจอดรถที่เพียงพอ	4.10	0.84	มาก
รวม	4.41	0.72	มากที่สุด



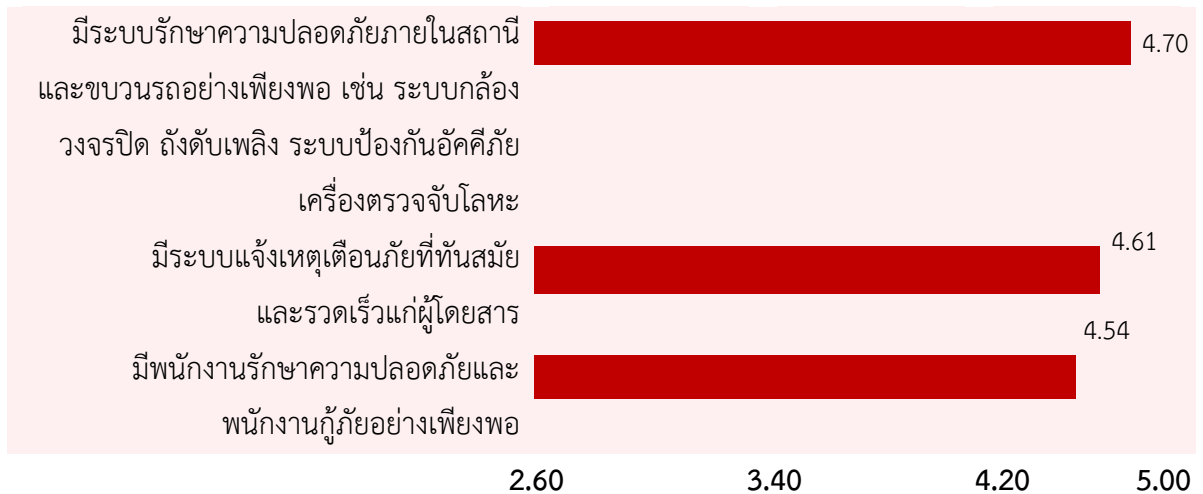
ภาพที่ 1.29 ความต้องการด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ

2) ความต้องการด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ ผลการสำรวจ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยรวมในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.62) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการให้มีระบบรักษาความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถอย่างเพียงพอ เช่น ระบบกล้องวงจรปิด ถึงดับเพลิง ระบบป้องกันอัคคีภัย เครื่องตรวจจับโลหะ สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.70) รองลงมา ต้องการให้มีระบบแจ้งเหตุเตือนภัยที่ทันสมัย

และรวดเร็วแก่ผู้โดยสาร (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.61) และต้องการให้พนักงานรักษาความปลอดภัยและพนักงาน กู้ภัยอย่างเพียงพอ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.54) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1.23 และภาพที่ 1.30

ตารางที่ 1.23 ความต้องการด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ

ความต้องการด้านความปลอดภัย ภายในสถานีและขบวนรถ	\bar{x}	S.D.	ระดับ ความต้องการ
- มีระบบแจ้งเหตุเตือนภัยที่ทันสมัยและรวดเร็ว แก่ผู้โดยสาร	4.61	0.66	มากที่สุด
- มีระบบรักษาความปลอดภัยภายในสถานีและ ขบวนรถอย่างเพียงพอ เช่น ระบบกล้องวงจร ปิด ถังดับเพลิง ระบบป้องกันอัคคีภัย เครื่อง ตรวจจับโลหะ	4.70	0.56	มากที่สุด
- มีพนักงานรักษาความปลอดภัยและพนักงาน กู้ภัยอย่างเพียงพอ	4.54	0.75	มากที่สุด
รวม	4.62	0.66	มากที่สุด



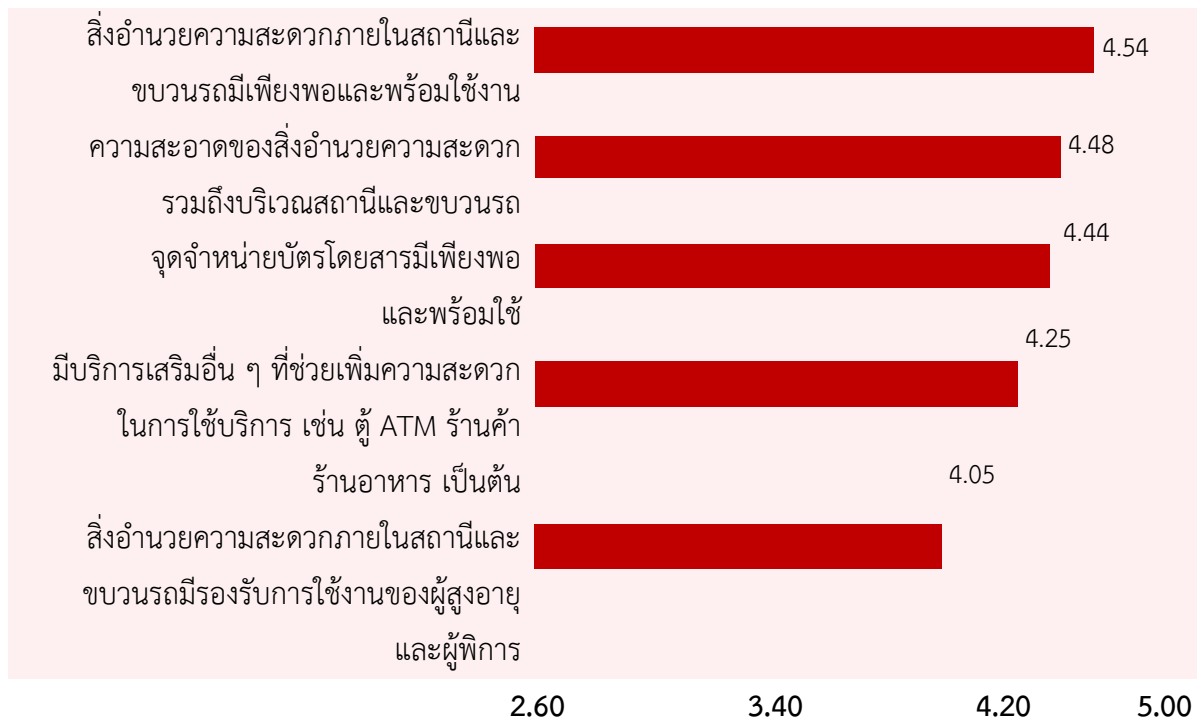
ภาพที่ 1.30 ความต้องการด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ

3) ความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ ผลการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้าสายสีแดงในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.35) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก

ภายในสถานีและขบวนรถมีเพียงพอและพร้อมใช้งาน สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.54) รองลงมา ต้องการความสะดวกของสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงบริเวณสถานีและขบวนรถ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.48) ต้องการจุดจำหน่ายบัตรโดยสารมีเพียงพอและพร้อมใช้ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.44) ต้องการมีบริการเสริมอื่น ๆ ที่ช่วยเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการ เช่น ตู้ ATM ร้านค้าร้านอาหาร เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.25) และต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถมีรองรับการใช้งานของผู้สูงอายุและผู้พิการ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.05) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1.24 และภาพที่ 1.31

ตารางที่ 1.24 ความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ

ความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ภายในสถานีและขบวนรถ	\bar{x}	S.D.	ระดับ ความต้องการ
- สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ มีเพียงพอและพร้อมใช้งาน	4.54	0.55	มากที่สุด
- สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ มีรองรับการใช้งานของผู้สูงอายุและผู้พิการ	4.05	0.84	มาก
- จุดจำหน่ายบัตรโดยสารมีเพียงพอและพร้อมใช้	4.44	0.65	มากที่สุด
- มีบริการเสริมอื่น ๆ ที่ช่วยเพิ่มความสะดวกใน การให้บริการ เช่น ตู้ ATM ร้านค้า ร้านอาหาร เป็นต้น	4.25	0.84	มากที่สุด
- ความสะดวกของสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึง บริเวณสถานีและขบวนรถ	4.48	0.60	มากที่สุด
รวม	4.35	0.94	มากที่สุด

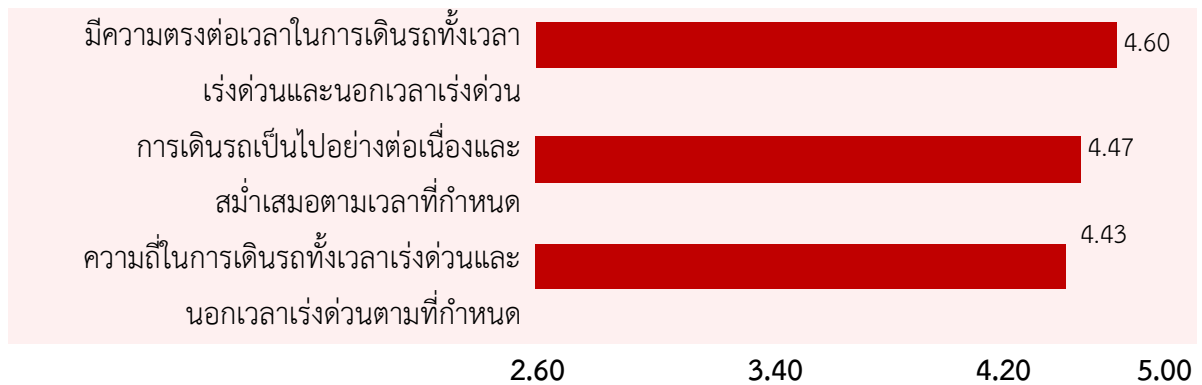


ภาพที่ 1.31 ความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ

4) ความต้องการด้านความน่าเชื่อถือในการเดินทางรถไฟฟ้า ผลการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านความน่าเชื่อถือในการเดินทางรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยรวมในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.50) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการให้มีความตรงต่อเวลาในการเดินทางทั้งเวลาเร่งด่วนและนอกเวลาเร่งด่วน สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.60) รองลงมา ต้องการให้มีการเดินทางเป็นไปอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอเวลาที่กำหนด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.47) และต้องการให้มีความถี่ในการเดินทางทั้งเวลาเร่งด่วนและนอกเวลาเร่งด่วนตามที่กำหนด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.43) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1.25 และ 1.32

ตารางที่ 1.25 ความต้องการด้านความน่าเชื่อถือในการเดินรถไฟฟ้า

ความต้องการด้านความน่าเชื่อถือในการเดินรถไฟฟ้า	\bar{x}	S.D.	ระดับความต้องการ
- ความตรงต่อเวลาในการเดินรถทั้งเวลาเร่งด่วนและนอกเวลาเร่งด่วน	4.60	0.51	มากที่สุด
- ความถี่ในการเดินรถทั้งเวลาเร่งด่วนและนอกเวลาเร่งด่วนตามที่กำหนด	4.43	0.67	มากที่สุด
- การเดินรถเป็นไปอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอตามเวลาที่กำหนด	4.47	0.72	มากที่สุด
รวม	4.50	0.64	มากที่สุด



ภาพที่ 1.32 ความต้องการด้านความความน่าเชื่อถือในการเดินรถไฟฟ้า

5) ความต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร ผลการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยรวมในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.52) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการให้ค่าโดยสารเหมาะสมและสอดคล้องกับค่าครองชีพในปัจจุบัน สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.70) รองลงมา ต้องการให้ค่าโดยสารเหมาะสมกับระยะทางและความสะดวกในการเดินทาง (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.57) ต้องการให้มีโปรโมชั่นและการส่งเสริมการตลาดที่หลากหลาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.48) และต้องการให้ค่าโดยสารสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.33) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1.26 และภาพที่ 1.33

ตารางที่ 1.26 ความต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร

ความต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร	\bar{x}	S.D.	ระดับความต้องการ
- ค่าโดยสารเหมาะสมกับระยะทางและความสะดวกในการเดินทาง	4.57	0.50	มากที่สุด
- ค่าโดยสารเหมาะสมและสอดคล้องกับค่าครองชีพในปัจจุบัน	4.70	0.47	มากที่สุด
- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ	4.33	0.78	มากที่สุด
- มีโปรโมชั่นและการส่งเสริมการตลาดที่หลากหลาย	4.48	0.76	มากที่สุด
รวม	4.52	0.66	มากที่สุด



ภาพที่ 1.33 ความต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร

6) ความต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ ผลการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ของรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยรวมในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.33) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการให้มีประกาศการให้ข้อมูล ข่าวสารประชาสัมพันธ์ได้รวดเร็วและทันเวลา สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.50) รองลงมา ต้องการให้มีการให้ข้อมูล ข่าวสารประชาสัมพันธ์ได้ทั่วถึงทั้งสื่อออนไลน์และออฟไลน์ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.31) และต้องการให้มีป้ายบอกทิศทาง แผนที่สถานี แผนที่เส้นทางการเดินรถ โพรโมชันต่าง ๆ สิทธิประโยชน์ รวมถึงข้อพึงระวังได้อย่างชัดเจนและทั่วถึง (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.18) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1.27 และภาพที่ 1.34

ตารางที่ 1.27 ความต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

ความต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์	\bar{x}	S.D.	ระดับ ความต้องการ
- มีป้ายบอกทิศทาง แผนที่สถานี แผนที่ เส้นทางการเดินรถ โปรโมชันต่าง ๆ สิทธิ ประโยชน์ รวมถึงข้อพึงระวังได้อย่างชัดเจน และทั่วถึง	4.18	0.73	มาก
- มีประกาศการให้ข้อมูล ข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ได้รวดเร็วและทันเวลา	4.50	0.61	มากที่สุด
- การให้ข้อมูล ข่าวสารประชาสัมพันธ์ได้ทั่วถึง ทั้งสื่อออนไลน์และออฟไลน์	4.31	0.76	มากที่สุด
รวม	4.33	0.70	มากที่สุด

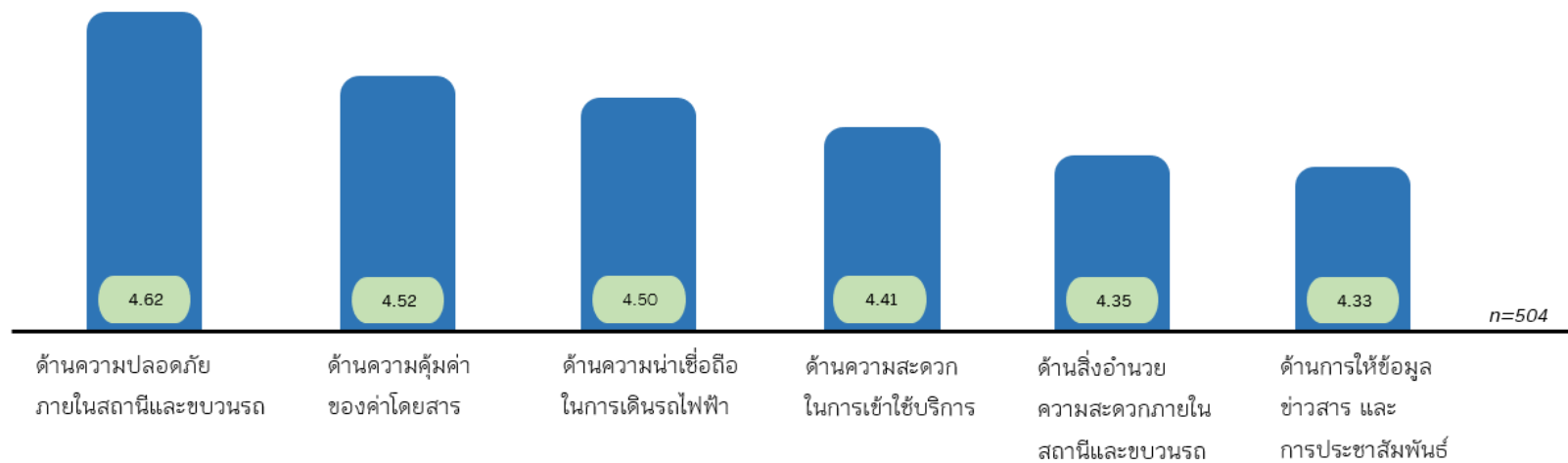


ภาพที่ 1.34 ความต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการรูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.62) รองลงมา ต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.52) ต้องการด้านความน่าเชื่อถือในการเดินรถไฟฟ้า (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.50) ต้องการด้านด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.41) ต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.35) และต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.33) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1.28 และภาพที่ 1.35

ตารางที่ 1.28 ความต้องการรูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ความต้องการรูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง	\bar{x}	S.D.	ระดับความต้องการ
- ความต้องการด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ	4.41	0.72	มากที่สุด
- ความต้องการด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ	4.62	0.66	มากที่สุด
- ความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ	4.35	0.94	มากที่สุด
- ความต้องการด้านความน่าเชื่อถือในการเดินรถไฟฟ้า	4.50	0.64	มากที่สุด
- ความต้องการด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร	4.52	0.66	มากที่สุด
- ความต้องการด้านการให้ข้อมูล ข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์	4.33	0.70	มากที่สุด
รวม	4.52	0.66	มากที่สุด



ภาพที่ 1.35 ความต้องการรูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง

1.10.6 ส่วนที่ 6: ความต้องการรูปแบบการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง (เพิ่มเติม)

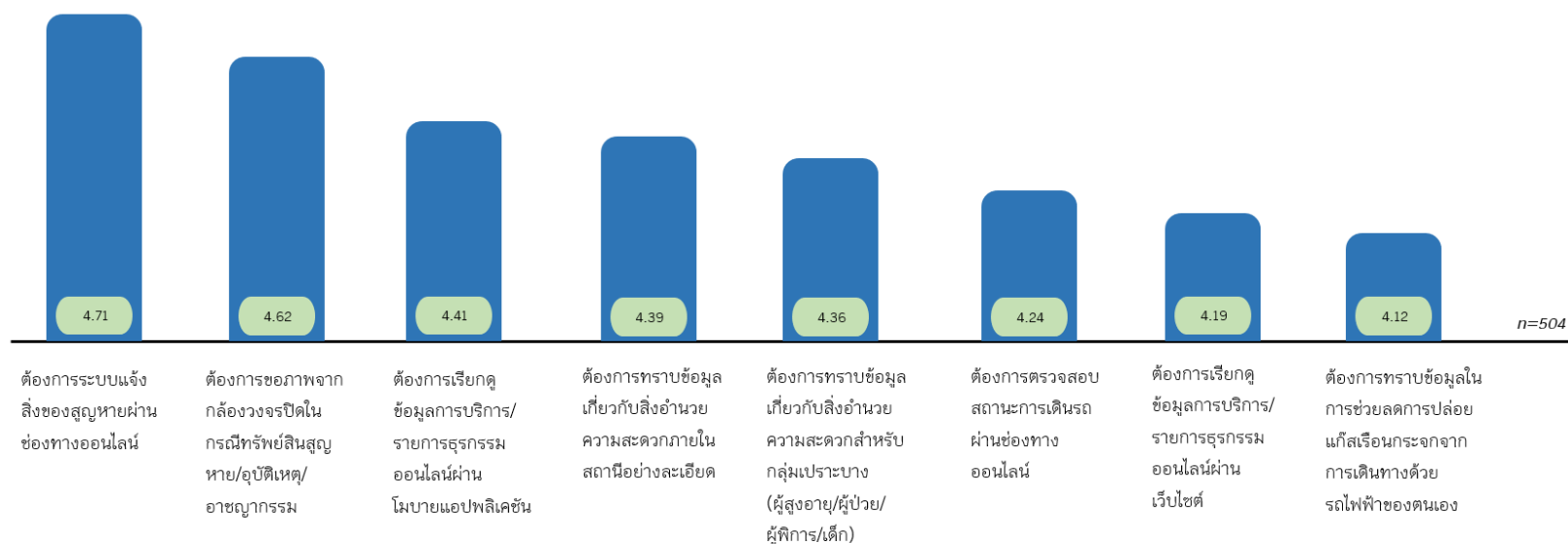
นอกจากให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการรูปแบบการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง ใน 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านความสะดวกในการเข้าใช้บริการ 2) ด้านความปลอดภัยภายในสถานีและขบวนรถ 3) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ 4) ด้านความน่าเชื่อถือในการเดินรถไฟฟ้า 5) ด้านความคุ้มค่าของค่าโดยสาร และ 6) ด้านการให้ข้อมูล ข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์ (รายละเอียดตามข้อที่ 3.5) แล้ว

กลุ่มตัวอย่างได้ให้ความคิดเห็นต่อความต้องการรูปแบบการให้บริการ (เพิ่มเติม) จำนวน 14 ข้อ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ 1) ด้านการเรียกดู/ตรวจสอบข้อมูล และ 2) ด้านธุรกรรมทางการเงิน มีรายละเอียดดังนี้

3.6.1 ด้านการเรียกดู/ตรวจสอบข้อมูล ประกอบด้วย 8 ข้อ ผลการสำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่าง มีความต้องการด้านการเรียกดู/ตรวจสอบข้อมูลโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการระบบแจ้งสิ่งของสูญหายผ่านช่องทางออนไลน์ สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.71) รองลงมา ต้องการขอภาพจากกล้องวงจรปิดในกรณีทรัพย์สินสูญหาย/อุบัติเหตุ/อาชญากรรม (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.62) ต้องการเรียกดูข้อมูลการบริการ/รายการธุรกรรมออนไลน์ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.41) ต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีอย่างละเอียด เช่น ห้องน้ำ ลิฟต์ ฯลฯ (ค่าเฉลี่ย 4.39) ต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับกลุ่มเปราะบาง เช่น รถเข็นสำหรับผู้สูงอายุ/ผู้ป่วย/ผู้พิการ/เด็ก กระเป๋าเดินทาง ฯลฯ (ค่าเฉลี่ย 4.36) ต้องการตรวจสอบสถานะการเดินทางผ่านช่องทางออนไลน์ (ค่าเฉลี่ย 4.27) ต้องการเรียกดูข้อมูลการบริการ/รายการธุรกรรมออนไลน์ผ่านเว็บไซต์ (ค่าเฉลี่ย 4.19) และต้องการทราบข้อมูลในการช่วยลดการปล่อยแก๊สเรือนกระจกจากการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าของตนเอง (ค่าเฉลี่ย 4.12) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1.29 และภาพที่ 1.36

ตารางที่ 1.29 ความต้องการด้านการเรียกดู/ตรวจสอบข้อมูล

ความต้องการด้านการเรียกดู/ ตรวจสอบข้อมูล	\bar{x}	S.D.	ระดับ ความต้องการ
- ต้องการระบบแจ้งสิ่งของสูญหายผ่านช่องทางออนไลน์	4.71	0.49	มากที่สุด
- ต้องการขอภาพจากกล้องวงจรปิดในกรณีทรัพย์สินสูญหาย/อุบัติเหตุ/อาชญากรรม	4.62	0.53	มากที่สุด
- ต้องการเรียกดูข้อมูลการบริการ/รายการธุรกรรมออนไลน์ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน	4.41	0.68	มากที่สุด
- ต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีอย่างละเอียด เช่น ห้องน้ำ ลิฟต์ ฯลฯ	4.39	0.65	มากที่สุด
- ต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับกลุ่มเปราะบาง เช่น รถเข็นสำหรับผู้สูงอายุ/ผู้ป่วย/ผู้พิการ/เด็ก, กระเป๋าเดินทาง ฯลฯ	4.36	0.67	มากที่สุด
- ต้องการตรวจสอบสถานะการเดินทางผ่านช่องทางออนไลน์	4.27	0.68	มากที่สุด
- ต้องการเรียกดูข้อมูลการบริการ/รายการธุรกรรมออนไลน์ผ่านเว็บไซต์	4.19	0.65	มาก
- ต้องการทราบข้อมูลในการช่วยลดการปล่อยแก๊สเรือนกระจกจากการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าของตนเอง	4.12	0.81	มาก
รวม	4.40	0.62	มากที่สุด



ภาพที่ 1.36 ระดับความต้องการรูปแบบการให้บริการ (เพิ่มเติม) ด้านการเรียกดู/ตรวจสอบข้อมูล

3.6.2 ด้านธุรกรรมทางการเงิน ประกอบด้วย 2 ประเด็น คือ การตรวจสอบ/การชำระเงินค่าเดินทาง และการชำระเงินค่าที่จอดรถ

3.6.2.1 ด้านการตรวจสอบ/การชำระเงินค่าเดินทาง ผลการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านธุรกรรมทางการเงิน (ด้านการตรวจสอบ/การชำระเงินค่าเดินทาง) โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ต้องการชำระเงินแบบไร้สัมผัส เช่น บัตรเครดิต (payWave) Smartphone, Smart watch โดยไม่ต้องใช้บัตรโดยสาร สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.52) รองลงมา ต้องการเติมเงินในบัตรโดยสารในรูปแบบเติมเงินออนไลน์ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.37) และ ต้องการตรวจสอบประวัติการหักเงินของบัตรเติมเงิน/ประวัติการเดินทางผ่านช่องทางออนไลน์ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.25) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1.30 และภาพที่ 1.37

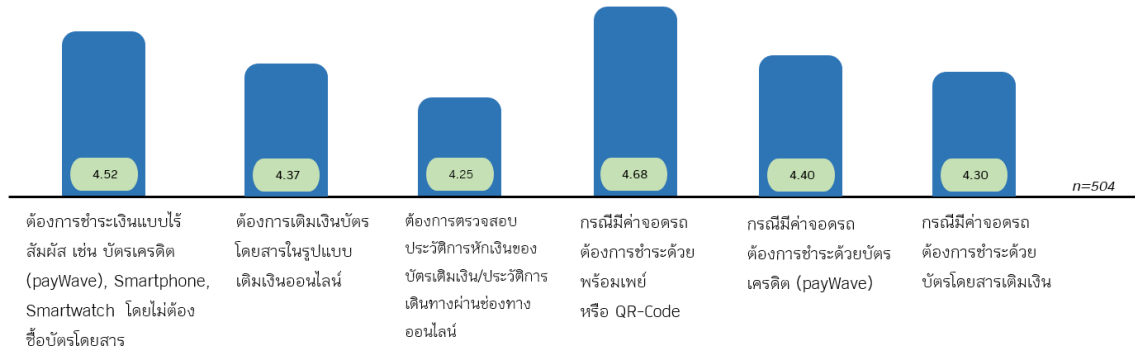
ตารางที่ 1.30 ความต้องการด้านธุรกรรมทางการเงิน (ด้านการตรวจสอบ/การชำระเงินค่าเดินทาง)

ความต้องการด้านธุรกรรมทางการเงิน (ด้านการตรวจสอบ/การชำระเงินค่าเดินทาง)	\bar{x}	S.D.	ระดับ ความต้องการ
- ต้องการชำระเงินแบบไร้สัมผัส เช่น บัตร เครดิต (payWave), Smartphone, Smart watch โดยไม่ต้องใช้บัตรโดยสาร	4.52	0.55	มากที่สุด
- ต้องการเติมเงินในบัตรโดยสารในรูปแบบ เติมเงินออนไลน์	4.37	0.62	มากที่สุด
- ต้องการตรวจสอบประวัติการหักเงินของ บัตรเติมเงิน/ประวัติการเดินทางผ่าน ช่องทางออนไลน์	4.25	0.65	มากที่สุด
รวม	4.40	0.62	มากที่สุด

3.6.2.2 ด้านการชำระเงินค่าที่จอดรถ ผลการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านธุรกรรมทางการเงิน (ด้านการชำระเงินค่าที่จอดรถ) โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.46) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า หากต้องชำระเงินค่าที่จอดรถ กลุ่มตัวอย่าง ต้องการชำระด้วยพร้อมเพย์ หรือ QR-Code สูงที่สุด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.68) รองลงมา ต้องการชำระด้วยบัตรเครดิต (payWave) (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.40) และ ต้องการชำระด้วยบัตรโดยสารเติมเงิน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.30) ดังตารางที่ 1.31 และภาพที่ 1.37

ตารางที่ 1.31 ความต้องการด้านธุรกรรมทางการเงิน (ด้านการชำระเงินค่าที่จอดรถ)

ความต้องการด้านธุรกรรมทางการเงิน (ด้านการชำระเงินค่าที่จอดรถ)	\bar{x}	S.D.	ระดับ ความต้องการ
- หากต้องชำระเงินค่าที่จอดรถ ต้องการชำระด้วยพร้อมเพย์ หรือ QR-Code	4.68	0.55	มากที่สุด
- หากต้องชำระเงินค่าที่จอดรถ ต้องการชำระด้วยบัตรเครดิต (payWave)	4.40	0.66	มากที่สุด
- หากต้องชำระเงินค่าที่จอดรถ ต้องการชำระด้วยบัตรโดยสารเติมเงิน	4.30	0.64	มากที่สุด
รวม	4.46	0.62	มากที่สุด



ภาพที่ 1.37 ความต้องการรูปแบบการให้บริการ (เพิ่มเติม) ด้านธุรกรรมทางการเงิน

1.11 เทคโนโลยีและรูปแบบการให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้าภายในประเทศ

ปัจจุบัน รถไฟฟ้าสายสีแดง ที่มีการบริหารจัดการการเดินทางโดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด แล้ว ซึ่งก่อนหน้านี้ยังเคยได้รับมอบหมายให้บริหารจัดการการเดินทางรถไฟฟ้า Airport Rail Link หรือ ARL เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) ไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ โดยปัจจุบันได้ส่งมอบการบริหารจัดการให้บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เพื่อพัฒนาเส้นทางต่อขยายเชื่อมต่อกับสนามบิน 3 แห่ง ได้แก่ ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอยู่ต๊ะเกา)

สำหรับรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทย ซึ่งบริหารจัดการโดยบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ทำหน้าที่บริหารจัดการรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือสายสีเขียว เริ่มเปิดให้บริการครั้งแรก เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง และมีการขยายสถานีให้บริการมาเป็นระยะๆ ปัจจุบัน มีสถานีที่ให้บริการรวมกว่า 60 สถานี ครอบคลุมการเดินทางถึง 3 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ และปทุมธานีสามารถให้บริการผู้โดยสารได้มากกว่า 1,000 คน ต่อชบวน²

และอีกบริษัท คือ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ซึ่งเป็นผู้ได้รับสัมปทานเดินรถไฟฟ้า (ผู้ให้บริการ) สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง หรือที่รู้จักในชื่อ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือ MRT สำหรับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ถือเป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รัฐวิสาหกิจ ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม เป็นให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ปัจจุบัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีระยะทางรวม 48 กิโลเมตร รวม 38 สถานี มีขบวนรถไฟฟ้าให้บริการอยู่สองรุ่น รุ่นแรก รองรับได้ 886 คนต่อชบวน และรุ่นที่สอง รองรับได้ 1,129 คนต่อชบวน³ และสำหรับรถไฟฟ้าสายสีม่วง⁴ เริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเดือนสิงหาคม 2559 มีระยะทางรวม 23 กิโลเมตร มีสถานีจำนวน 16 สถานี เป็นสถานียกระดับทั้งหมด

นอกเหนือจากรถไฟฟ้าทั้ง 5 เส้นทางข้างต้น ยังมีการสร้างรถไฟฟ้าอีกหลายสาย เช่น สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) สายสีส้ม (บางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว – สำโรง) เป็นต้น และกระทรวงคมนาคมยังมีแผนงานโครงการที่จะขยายสถานีให้บริการ (ส่วนต่อขยายอีกหลายเส้นทาง) ดังนั้น หากเป็นไปตามแผนที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้ ประเทศไทยจะมีเส้นทาง(แผนที่) การเดินทาง ตามรูป

²BTS's History <https://www.bts.co.th/info/info-history.html>

³ MRT สายสีน้ำเงิน <https://metro.bemplc.co.th/MRT-System-Line?pid=3>

⁴ MRT สายสีม่วง <https://www.mrta.co.th/th/projectelectrictrain/bangkok-and-vicinities/chalong-ratchadham/>

Bangkok Mass Transit



เส้นทาง (Line) / หน่วยงานกำกับดูแล (Project Owners)

<p>สายสีเขียวอ่อน (สายสุขุมวิท) Light Green Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) กรุงเทพมหานคร (The Bangkok Metropolitan Administration)</p>	<p>สายสีชมพู Pink Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand)</p>	<p>สายสีแดงอ่อน Light Red Line การรถไฟแห่งประเทศไทย (State Railway of Thailand)</p>	<p>สถานีร่วม/เชื่อมต่อ Interchange Station</p>	<p>แม่น้ำ River</p>
<p>สายสีเขียวเข้ม (สายสีลม) Dark Green Line กรุงเทพมหานคร (The Bangkok Metropolitan Administration)</p>	<p>สายสีเหลือง Yellow Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand)</p>	<p>สายท่าอากาศยาน Airport Rail Link การรถไฟแห่งประเทศไทย (State Railway of Thailand)</p>	<p>สถานีร่วม/เชื่อมต่อ Junction Station</p>	<p>ท่าเรือ Port</p>
<p>สายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) Blue Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand)</p>	<p>สายสีส้ม Orange Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand)</p>	<p>สายทอง Gold Line กรุงเทพมหานคร (The Bangkok Metropolitan Administration)</p>	<p>ทางเดินเชื่อม Skywalk</p>	<p>สถานีรถไฟ Train Station</p>
<p>สายสีม่วง (สายฉลองรัชธรรม) Purple Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand)</p>	<p>สายสีแสด Dark Red Line การรถไฟแห่งประเทศไทย (State Railway of Thailand)</p>	<p>สายสีน้ำตาล Brown Line กรุงเทพมหานคร (The Bangkok Metropolitan Administration)</p>	<p>เส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว Opening Line</p>	<p>สนามบิน Airport</p>
		<p>สายฟ้า Grey Line กรุงเทพมหานคร (The Bangkok Metropolitan Administration)</p>	<p>เส้นทางที่เปิดให้บริการในอนาคต Future Line</p>	<p>ที่จอดรถ Parking</p>

Copyright © by The Cluster of Logistics and Rail Engineering, Faculty of Engineering, Mahidol University / Version 9. 27 Jan 2022

ภาพที่ 1.38 แผนที่สถานีให้บริการรถไฟฟ้าเขตกรุงเทพและปริมณฑล (ตามแผนกระทรวงคมนาคม)

1.12 เทคโนโลยีและรูปแบบการให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้าในต่างประเทศ

เมื่อกล่าวถึงการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า รถไฟ ญี่ปุ่นประเทศแรกที่มีกจะติดอันดับต้นของโลกในเรื่อง ความตรงเวลา ความสะอาดสบาย ความสะอาด มาอย่างต่อเนื่อง และกรุงโตเกียวสามารถพิจารณาได้ว่าเป็นเมืองที่มีความใกล้เคียงกับกรุงเทพมหานคร กรุงโตเกียว หรือมหานครโตเกียว เป็นเมืองหลวงของประเทศญี่ปุ่น มีประชากรประมาณ 13.2 ล้านคน พื้นที่ 2,197 ตารางกิโลเมตร ความหนาแน่นประชากร 6,000 คนต่อตารางกิโลเมตร มีสนามบิน 2 แห่ง คือสนามบินนาริตะ และสนามบินฮาเนดะ มีรถไฟฟ้าสายคล้ายคลึงกับรถไฟฟ้าสายสีแดงคือ Tokyo Monorail เป็นเส้นทางรถไฟฟ้าเชื่อมโยงสนามบินรอง (สนามบินฮาเนดะ) เข้าสู่ตัวเมืองเพื่อเดินทางต่อรถไฟ และรถไฟฟ้าต่อไป เส้นทาง Tokyo Monorail แสดงดังภาพที่ 1.39 ผู้ให้บริการรถไฟฟ้ากรุงโตเกียวมี 2 ราย คือ Tokyo Metro และ Toei Subway มีระยะทางรวม 304 กิโลเมตร 286 สถานี (เป็นของ Tokyo metro 195 กิโลเมตร 180 สถานี⁵ และของ Toei Subway 109 กิโลเมตร 106 สถานี⁶)

กรุงลอนดอน เป็นเมืองที่ระบบรถไฟฟ้ามีความยาวที่สุดนอกทวีปเอเชีย และเป็นเมืองที่มีรถไฟใต้ดินเป็นแห่งแรกของโลก⁷ โดยเริ่มให้บริการในวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2406 (ค.ศ. 1863) ระหว่างสถานี Paddington กับสถานี Farringdon โดยใช้หัวรถจักรและปรับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2433 (ค.ศ. 1890) และมักจะได้รับการจัดลำดับต้นของโลกเช่นเดียวกับกรุงโตเกียว ในเชิงกายภาพกรุงลอนดอนมีประชากร และขนาดพื้นที่ใกล้เคียงกับกรุงเทพมหานครเป็นอย่างยิ่ง มีประชากรประมาณ 8.9 ล้านคน พื้นที่ 1,572 ตารางกิโลเมตร ความหนาแน่นประชากร 5,700 คนต่อตารางกิโลเมตร รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.32 มีรถไฟฟ้าสายคล้ายคลึงกับรถไฟฟ้าสายสีแดงคือ Docklands Light Railway (DLR) เป็นเส้นทางรถไฟฟ้าเชื่อมโยงพื้นที่นอกเมือง สนามบินรอง (สนามบิน London City Airport) เข้าสู่ตัวเมืองเพื่อเดินทางต่อรถไฟ และรถไฟฟ้าต่อไป เส้นทาง Tokyo Monorail แสดงดัง ภาพที่ 1.39 เส้นทางรถสาย Tokyo Monorail และ Docklands Light Railway (DLR) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้ากรุงลอนดอนคือ Transportation for London (TfL) ผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงลอนดอน ประกอบไปด้วยรถไฟใต้ดิน รถเมล์ท้องถิ่น แทรมลิงก์ และรถไฟเบาสายดอคแลนด์ส์ (Docklands Light Railway หรือย่อว่า DLR) ในส่วนรถไฟใต้ดิน (London Underground) มีระยะทางรวม 402 กิโลเมตร 272 สถานี⁸

⁵ Tokyo Metro https://www.tokyometro.jp/lang_en/corporate/enterprise/transportation/conditions/index.html

⁶ Toei Transportation <https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/thai/services/subway.html>

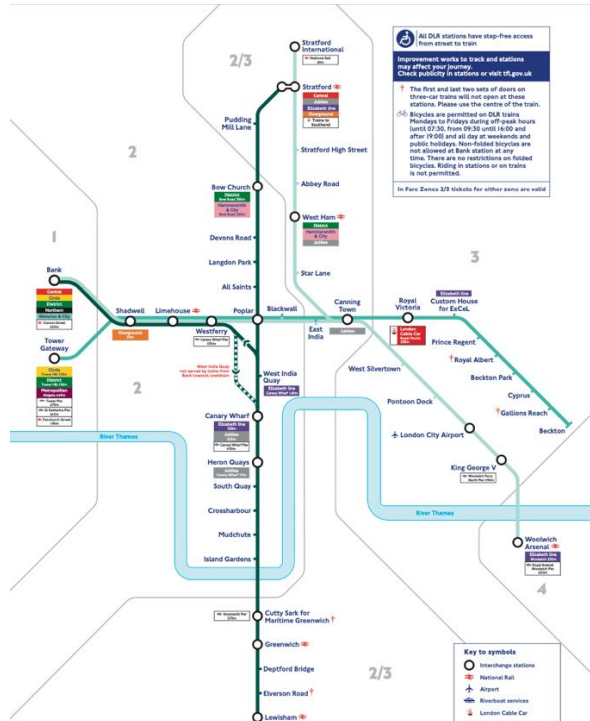
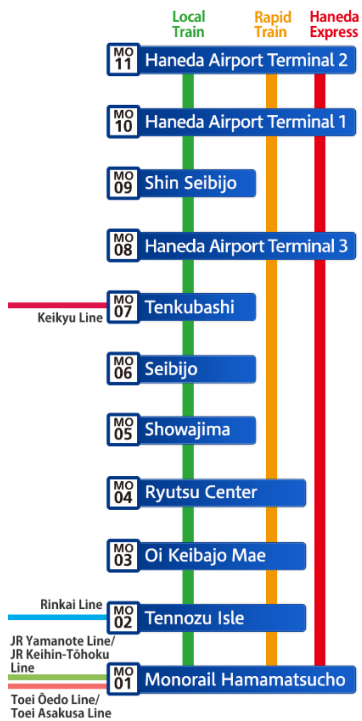
⁷ The world's first Underground <https://www.ltmuseum.co.uk/visit/museum-guide/worlds-first-underground>

⁸ Transport for London <https://madeby.tfl.gov.uk/2019/07/29/tube-trivia-and-facts/>

ตารางที่ 1.32 แสดงประชากร ลักษณะพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร โตเกียว และลอนดอน

	กรุงเทพมหานคร	โตเกียว	ลอนดอน
ประชากร (ล้านคน)	8.2	13.2	8.9
พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)	1,569	2,197	1,572
ความหนาแน่น (คน/ตารางกิโลเมตร)	5,300	6,000	5,700
จำนวนสนามบิน	2	2	6
เส้นทางขนส่งมวลชนคล้ายคลึงกับสายสีแดง	-	Tokyo Monorail	DLR

Office for National Statistics, versus.com



ภาพที่ 1.39 เส้นทางรถสาย Tokyo Monorail และ Docklands Light Railway (DLR)

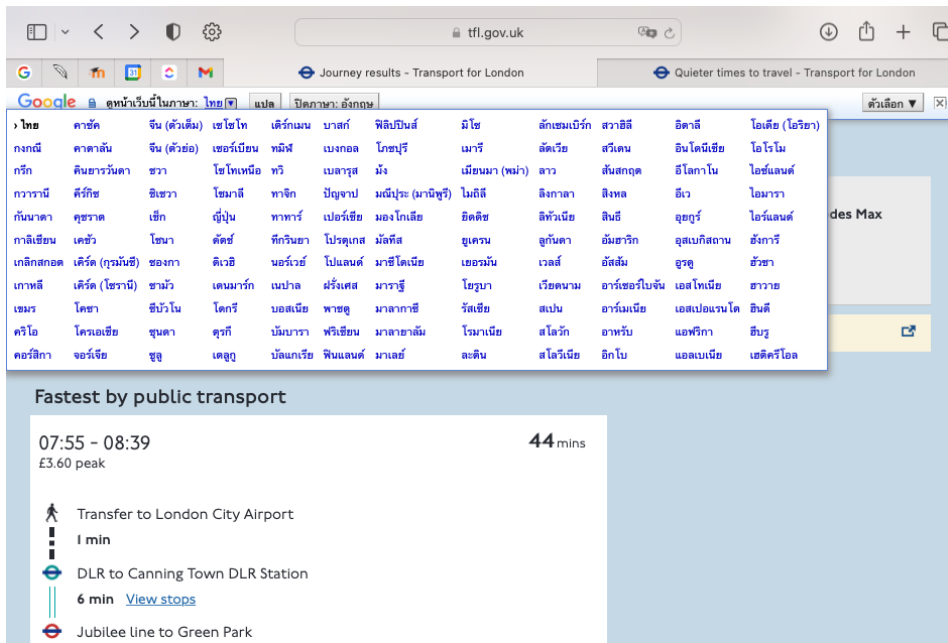
ผลการศึกษาระยะแบ่งการใช้บริการตามช่วงเวลาโดยยึดการเดินทางเป็นหลัก 3 ช่วงเวลา ได้แก่ ก่อนการเดินทาง ระหว่างเดินทาง หลังการเดินทางและช่วงเวลาอื่นๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ก่อนการเดินทาง

1.1. วางแผนการเดินทาง

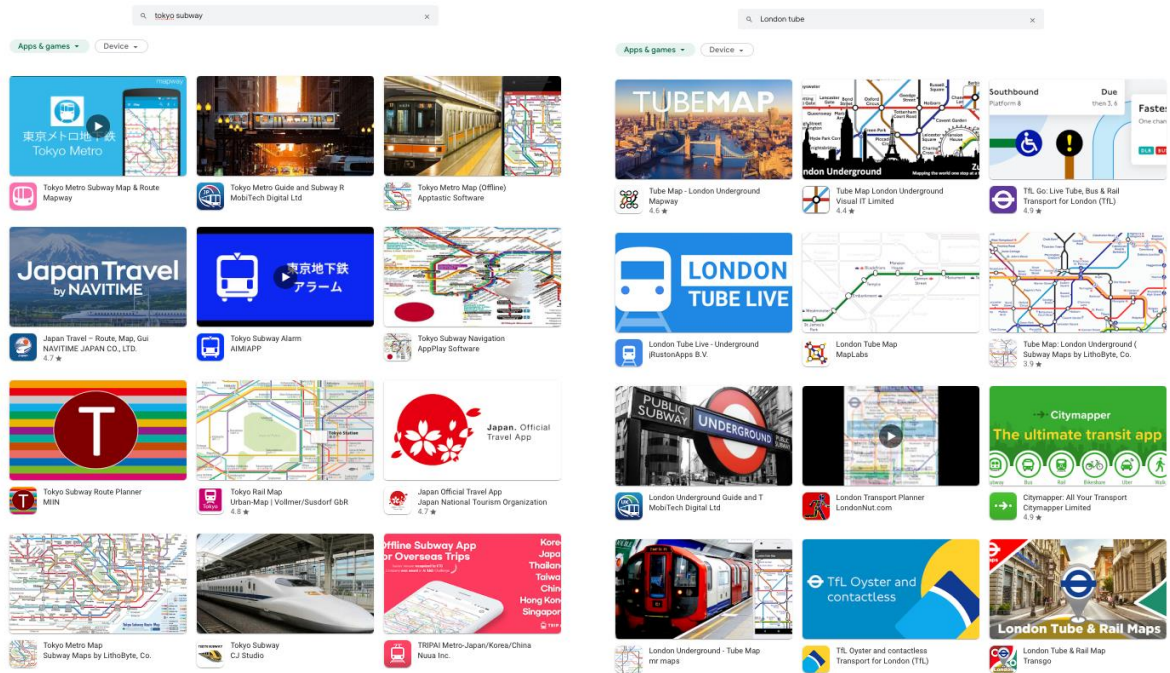
การวางแผนการเดินทางจากจุดเริ่มต้นการเดินทางไปยังสถานีต้นทาง และจากสถานีปลายทางไปยังจุดสิ้นสุดการเดินทาง เมื่อผู้ใช้บริการต้องการเดินทางผู้ใช้มักจะเริ่มการสืบค้นจากผู้ให้บริการแผนที่ เช่น

Google maps, Apple Maps และผู้ให้บริการอื่นๆ ได้จากเว็บไซต์หรือ mobile app ของผู้ให้บริการเอง (เฉพาะ Transport for London) ซึ่งผู้ใช้จะสามารถเลือกวิธีเดินทางด้วยบริการสาธารณะ ข้อมูลวิธีการเดินทางการใช้บริการรถไฟฟ้าของโตเกียวและลอนดอนจะแสดงผลเป็นส่วนหนึ่งของตัวเลือก ร่วมกับทางเลือกอื่นๆ นอกจากการสืบค้นผ่านผู้ให้บริการแผนที่แล้ว เว็บไซต์ของผู้ให้บริการ Tokyo Metro และ Transport for London จะให้ข้อมูลรายละเอียดการเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดสิ้นสุด ประกอบด้วย เวลาเริ่มเดินทาง เวลาถึงที่หมาย เวลาที่ใช้ ค่าบริการ สายรถไฟฟ้า และวิธีการเดินทางอื่นๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง จักรยาน ดังภาพที่ ส่วนภาษาที่มีให้บริการ Tokyo Metro มีให้บริการข้อมูล 8 ภาษา ได้แก่ ญี่ปุ่น อังกฤษ เกาหลี จีน จีนกลาง ไทย ฝรั่งเศส และสเปน ส่วน Transport for London เว็บไซต์เป็นภาษาอังกฤษ และใช้บริการของ Google Translator แปลเป็นภาษาอื่นๆ ที่ Google Translator รองรับ ดังภาพที่ 1.40



ภาพที่ 1.40 การใช้ Google Translator ในการแปลภาษาบนเว็บไซต์ Transport for London

นอกจากนี้ผู้ใช้บริการสามารถใช้ App ของผู้ให้บริการรายอื่นๆ ที่มีให้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก ดังภาพที่ 1.41 เพื่อวางแผนการเดินทางได้เช่นกัน



ภาพที่ 1.41 App แนะนำการเดินทางของผู้ให้บริการอื่น

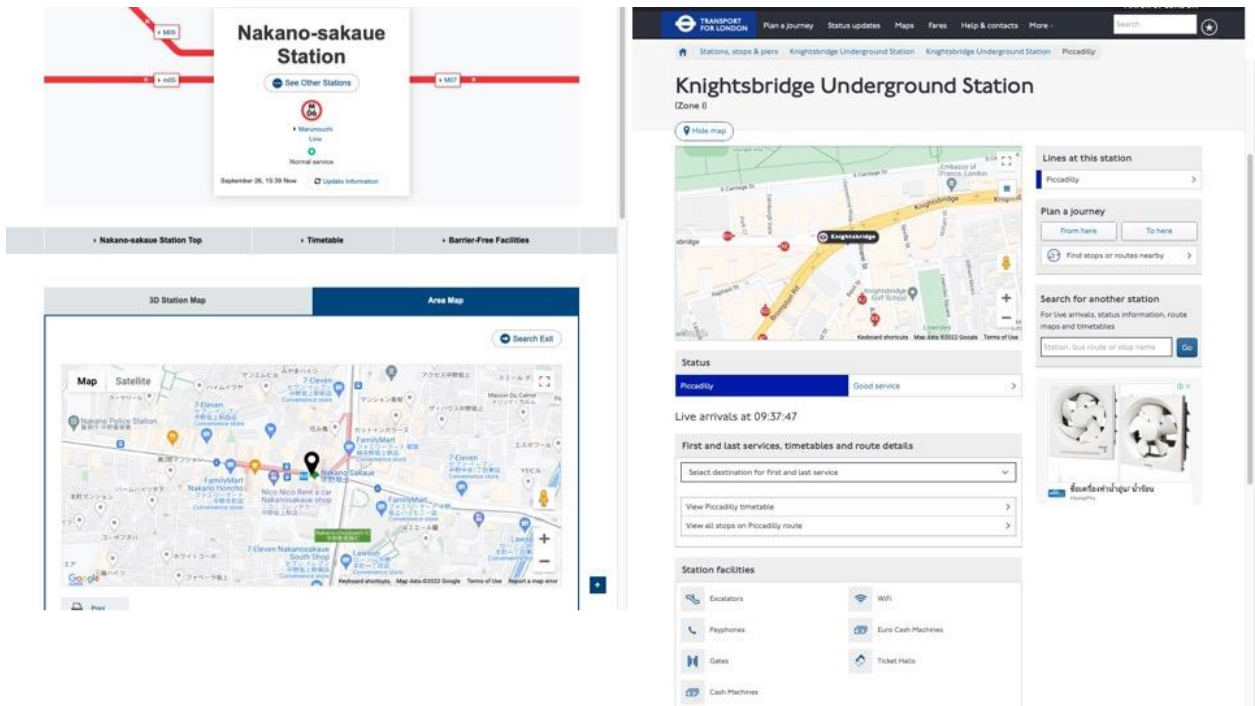
เว็บไซต์ Tokyo Metro และ Transport for London เผยแพร่ข้อมูลการให้บริการ และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างละเอียด ซึ่งช่วยให้ผู้ใช้การสามารถสืบค้นข้อมูลที่ต้องการได้ด้วยตนเอง สามารถลดการใช้บริการจากพนักงานขององค์กรได้

2. ระหว่างเดินทาง

2.1. การเข้าถึงสถานีต้นทาง

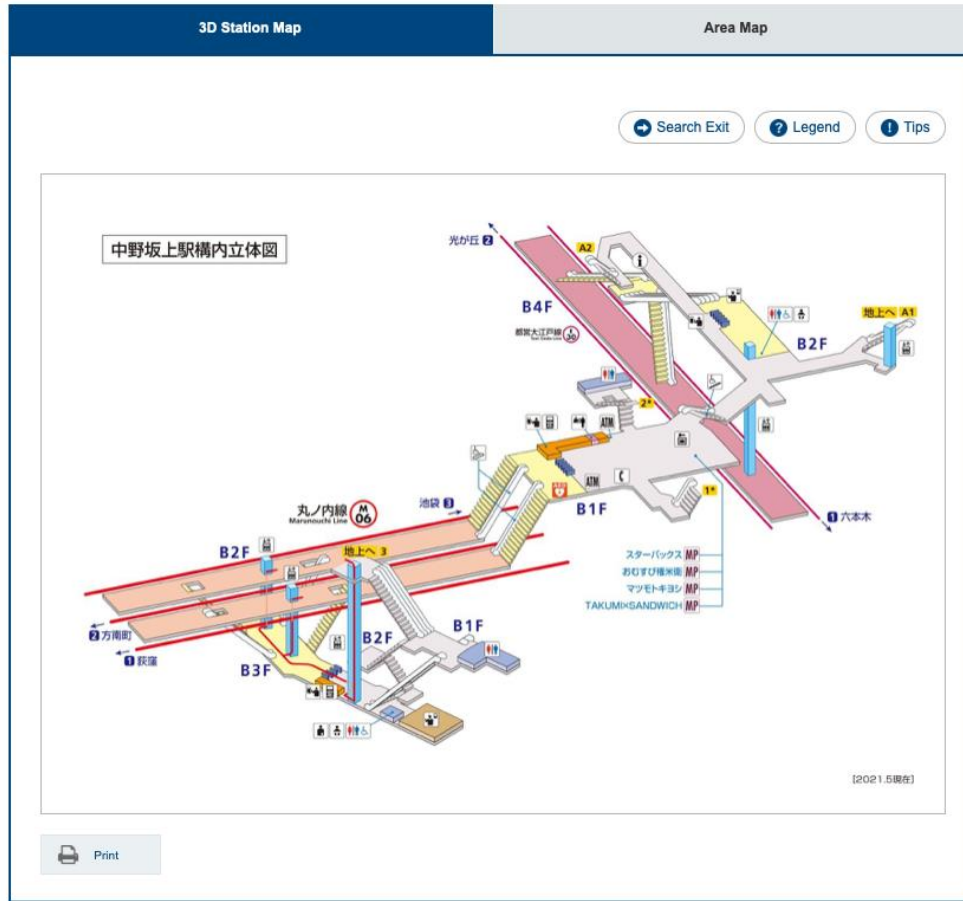
2.1.1. ข้อมูลที่ผู้ใช้บริการเพื่อเดินทางเข้าสู่สถานี ได้แก่ตำแหน่งของสถานีและพื้นที่บริเวณ

โดยรอบ ทั้ง Tokyo Metro และ Transport for London ให้บริการข้อมูลพื้นที่โดยรอบโดยใช้ร่วมกับบริการแผนที่ของ Google Maps ที่แสดงสถานที่สำคัญในบริเวณรอบสถานีที่ตั้งรถโดยสารประจำทางในบริเวณใกล้เคียง รวมถึงแสดงสายของรถไฟฟ้าที่ให้บริการ ณ สถานี และสถานการณั้เดินรถ แสดงดังภาพที่ 1.42



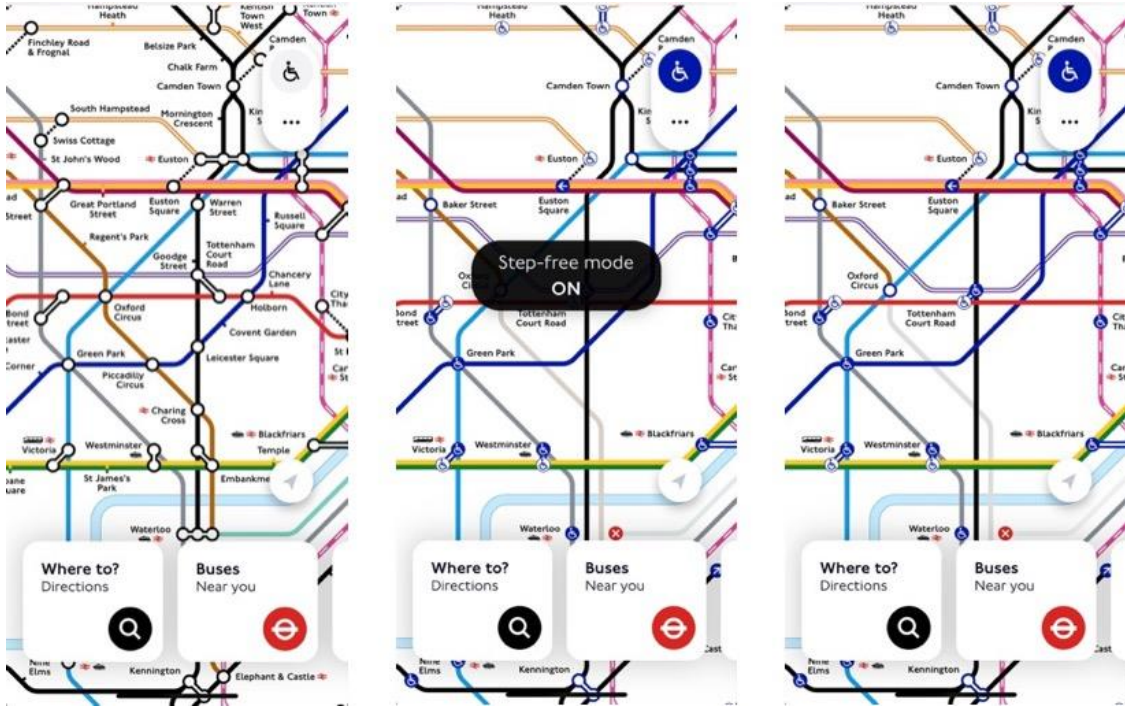
ภาพที่ 1.42 บริการข้อมูลสำหรับการเดินทางเข้าสถานี

2.1.2. ข้อมูลการเดินทางภายในสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ใช้บริการที่มีความพิการและผู้สูงอายุ Tokyo Metro แสดงภาพ 3 มิติ ภายในสถานี แสดงการเดินทางจากทางเข้าออกไปจนถึงชานชาลาที่เป็นมิตรกับ wheel chair ตำแหน่งลิฟต์ ดังภาพที่ 1.43



ภาพที่ 1.43 บริการข้อมูลการเดินทางภายในสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวก

อย่างไรก็ตามยังมีสถานีจำนวนหนึ่งที่ไม่เป็นมิตรกับ wheel chair ใน App TfL Go สามารถที่จะเรียกดูและวางแผนการเดินทางสำหรับ wheel chair โดยเฉพาะได้ หน้าจอแสดงดังภาพที่ 1.44 ช่วยให้ผู้ใช้ wheel chair สามารถวางแผนการเดินทางด้วยตนเองได้



ภาพที่ 1.44 การเรียกดูและวางแผนการเดินทางสำหรับ wheel chair

2.1.3. เพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย Equality Act 2010 Website ของ Transport for London พัฒนาตาม มาตรฐาน Web Accessibility⁹ Web Content Accessibility Guideline (WCAG) 2.1¹⁰ ที่ระดับ AA เพื่อให้ทุกคนสามารถเข้าถึงข้อมูลต่างๆ ได้ใกล้เคียงกันมากที่สุด นอกจากนี้ยังมีบริการแผนที่และข้อมูลที่ตอบสนองความต้องการของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ แผนที่แบบเสียง แผนที่ขนาดใหญ่ แผนที่แบบขาวดำ การแนะนำการเดินทางเข้าสู่สถานีที่ไม่ต้องใช้บันไดรวมถึงการเปลี่ยนวิธีการเดินทางกับขนส่งมวลชนอื่นๆ แผนที่ห้องน้ำ ข้อมูลดังกล่าวสามารถร้องขอให้ส่งทางไปรษณีย์ และดาวน์โหลดจากเว็บไซต์ได้ทันที ข้อมูล Accessibility guides แสดงดังภาพที่ 1.45

⁹ Web Accessibility หมายถึง การออกแบบเว็บไซต์ การทำเว็บไซต์ เพื่อคนที่มีข้อจำกัดต่างๆ ไม่ว่าจะพิการหรือไม่พิการ โดยปกติแล้วคนที่ไม่มีพิการส่วนใหญ่มักจะสามารถรับรู้ เข้าใจ ใช้งานเมาส์ คอปได้ เข้าถึงเว็บไซต์ได้ง่าย แต่สำหรับผู้ที่มีข้อจำกัดทางด้านสายตา, ด้านการรับรู้, การวิเคราะห์, ทางประสาท, กายภาพ, คำพูด เสียง, ภาพและการมองเห็น จะไม่สามารถใช้งานเว็บไซต์ได้อย่างปกติ

¹⁰ Transport for London <https://tfl.gov.uk/info-for/suppliers-and-contractors/digital-design-toolkit/digital-accessibility-standard>

Tube, river services and accessibility guides

Guide no.	Product name and description	Quantity	Format
1	Audio Tube map An audio guide to Tube, DLR, Emirates Air Line, London Trams and London Overground lines and stations. You can also listen to this guide online.	Quantity	Format
2	Tube map large print (colour) Tube, DLR, London Overground and Emirates Air Line services map in large print for visually impaired customers. You can also download the large print Tube map (colour) (PDF 779KB)	Quantity	Format
3	Tube map large print (black and white) Tube, DLR, London Overground and Emirates Air Line services map in black and white large print for colour blind customers. You can also download the large print Tube map (black and white) (PDF 555KB)	Quantity	Format
4	Step-free Tube guide (including DLR and London Overground) Tube, DLR and London Overground stations with step-free access between street, platform and train. Includes where you can change step-free between Tube, DLR, London Overground and National Rail. You can also download the Step-free Tube guide (PDF 658KB)	Quantity	Format
5	Avoiding stairs Tube guide Showing all Tube and DLR stations where you can use lifts, escalators or ramps between the street and platform. You can download the Avoiding Stairs Tube guide (PDF 452KB)	This guide is downloadable only	
6	Tube toilet map The locations of toilet and baby changing facilities on the Tube, DLR and London Overground network. You can download the Tube Toilet map (PDF 299KB)	This guide is downloadable only	
7	Tube tunnels map This map shows which parts of the Tube network, London Overground and DLR are underground or enclosed. You can download the map here (PDF 970KB). You can also download the Tube network, London Overground and DLR map Guide (PDF 33MB)	This guide is downloadable only	
8	Guide to River Thames boat services A guide to fast and frequent river services as well as leisure services with maps, timetables, fares information, places of interest and useful contact details. Available in large print and audio. This guide is not available to download. You can listen to this guide online.	Quantity	Format
9	Getting Around London Your guide to accessibility. Help with planning your journey using Tube, buses, DLR, taxis and private hire, trains, trams and riverboats. You can also download the Getting Around London guide (PDF 562KB)	Quantity	Format
10	London Overground - Making rail accessible: helping older and disabled customers This document includes station accessibility information for London Overground, shows how we are making rail accessible and working to improve the services provided. This document is also available to collect from your local London Overground station. You can download the guide: London Overground - Making Rail Accessible: Helping Older and Disabled Customers (PDF 701KB)	This guide is downloadable only	
11	Travel support card If you need help travelling around London you can use the travel support card. You can also download a travel support card to print at home and a user guide (PDF 396KB)	Quantity	Format
12	Travel support card user guide If you need help travelling around London you can use the travel support card. You can also download a travel support card to print at home and a user guide (PDF 638KB)	Quantity	Format

ภาพที่ 1.45 การให้บริการข้อมูล Accessibility guides

2.2. การซื้อบัตรโดยสาร ประเภท รูปแบบ และวิธีการชำระเงิน

2.2.1. ประเภทและรูปแบบบัตรโดยสาร ประเภทบัตรของโตเกียวและลอนดอน จะคล้ายคลึงกับผู้ให้บริการรถไฟทั่วโลก โดยแบ่งเป็น 2 ประเภทหลัก คือบัตรโดยสารรายเที่ยว และบัตรโดยสารที่กำหนดระยะเวลา โดยสามารถใช้ได้ระยะเวลาหนึ่งๆ เช่น รายวัน รายสามวัน รายสัปดาห์ รายเดือน จนไปถึงรายปี และมีรูปแบบเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยว โดยบัตรแบบกำหนดระยะเวลาจะสามารถเดินทางได้ทุกรูปแบบ รถไฟฟ้า รถบัส รถราง รถไฟ และอื่นๆ สำหรับรูปแบบบัตรโดยสารแบบกำหนดระยะเวลาของลอนดอน จะมีจุดเด่นที่ทำให้ส่วนลด ได้แก่ บัตรรายสัปดาห์ (7 วัน) จะมีราคาเท่ากับบัตรรายวัน 5 วัน / บัตรรายเดือนมีราคาถูกกว่าบัตรรายสัปดาห์ 4 ใบ 11% และบัตรรายปีมีราคาถูกกว่าบัตรรายเดือน 12 ใบ (1 ปี) 13% หรือถูกกว่าบัตรรายสัปดาห์ 52 (1 ปี) 24%¹¹ ซึ่งมีส่วนดึงดูดและสนับสนุนการใช้งานขนส่งมวลชน และช่วยลดค่าครองชีพของประชาชนได้

2.2.2. วิธีการชำระเงินของรถไฟโตเกียวและลอนดอนรองรับเงินสด และบัตรเติมเงิน ลอนดอนใช้บัตร Oyster card ส่วนโตเกียว ใช้บัตร IC Card ซึ่งมีผู้ให้บริการหลายรายเช่น Pismo Suica นอกจากทั้งสองวิธีแล้วรถไฟลอนดอนยังรองรับบัตรเครดิตแบบไร้สัมผัส ได้แก่ EMV Contactless, smart phone, smart device ต่างๆ เช่น Apple watch, Fitbit pay, Garmin pay, Google pay, Samsung pay ผู้ใช้บริการใช้วิธีแตะเข้า/ออก เพื่อเข้า

¹¹Transport for London <https://tfl.gov.uk/fares/how-to-pay-and-where-to-buy-tickets-and-oyster/travelcards-and-group-tickets>

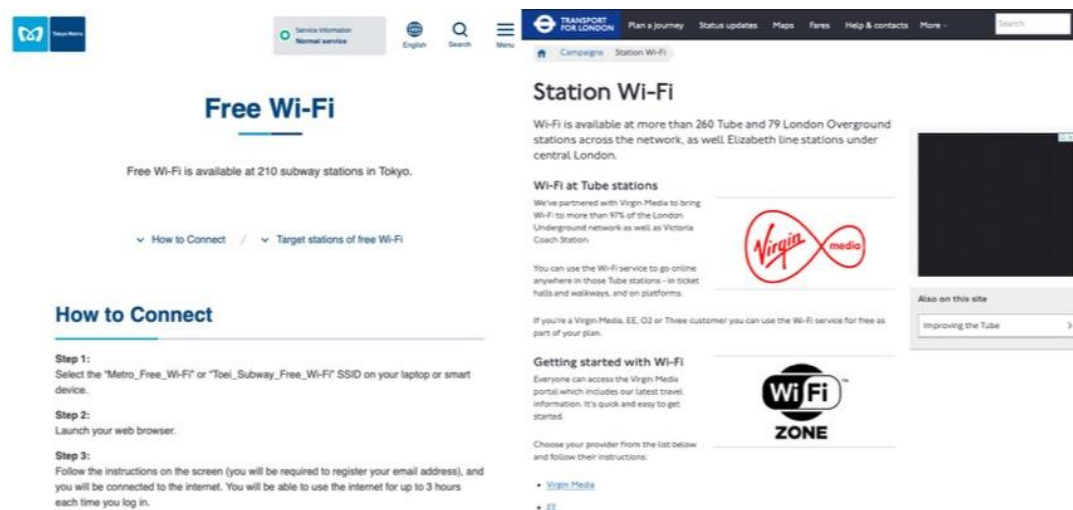
ใช้บริการ และสามารถเรียกดูประวัติการใช้งาน ประวัติการเดินทางผ่าน mobile app และ website

- 2.3. การเข้าถึงชานชาลา จะคล้ายคลึงกับสถานีรถไฟของไทย สถานีมีป้ายข้อมูลเส้นทาง และ สัญลักษณ์ทิศทาง รวมถึงชื่อสถานีหลัก เพื่อให้ผู้ใช้บริการสังเกต และสามารถรอรถที่ชานชาลาที่ถูกต้องได้ ดังภาพที่ 1.46



ภาพที่ 1.46 ป้ายแสดงข้อมูลเส้นทางและชานชาลา

- 2.4. ระหว่างรอรถไฟฟ้า ผู้ใช้บริการสามารถใช้บริการ Wi-Fi ได้ โดยในโตเกียวสามารถใช้บริการได้ฟรี ในทุกสถานี ส่วนลอนดอนตอน TFL เป็นคู่ค้ากับผู้ให้บริการ Wi-Fi รายหนึ่ง ซึ่งให้บริการฟรีกับลูกค้าของคู่ค้าและเครือข่าย และมีค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการอื่น ข้อมูลการใช้ Wi-Fi แสดงดังภาพที่ 1.47



ภาพที่ 1.47 ข้อมูลการใช้ Wi-Fi

2.5. ห้องน้ำ - ห้องน้ำเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทั้งโตเกียวและลอนดอน มีข้อมูลและแผนที่ตำแหน่งของห้องน้ำ มีที่สถานีใด อยู่ด้านนอกหรือด้านในประตู และข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างละเอียด ซึ่งจำแนกเป็นห้องน้ำทั่วไป ห้องน้ำที่ wheel chair เข้าใช้งานได้ ห้องน้ำที่มีอุปกรณ์สำหรับทารกและเด็กเล็ก



นอกจากนี้สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการแล้ว รถไฟฟ้าโตเกียวยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเทียม (Ostome) อีกด้วย

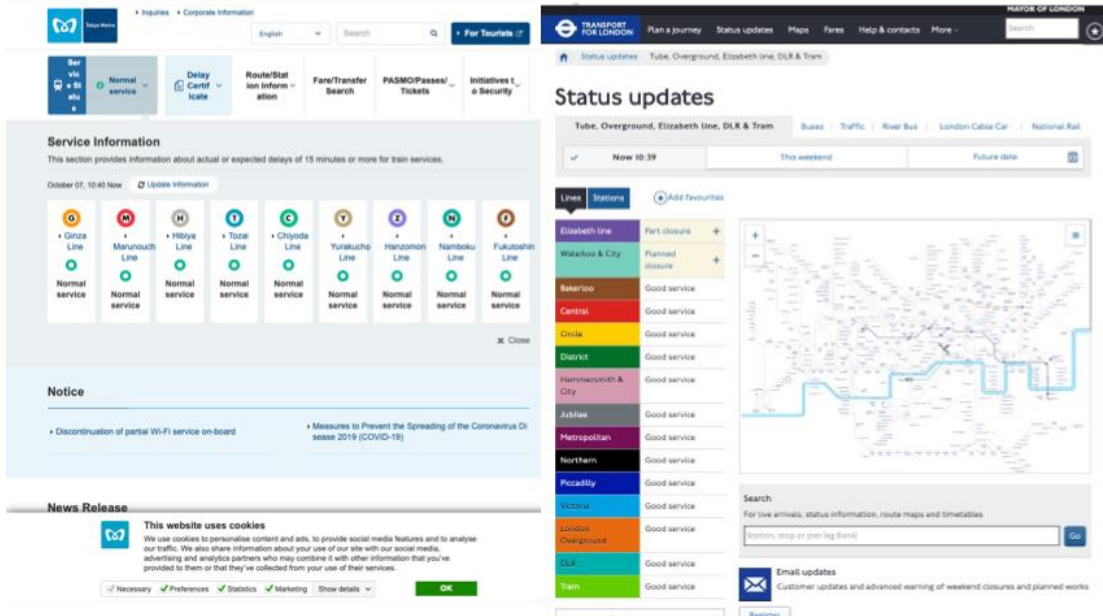


ภาพที่ 1.48 ตัวอย่างภาพห้องน้ำสำหรับผู้พิการและผู้พิการเทียม (ภาพจาก Reddit.com¹²)

¹² https://www.reddit.com/r/ostomy/comments/kwrzfe/look_at_all_those_ostomy_toilets/

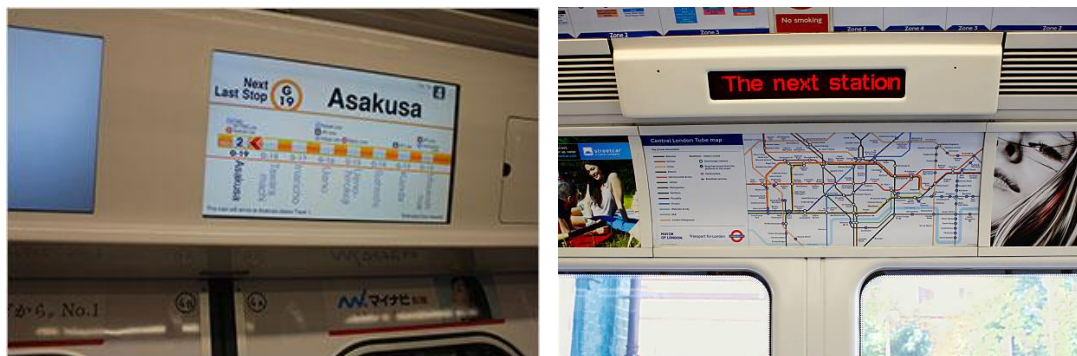
การตรวจสอบสถานะการเดินทาง นอกจากป้ายประกาศ และหน้าจอภายในบริเวณสถานีแล้ว ผู้ใช้บริการสามารถตรวจสอบสถานะฯ ได้จากเว็บไซต์ โดยจะมีข้อมูลสถานะปัจจุบัน เช่น เป็นปกติ ล่าช้า ปิดปรับปรุง ทำให้สามารถวางแผนหรือปรับเปลี่ยนแผนการเดินทางได้ทันที่ที่ ภาพหน้าจอตัวอย่างแสดงดัง

2.6. ภาพที่ 1.49



ภาพที่ 1.49 บริการข้อมูลสถานการณ้เดินทาง

2.7. ข้อมูลภายในระหว่างเดินทาง ภายในรถไฟทำให้บริการข้อมูลสาย ชื่อสถานีปัจจุบัน (หรือสถานีถัดไป)



ภาพที่ 1.50 บริการข้อมูลภายในตัวรถไฟฟ้า (ภาพจาก Tokyo Metro และ Getty Images¹³)

¹³ <https://www.gettyimages.co.uk/photos/london-tube-map>

2.8. การออกจากสถานี เมื่อผู้ใช้บริการลงจากรถแล้วต้องการจะเดินทางต่อโดยใช้ทางออกที่ใกล้ปลายทางที่สุดโดยเฉพาะสถานีใหญ่ที่มีประตูทางออกจำนวนมาก ในทุกสถานีจะมีป้ายแสดงสถานีที่ใกล้เคียง หมายเลขทางออก ทางออกนั้นมิลิฟต์หรือไม่อย่างชัดเจน ซึ่งจำเป็นสำหรับผู้ใช้ wheel chair และมีบริการข้อมูลดังกล่าวบนเว็บไซต์ให้สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าได้

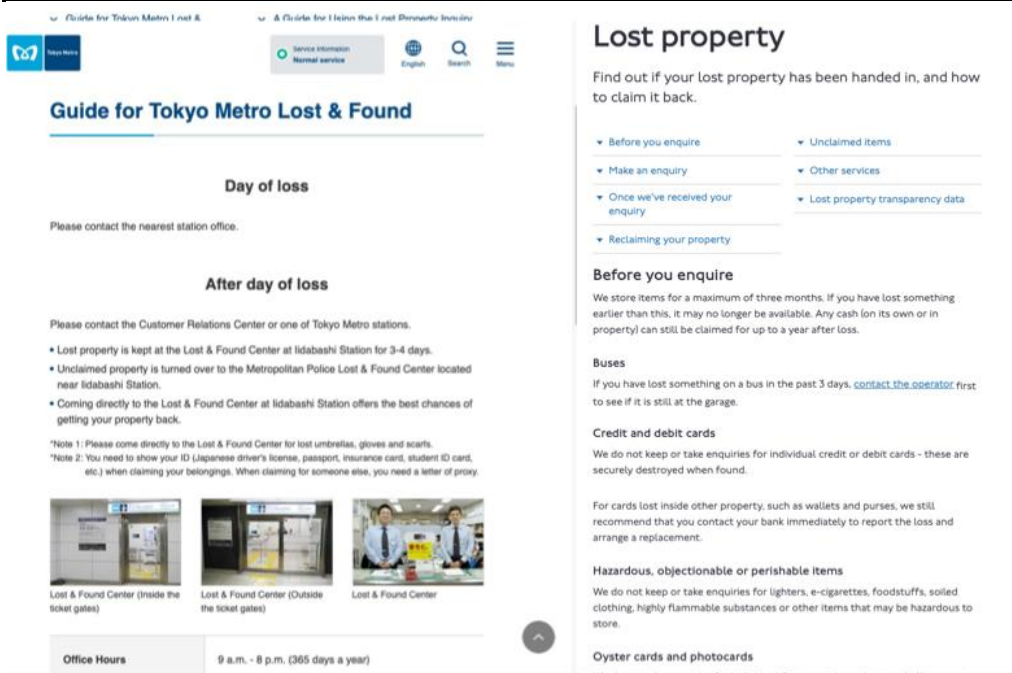
Exit	Elevator to Surface	Nearby Buildings and Facilities
*Exit open for limited hours only		
A6		Shinjuku Nakamura Bldg.
A7		Shinjuku Takano Bldg.
A8		JR Shinjuku Miraina Tower / JR Shinjuku Sta. East Ent., Central East Ent., East South Ent. / JR Shinjuku Sta. South Ent., New South Gate, Koshu-kaido Gate / JR Shinjuku Sta. Miraina Tower Gate / Takashimaya Times Square / NEWoMan / Shinjuku Expressway Bus Terminal / Hato Bus / Lumine 2 / Lumine Est
A9		JR Shinjuku Miraina Tower / JR Shinjuku Sta. East Ent., Central East Ent., East South Ent. / JR Shinjuku Sta. South Ent., New South Gate, Koshu-kaido Gate / JR Shinjuku Sta. Miraina Tower Gate / Takashimaya Times Square / NEWoMan / Shinjuku Expressway Bus Terminal / Hato Bus / Lumine 2 / Lumine Est
A10		Closed
A11	○	Odakyu Dept. Store / Metro Restaurant Area
A12		Odakyu Sightseeing Service Center Shinjuku / Odakyu Dept. Store / JR Shinjuku Sta. West Ent., Central West Ent. / Shinjuku Sta. (Odakyu Line) / Shinjuku Sta. West Underground Square / Metro Restaurant Area

Exit	Elevator to Surface	Nearby Buildings and Facilities
*Exit open for limited hours only		
A14		Keio Dept. Store / Kogakuin University / Shinjuku Sta. (Keio Line) / Shinjuku Sta. (Toei Line) / Shinjuku Sta. West Underground Square / Shinjuku Post Office / Bus Terminal / Lumine 1
A15	○	Keio Dept. Store / Kogakuin University / Shinjuku Sta. (Odakyu Line) / Shinjuku Sta. (Keio Line) / Shinjuku Sta. (Toei Line) / Shinjuku Sta. West Underground Square / Shinjuku Post Office / Bus Terminal / Lumine 1
A16		Shinjuku Sta. West Underground Square / Shinjuku Center Bldg.
A17		Shinjuku Sta. West Underground Square / Shinjuku L Tower / Shinjuku Center Bldg. / Tokyo Metro Urban Development Co., Ltd. / Hello Work Shinjuku / Mizuho Bank Shinjuku-nishiguchi Branch / Sumitomo Mitsui Bank Shinjuku-nishiguchi Branch / MUFG Bank
A18		Closed
B5		Isetan Department Store
B10		Subnade / Shinjuku City Office / Shinjuku Golden Town / Shinjuku Toho Bldg. / Hotel Gracery Shinjuku

ภาพที่ 1.51 ข้อมูลประตูทางออกและสถานีที่ใกล้เคียงสถานีชินจูกุ

3. หลังการเดินทาง และช่วงเวลาอื่นๆ

3.1. การติดตามสิ่งของสูญหาย ผู้ใช้สามารถสอบถามเกี่ยวกับสิ่งของที่สูญหายได้จากเจ้าหน้าที่ภายในสถานี รวมถึงช่องทางออนไลน์ ทั้งนี้สิ่งของบางประเภทจะถูกทำลายโดยไม่มีการจัดเก็บ เช่น บัตรเครดิต บัตรเดบิต ไฟแช็ค อาหาร ข้อมูลและวิธีการติดตามสิ่งของสูญหายแสดงภาพที่ 1.52



ภาพที่ 1.52 ข้อมูลวิธีการติดตามสิ่งของสูญหาย

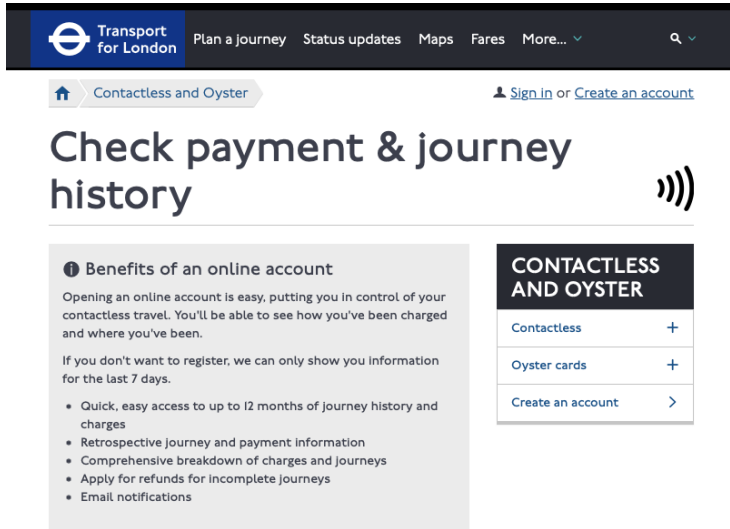
3.2. การสอบถามข้อมูล ดิชม ร้องเรียน ผู้ใช้บริการสามารถสอบถามข้อมูล ดิชม และร้องเรียน ได้หลากหลายช่องทาง เช่น email โทรศัพท์ website ดังภาพที่ 1.53



ภาพที่ 1.53 ช่องทางการสอบถามข้อมูล ดิชม และร้องเรียน

การเรียกดูข้อมูลการใช้งานบัตรโดยสาร/การเรียกเก็บค่าบริการ ตรวจสอบมูลค่าคงเหลือในบัตร ผู้ใช้บริการสามารถเรียกดูประวัติการเดินทางของตน การหักค่าบริการจากบัตร มูลค่าคงเหลือ และเติมเงิน ผ่าน website และ mobile app ได้ กรณีใช้บัตร EMV ก็สามารเรียกดูประวัติการเดินทางและจำนวนเงินที่เรียกเก็บได้เช่นกัน ช่องทางการใช้บริการดัง

3.3. ภาพที่ 1.54



ภาพที่ 1.54 บริการข้อมูลการใช้บัตรโดยสาร การเรียกเก็บค่าบริการ มูลค่าคงเหลือ

3.4. การขอข้อมูลส่วนบุคคล ภาพถ่ายหรือวิดีโอของผู้ใช้บริการ

การให้บริการข้อมูลส่วนบุคคล ภาพถ่ายหรือวิดีโอของผู้ใช้บริการของลอนดอน เป็นไปตาม General Data Protection Regulation (GDPR) ที่เจ้าของข้อมูลมีสิทธิร้องขอข้อมูลของตนที่ถูกจัดเก็บได้ เช่น ข้อมูลการเดินทาง ภาพถ่ายจากกล้องวงจรปิด วิดีโอ ซึ่งในระบบของ TfL ทั้งหมดมีการจัดเก็บด้วยกล้องในสถานีและภายในรถไฟฟ้่า กล้องที่ติดตั้งเจ้าพนักงาน กล้องบริเวณป้ายรถเมล์และภายในรถเมล์ เว็บไซต์ของ TfL จะมีแบบฟอร์มและช่องทางการติดต่อในรูปแบบ e-mail เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถร้องขอข้อมูลได้ ดัง

ภาพที่ 1.55

Access your data

Under data protection legislation you are entitled to ask to see any personal information we hold about you. This page explains how to make a 'Subject Access request' to TfL and how we use your information when we process a request.

- ▼ Oyster or contactless journey history
- ▼ Taxi and Private Hire licensing
- ▼ Road User Charging and Direct Vision Standard
- ▼ Traffic enforcement and monitoring cameras
- ▼ London Underground CCTV and body worn cameras
- ▼ TfL's Customer Contact Centre
- ▼ TfL job applications and staff records
- ▼ TfL Pension Fund
- ▼ Dial-a-Ride
- ▼ Bus station CCTV
- ▼ CCTV on London's buses
- ▼ London Transport Museum

If you need to contact the Privacy team or submit a request, please use the relevant form below on this page or email DPO@tfl.gov.uk. There can sometimes be delays in receiving post.

Privacy & cookies

- Access your data
- Capital Call
- CCTV & surveillance cameras
- Compulsory purchase
- Contactless payment
- Cookies
- Dial-a-Ride
- Direct Vision Standard and the HGV safety permit scheme
- London Cable Car
- Lost property
- Employment
- Event data from mobile devices

ภาพที่ 1.55 บริการข้อมูลช่องทางการขอข้อมูลส่วนบุคคลตาม GDPR

บทที่ 2

แผนปฏิบัติการดิจิทัล บริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด

2.1 วิสัยทัศน์

เป็นผู้นำในการขับเคลื่อนการให้บริการและบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพ ยืดหยุ่น มั่นคงปลอดภัย ที่มีมาตรฐานในระดับสากล

2.2 พันธกิจ

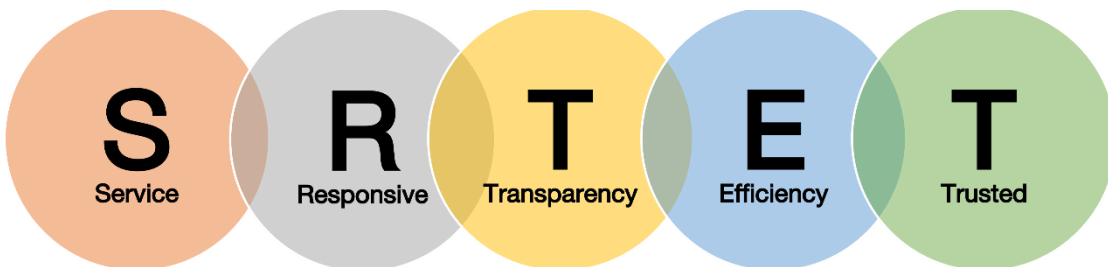
ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ สนับสนุนการบริหารงานด้วยข้อมูลเชื่อถือได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และคุ้มค่า

2.3 เป้าประสงค์

กำหนดแนวทางการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ของ รฟท. ให้ตอบสนองกับภารกิจ ข้อกำหนด และมีความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ ตามมาตรฐานสากล

2.4 ค่านิยม

แผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ กำหนดค่านิยมในการดำเนินงานตามพันธกิจเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามวิสัยทัศน์ข้างต้น ดังนี้ 1) การบริการ (Service) การให้บริการที่เป็นเลิศกับผู้ใช้บริการทั้งภายในและภายนอกองค์กร 2) การตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง (Responsive) ระบบต้องมีความยืดหยุ่นสามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายในและภายนอกได้อย่างคล่องตัว 3) มีความโปร่งใส (Transparency) ระบบงานและข้อมูลมีความโปร่งใส สามารถเข้าถึง ใช้งาน และตรวจสอบได้ 4) มีประสิทธิภาพ (Efficiency) ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบงานปัจจุบันและที่จะพัฒนาขึ้น ลดภาระงาน ลดระยะเวลาและลดค่าใช้จ่ายการปฏิบัติงาน และ 5) มีความน่าเชื่อถือ (Trusted) ระบบดิจิทัลมีความน่าเชื่อถือและความมั่นคงปลอดภัย มีกระบวนการการปฏิบัติงานตามมาตรฐานระดับสากล กำหนดด้วยย่อค่านิยม SRTET (Service, Responsive, Transparency, Efficiency, Trusted) ดังภาพ



ภาพที่ 2.1 ค่านิยมแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ

2.5 ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

ยุทธศาสตร์ 1 พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล

- กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ
- กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารและติดตามการดำเนินงาน (EIS)
- กลยุทธ์ 1.3 นำเทคโนโลยีมาช่วยวิเคราะห์และแจ้งเตือน
- กลยุทธ์ 1.4 จัดทำธรรมาภิบาลข้อมูล

ยุทธศาสตร์ 2 พัฒนาระบบการเข้าถึงและให้บริการข้อมูลสาธารณะ

- กลยุทธ์ 2.1 พัฒนาระบบการให้บริการผ่านออนไลน์ (Online/Self Service)
- กลยุทธ์ 2.2 พัฒนารูปแบบข้อมูลสำหรับการเผยแพร่สาธารณะ และช่องทางในการเข้าถึงบริการข้อมูล
- กลยุทธ์ 2.3 พัฒนาช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก
- กลยุทธ์ 2.4 ติดตามและประเมินความการใช้บริการดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ 3 พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล

- กลยุทธ์ 3.1 ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ
- กลยุทธ์ 3.2 ฝึกอบรมเพิ่มศักยภาพการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูล
- กลยุทธ์ 3.3 การประเมินบุคลากร โดยกำหนดการเข้ารับการฝึกอบรมเป็นภาระหน้าที่

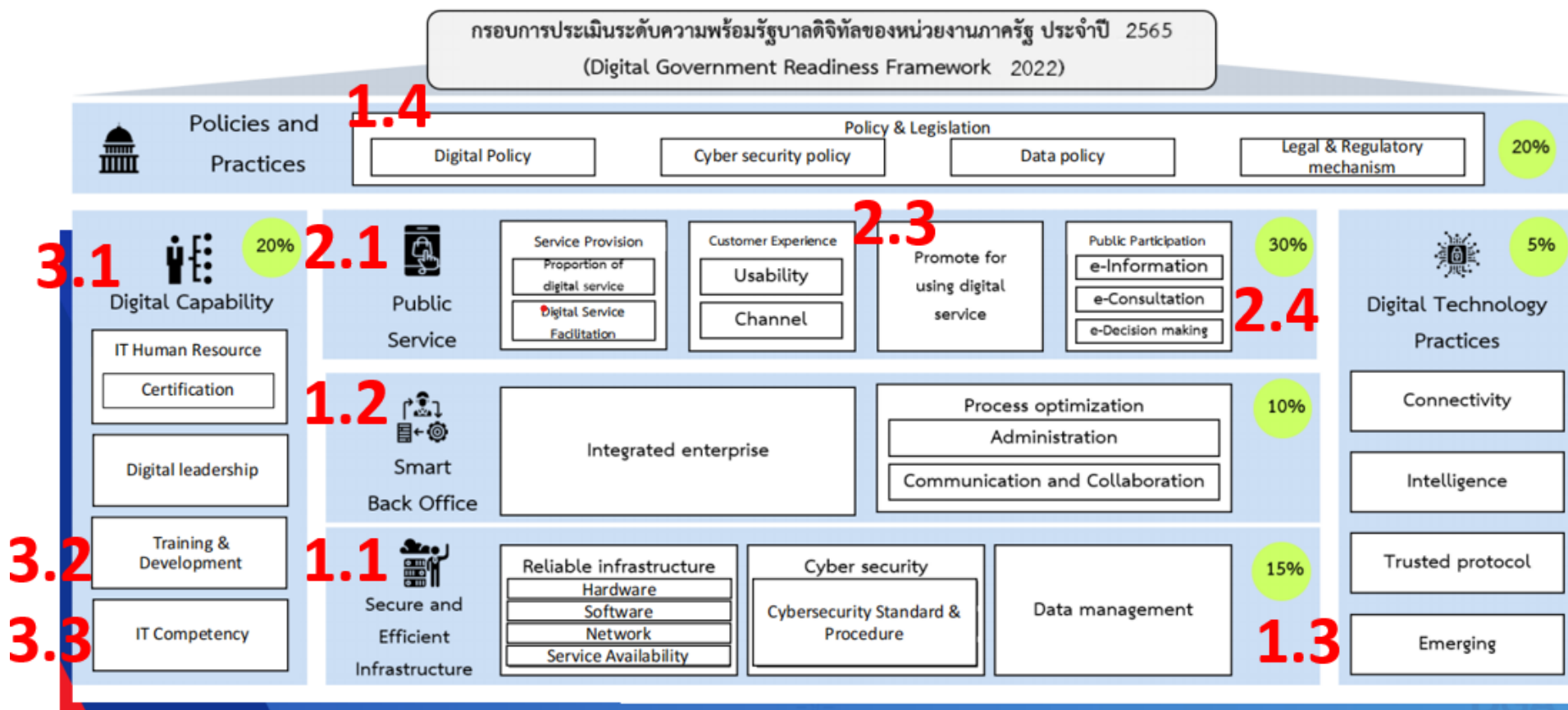
ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ กับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ชาติ	2) สร้างความสามารถในการแข่งขัน	3) สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม	5) สร้างการเติบโต..เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมฯ	มิติที่ 2 ความเสมอภาค กลยุทธ์ที่ 3 การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ ฯ			
นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลฯ	2) ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	3) สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียม	4) ปรับเปลี่ยน..เป็นรัฐบาลดิจิทัล	
แผนฯ Digital Gov.	1) พัฒนาการบริการฯ	3) เปิดเผยข้อมูล	4) การบริหารที่ยืดหยุ่น คล่องตัว	
แผน คค.	1) ศูนย์บริหารข้อมูลกลาง ฯ ด้วยนวัตกรรมดิจิทัล	2) คสพฐ.ดิจิทัล ปลอดภัย มาตรฐาน	3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการฯ	4) เพิ่มศักยภาพบุคลากร บริหารจัดการสู่องค์กรดิจิทัล
แผนฯ swท.	1) เพิ่มความสามารถให้บริการขนส่งทางราง	2) เพิ่มรายได้และลดค่าใช้จ่าย	3) ยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน	
แผนฯ swพท.	1) องค์กรเติบโต 4) สร้างความผูกพันกับลูกค้า	2) บริหารการเปลี่ยนแปลง 5) กุณมณุษย์	3) ยกระดับประสิทธิภาพบริการ/ซ่อมบำรุง 6) ความสามารถด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	
แผนดิจิทัลฯ swพท.	1) บริหารงานด้วยข้อมูล	2) เข้าถึงและให้บริการข้อมูลสาธารณะ	3) บุคลากรมีสมรรถนะดิจิทัล	

ภาพที่ 2.2 ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ กับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจาก กลยุทธ์ 11 กลยุทธ์ ภายใต้ ยุทธศาสตร์ทั้ง 3 ที่กำหนดจะถูกกำหนดภายใต้การเชื่อมโยงจากยุทธศาสตร์ชาติ และแผนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แล้ว ยุทธศาสตร์ดังกล่าว ยังมุ่งเน้นการดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางการประเมินระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงานภาครัฐ (Digital Government Readiness Framework) ซึ่งปัจจุบันถูกใช้ประเมินหน่วยงานรัฐ แบ่งเป็น 6 ด้าน จึงกำหนดแนวทางการดำเนินงาน (Roadmap) รายละเอียดแสดงในหัวข้อ 2.6

กรอบการประเมินระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงานภาครัฐ ประจำปี 2565



ภาพที่ 2.3 เป้าหมายกลยุทธ์ที่กำหนดกับกรอบการประเมินระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงานภาครัฐ

2.6 แนวทางการดำเนินงาน (Roadmap)

สืบเนื่องจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของระบบการบริหารและควบคุมการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง ยังอยู่ระหว่างช่วงเวลารับประกันความชำรุดบกพร่อง(หลังส่งมอบงาน) (DLP : Defects Liability Period) ซึ่งในหมดระยะเวลาช่วงประมาณเดือนกรกฎาคม 2566 (กลางปี 2566) ดังนั้น ในช่วงที่ผ่านมา ทาง รฟฟท. จึงมุ่งเน้นการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารทั้งส่วนระบบการบริหารจัดการและการควบคุมการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง ที่มีการส่งมอบเป็นหลัก โดยแจ้งดำเนินการแก้ไขหรือปรับเปลี่ยน ซึ่งสามารถดำเนินการแก้ไขได้อย่างมีข้อจำกัด เนื่องจากการออกแบบระบบ เช่น ระบบถูกออกแบบมาเป็นระบบปิดจึงไม่ได้มีระบบควบคุมตรวจสอบและรักษาความมั่นคงปลอดภัยข้อมูล แม้แต่ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) ก็ถูกออกแบบมาเพื่อการใช้งานภายในเท่านั้น ระบบเครือข่ายของการบริหารจัดการอาคียหรือใช้โครงข่ายของระบบการควบคุมการเดินรถไฟฟ้า ระบบไม่ได้ออกแบบให้มีการให้บริการหรือใช้งานเครือข่ายไร้สาย ระบบควบคุมการเดินรถไฟฟ้าไม่ได้มีการเชื่อมต่อหรือออกแบบการเชื่อมต่อ (API) สำหรับส่งข้อมูลออกไปเพื่อจัดทำรายงานหรือใช้ประโยชน์อื่นๆ ได้แต่อย่างใด เป็นต้น

และเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการประเมินระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงานภาครัฐ (Digital Government Readiness Framework) ซึ่งปัจจุบันถูกใช้ประเมินหน่วยงานรัฐ แบ่งเป็น 6 ด้าน จึงกำหนดแนวทางการดำเนินงาน (Roadmap) ไว้ดังนี้

ระยะที่ 1 (ช่วงปี 2565-2566 ยังอยู่ในช่วง DLP)

- จัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ 3-5 ปี
- ศึกษาและวางระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยห้องศูนย์ข้อมูลของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในส่วนการบริหารงาน (เนื่องจากมีความจำเป็นต้องมีการเชื่อมต่อเครือข่ายอินเทอร์เน็ต และปรับปรุงการให้บริการให้มีความสะดวกต่อผู้ปฏิบัติงานเพิ่มขึ้น)
- ปรับปรุงเว็บไซต์สำหรับเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้กับประชาชน (จัดทำใหม่ตามภารกิจใหม่ ข้อมูลการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง แทนของเดิม)

ระยะที่ 2 (ช่วงปี 2566-2567 เตรียมพัฒนาระบบหลัง DLP)

- เตรียมจ้างบริการบำรุงรักษา (หลัง DLP กลางปี 2566) ทั้งอุปกรณ์เครื่องแม่ข่ายและระบบเครือข่าย อุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์สำนักงาน รวมถึงระบบสารสนเทศที่มาพร้อมกับโครงการสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง
- จัดหาวัสดุคอมพิวเตอร์ (หน่วยจัดเก็บข้อมูล ชนิด SSD และหน่วยความจำเพิ่ม) จำนวน 300 เครื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับเครื่องคอมพิวเตอร์สำนักงาน (OA)
- ศึกษาและกำหนด/ประกาศนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) และกำหนดกระบวนการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายดังกล่าว

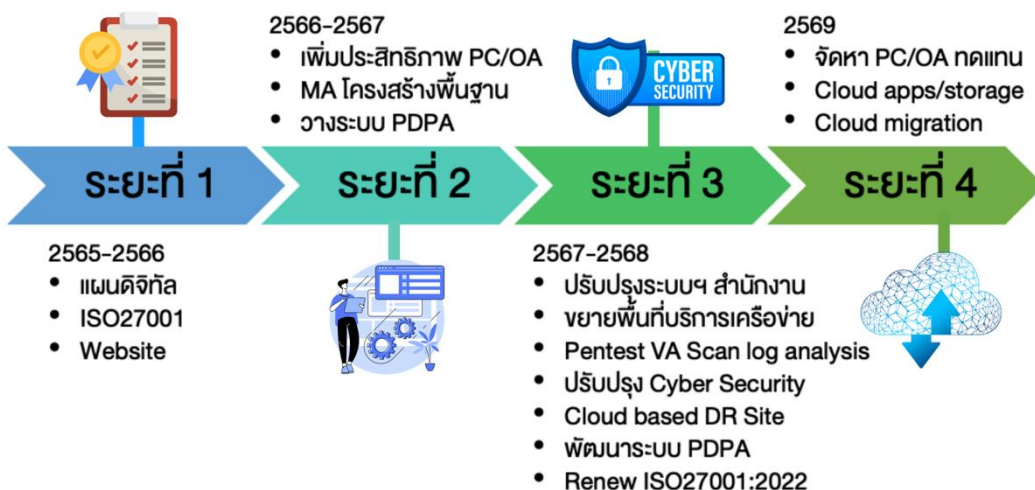
ระยะที่ 3 (ช่วงปี 2567-2568 หลัง DLP)

- ปรับปรุง/พัฒนาจัดหาอุปกรณ์และระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อให้ระบบส่วนการบริหารงานสามารถเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกให้บุคลากรสามารถใช้งานผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้อย่างมั่นคงปลอดภัยด้านข้อมูล อย่างเหมาะสม รวมถึงการนำหรือใช้งานอุปกรณ์พกพาของบุคลากรแต่ละตัว (BYOD) และระบบการยืนยันตัวตน แบบหลายปัจจัย (Multi-factor Authentication) อีกทั้งการทบทวนและประเมินมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัย ISO27001:2022 (มาตรฐานฉบับใหม่ที่เพิ่งประกาศปลายปี 2565)
- ปรับปรุง/พัฒนาระบบสารสนเทศ ระยะที่ 2 ของระบบสารสนเทศต่างๆ เพื่อแก้ปัญหาข้อจำกัดการใช้งานด้านต่างๆ รวมถึงจำนวนสิทธิการใช้งาน ให้ครอบคลุมความต้องการที่แท้จริง
- ปรับปรุง/พัฒนาขยายเครือข่ายการให้บริการ รวมถึงระบบเครือข่ายไร้สาย ไปยังจุดให้บริการตามสถานี (หน้าห้องจำหน่ายตั๋วเดินทาง)
- ปรับปรุง/พัฒนาระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเพิ่มเติม โดยใช้บริการ Cloud Computing ที่มีโครงข่ายหลักเชื่อมต่อกับหลากหลายผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ต (IXP : Internet Exchange Point) โดยเริ่มจากระบบ/ข้อมูลที่มุ่งเน้นให้บริการประชาชน ภายนอก หรือการเชื่อมต่อจากบุคลากรจากภายนอกเครือข่าย และขยายไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายทั้งหมด โดยจัดการในรูปแบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำรอง (DR : Disaster Recovery) รวมถึงการสำรองข้อมูล (Backup)
- ปรับปรุงห้องปฏิบัติการด้าน ICT ให้เหมาะสมและมีความพร้อม(มีติดตั้งหน้าจอมอนิเตอร์) เพื่อเฝ้าระวังและตรวจสอบการทำงานของระบบ
- พัฒนาระบบให้เป็นไปตามพรบ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) และนโยบาย/กระบวนการดำเนินการที่ รฟท. กำหนด
- จัดตรวจสอบและทดสอบหาช่องโหว่ของระบบ (Penetration Testing and Vulnerability Assessment) เพื่อดำเนินการแก้ไขก่อนเกิดเหตุภัยคุกคามหรือการกระทำความผิดผ่านช่องโหว่ต่างๆ ของระบบ (ดำเนินการทุกปี)
- จัดวิเคราะห์ และตรวจสอบข้อมูลจราจรคอมพิวเตอร์ (log) เพื่อเฝ้าระวังป้องกันบุคคล/การกระทำ/การใช้งานที่ไม่พึงประสงค์ รวมถึงตรวจสอบความผิดพลาดของระบบต่างๆ ทั้งอุปกรณ์เครือข่ายและโปรแกรมคอมพิวเตอร์ส่วนต่างๆ (ดำเนินการทุกปี)
- ฝึกอบรม พัฒนาทักษะด้านดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ ทั้งแบบภายใน (In-House) และแบบภายนอก (Take Course) พร้อมระบบจัดเก็บประวัติการฝึกอบรม (ดำเนินการทุกปี)

ระยะที่ 4 (ช่วงปี 2569)

- จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์สำนักงาน ทดแทนเครื่องเดิม (อายุครบ 5 ปี)
- ปรับเปลี่ยนไปใช้ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และพื้นที่เก็บข้อมูลบน Cloud
- ปรับเปลี่ยนให้ใช้งานระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย โดยใช้บริการ Cloud Computing ที่มีโครงข่ายหลักเชื่อมต่อกับหลากหลายผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ต (IXP : Internet Exchange Point) เป็นหลัก พร้อมระบบสำรอง (DR : Disaster Recovery) รวมถึงการสำรองข้อมูล (Backup)
- จัดตรวจสอบและทดสอบหาช่องโหว่ของระบบ (Penetration Testing and Vulnerability Assessment) เพื่อดำเนินการแก้ไขก่อนเกิดเหตุภัยคุกคามหรือการกระทำความผิดผ่านช่องโหว่ต่างๆ ของระบบ (ดำเนินการทุกปี)
- จัดวิเคราะห์ และตรวจสอบข้อมูลจราจรคอมพิวเตอร์ (log) เพื่อเฝ้าระวังป้องกันบุคคล/การกระทำ/การใช้งานที่ไม่พึงประสงค์ รวมถึงตรวจสอบความผิดพลาดของระบบต่างๆ ทั้งอุปกรณ์เครือข่ายและโปรแกรมคอมพิวเตอร์ส่วนต่างๆ (ดำเนินการทุกปี)
- ฝึกอบรม พัฒนาทักษะด้านดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ ทั้งแบบภายใน (In-House) และแบบภายนอก (Take Course) พร้อมระบบจัดเก็บประวัติการฝึกอบรม (ดำเนินการทุกปี)

แนวทางการดำเนินงาน (Roadmap) แผนปฏิบัติการดิจิทัลแสดงดังภาพ 2.4



ภาพที่ 2.4 แนวทางการดำเนินงาน (Roadmap) แผนปฏิบัติการดิจิทัล บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

2.7 สรุปกลยุทธ์ และโครงการ

ตารางที่ 2.1 ตารางสรุปกลยุทธ์ และโครงการ

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ที่/โครงการ	วงเงิน	2565	2566	2567	2568	2569
ยุทธศาสตร์ 1 พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล						
กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ						
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล 	4.280	4.280				
<ul style="list-style-type: none"> โครงการ ISO27001 (ทบทวนรายปี และตรวจประเมิน) 	3.000			2.000	0.500	0.500
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจ้างบริการบำรุงรักษาเครื่องแม่ข่าย ระบบเครือข่าย และอุปกรณ์ OA (AOIT) พร้อมอะไหล่ 	60.000			20.000	20.000	20.000
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจ้างบริการบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ (MIS) 	30.000			10.000	10.000	10.000
<ul style="list-style-type: none"> โครงการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพอุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์ OA 	1.500			1.500		
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจ้างเหมาบริการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) ระบบการติดต่อสื่อสารของระบบ MIS/OAIT 	6.000		1.500	1.500	1.500	1.500
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ และ OA เพิ่มประสิทธิภาพและทดแทน 	10.500					10.500
<ul style="list-style-type: none"> โครงการปรับปรุงและขยายจุดติดตั้งเครือข่าย (สาย LAN) สำหรับ สถานีกลางบางซื่อ CT-Depot และ 13 สถานี 	3.600			3.600		
<ul style="list-style-type: none"> โครงการปรับปรุงระบบ Network Infrastructures เพื่อให้เป็นไปตาม พรบ. Cyber security 	30.000			10.000	10.000	10.000

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/โครงการ	วงเงิน	2565	2566	2567	2568	2569
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหา ติดตั้งและบำรุงรักษาระบบ Anti-Virus 	3.528			1.680	1.680	0.168
<ul style="list-style-type: none"> โครงการเช่าบริการ ระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยสำหรับระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (e-Mail Security Gateway) 	3.000			1.000	1.000	1.000
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาระบบบริการ e-mail and Apps on Cloud 	4.321					4.321
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาโปรแกรมสำนักงาน (Microsoft Office) และ PDF Editor 	5.760					5.760
<ul style="list-style-type: none"> โครงการเช่าใช้บริการ Cloud รองรับความต้องการเครื่องแม่ข่าย และรองรับทำระบบสำรอง (DR site on Cloud) 	75.000			15.000	25.000	35.000
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาโปรแกรมสำหรับงานกราฟฟิก เพื่อการประชาสัมพันธ์ 	1.860			0.620	0.620	0.620
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาระบบ MFA เพื่อยืนยันตัวตน 	6.000			5.000	0.500	0.500
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาระบบตรวจสอบและให้บริการ BYOD ผ่านช่องทาง VPN 	15.600			12.000	1.800	1.800
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดซื้อระบบตรวจสอบและป้องกันการบุกรุก Intrusion Prevention System (IPS) 	30.000			15.000	7.500	7.500
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจ้างตรวจสอบและประเมินความมั่นคงปลอดภัยและช่องโหว่ของระบบสารสนเทศ (Cyber Security Assessment : Penetration Testing and Vulnerability Assessment) 	11.000			5.000	3.000	3.000
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาระบบ CA รองรับการใช้งานรหัสไฟล์ข้อมูลและลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ 	9.000			3.000	3.000	3.000
<ul style="list-style-type: none"> โครงการปรับปรุงห้องปฏิบัติการ ICT Center 	3.000			3.000		

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/โครงการ	วงเงิน	2565	2566	2567	2568	2569
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดทำ Asset Management System 	2.800			2.000	0.400	0.400
<ul style="list-style-type: none"> โครงการ Remote Help Desk 	3.000			1.000	1.000	1.000
กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารและติดตามการดำเนินงาน (EIS)						
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบ SAP B1 และจัดหาสิทธิการใช้งานระบบเพิ่มเติม (ระยะที่ 2) 	3.660				3.000	0.660
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบ CMMS และจัดหาสิทธิการใช้งานระบบเพิ่มเติม (ระยะที่ 2) 	2.400				2.000	0.400
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบ HR (e-Unite) เพิ่มเติม (ระยะที่ 2) 	3.600				3.000	0.600
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบ Documents Management เพิ่มเติม (ระยะที่ 2) 	2.000					2.000
<ul style="list-style-type: none"> โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ พร้อม ระบบ EKYC 	8.400			6.000	1.200	1.200
<ul style="list-style-type: none"> โครงการโครงการจัดหาพร้อมติดตั้งระบบ Application Digital sign พร้อม IPAD+SIM 50 ชุด 	4.000			4.000		
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ (Dash Board) สำหรับผู้บริหาร รฟฟท. (Big Data Analytics ระดับ Prescriptive) 	4.800			4.000	0.400	0.400
กลยุทธ์ 1.3 นำเทคโนโลยีมาช่วยวิเคราะห์และแจ้งเตือน						
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหา/จ้างพัฒนาระบบ Network Monitoring 	6.000			5.000	0.500	0.500
<ul style="list-style-type: none"> โครงการการตรวจสอบความผิดปกติบนอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (Fault Management) รวมถึงการวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และแนะนำการวิธีการแก้ไขของแต่ละปัญหา 	27.000			21.400	2.800	2.800

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/โครงการ	วงเงิน	2565	2566	2567	2568	2569
<ul style="list-style-type: none"> โครงการการตรวจสอบความผิดปกติของ Software หรือ Application (Fault Management) ที่ใช้ผู้ใช้งานระหว่าง Server รวมถึงการวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และแนะนำการวิธีการแก้ไขของแต่ละปัญหา 	3.790			2.800	0.495	0.495
กลยุทธ์ 1.4 จัดทำธรรมาภิบาลข้อมูล						
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการข้อมูลองค์กร (Data Governance) 	9.600			8.000	0.800	0.800
ยุทธศาสตร์ 2 พัฒนาระบบการเข้าถึงและให้บริการข้อมูลสาธารณะ						
กลยุทธ์ 2.1 พัฒนาระบบการให้บริการผ่านออนไลน์ (Online/Self Service)						
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบการให้บริการคำขอ เพื่ออำนวยความสะดวก 	7.000			5.000	1.000	1.000
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร 	7.000			5.000	1.000	1.000
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาระบบจัดเก็บข้อมูลบัตรประชาชน (13 สถานี + IT, Safety, จัดซื้อ, MMC, Security, Marketing, HR, กฎหมาย, บัญชี) 	2.500			2.500		
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบ Chat Bot และ Line Office ให้ข้อมูลประชาชน 	0.600			0.500	0.050	0.050
<ul style="list-style-type: none"> โครงการให้บริการสัญญาณอินเทอร์เน็ตผ่านระบบ WiFi ให้แก่บุคคลากร และประชาชนที่ใช้บริการ ณ สถานี รฟพท. ให้บริการพื้นที่ได้กว้างขึ้นในพื้นที่สาธารณะของ รฟพท 	5.000				3.800	1.200
กลยุทธ์ 2.2 พัฒนารูปแบบข้อมูลสำหรับการเผยแพร่สาธารณะ และช่องทางในการเข้าถึงบริการข้อมูล						

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/โครงการ	วงเงิน	2565	2566	2567	2568	2569
<ul style="list-style-type: none"> โครงการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) 	1.000		1.000			
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาและวางระบบจัดการข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) 	14.400			12.000	1.200	1.200
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาข้อมูลการบริการสำหรับประชาชนทุกกลุ่ม ปรับปรุง Website ที่เข้าถึงได้ตามมาตรฐานสากล (WCAG) และมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ (Government Website Standard) 	6.400	2.000			4.000	0.400
กลยุทธ์ 2.3 พัฒนาช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก						
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐ Government Data Exchange 	2.200				2.000	0.200
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาระบบหน้าจอประชาสัมพันธ์ (Digital Signage) แบบเคลื่อนที่ 	15.600				7.800	7.800
กลยุทธ์ 2.4 ติดตามและประเมินความการใช้บริการดิจิทัล						
<ul style="list-style-type: none"> โครงการวัดระดับความพึงพอใจในการใช้บริการดิจิทัล 	2.400			2.000	0.200	0.200
ยุทธศาสตร์ 3 พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล						
กลยุทธ์ 3.1 ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ						
<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรสำหรับผู้บริหารระดับสูง * (โดยเฉพาะ DCIO) 	0.600			0.200	0.200	0.200
<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรสำหรับผู้อำนวยการกอง 	1.500			0.500	0.500	0.500
<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรสำหรับผู้ทำงานด้านนโยบายวิชาการ 	1.500			0.500	0.500	0.500

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/โครงการ	วงเงิน	2565	2566	2567	2568	2569
<ul style="list-style-type: none"> ● หลักสูตรสำหรับผู้ทำงานด้านบริการ 	6.000			2.000	2.000	2.000
<ul style="list-style-type: none"> ● หลักสูตรสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล 	1.500			0.500	0.500	0.500
<ul style="list-style-type: none"> ● หลักสูตรผู้ปฏิบัติงานอื่น 	6.000			2.000	2.000	2.000
<ul style="list-style-type: none"> ● อบรมและสอบ Network Security Database Project Management สำหรับผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ 	0.300			0.100	0.100	0.100
<ul style="list-style-type: none"> ● ระบบ e-learning / KM 	6.000				5.000	1.000
กลยุทธ์ 3.2 ฝึกอบรมเพิ่มศักยภาพการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูล (ตรงกับ request เรียง presentation)						
<ul style="list-style-type: none"> ● หลักสูตรการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytic) 	0.600			0.200	0.200	0.200
<ul style="list-style-type: none"> ● หลักสูตรการนำเสนอข้อมูล (Data Presentation) 	0.600			0.200	0.200	0.200
<ul style="list-style-type: none"> ● หลักสูตร Collaboration tools (Zoom, Team, etc.) 	1.500			0.500	0.500	0.500
กลยุทธ์ 3.3 การประเมินบุคลากร โดยกำหนดการเข้ารับการฝึกอบรมเป็นภาระหน้าที่						
<ul style="list-style-type: none"> ● พัฒนาศักยภาพและประเมินความรู้ความสามารถตาม ก.พ. 	1.500			0.500	0.500	0.500
	490.499	6.280	2.500	198.300	135.845	148.574

ภาคผนวก ก. โครงการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลอย่างย่อ (One Page)

ชื่อโครงการ	1.1.1	โครงการจัดหาที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022		Policies and Practices	Policy & Legislation			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) ศึกษาและกำหนดแผนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ ของ รฟฟท. 2) ศึกษาและจัดทำมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยข้อมูลสารสนเทศ (ISO27001:2013) ของศูนย์ข้อมูลของ รฟฟท. 					
แผนการดำเนินงานปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	4.280	4.280				
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) แผนปฏิบัติการดิจิทัล รฟฟท. ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2565-2569) สำหรับเป็นแนวทางการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำ Road Map - โครงการในการดำเนินการในแต่ละปี รองรับการปฏิบัติงาน - พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ สอดคล้องตามแนวทางการประเมินระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงานภาครัฐ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง - การรับรู้ร่วมกันของบุคลากรต่อแผนปฏิบัติการดิจิทัล 2) ศูนย์ข้อมูลของ รฟฟท. ได้รับวางระบบและผ่านการตรวจประเมินมาตรฐาน ISO27001:2013 <ul style="list-style-type: none"> - วางระบบมาตรฐานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ตามมาตรฐาน ISO27001:2013 - อบรมผู้ตรวจประเมินภายใน - อบรมสร้างความตระหนักรู้ความมั่นคงปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ - ผ่านการตรวจประเมินมาตรฐาน ISO27001:2013 					

ชื่อโครงการ	1.1.2	โครงการ ISO27001 (ทบทวนรายปี และตรวจประเมิน)				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Cyber Security				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อศึกษา ฝึกอบรมและจัดทำทบทวนและปรับปรุงตามมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยข้อมูลสารสนเทศ (ISO27001:2022) (มาตรฐานใหม่) ของศูนย์ข้อมูลของ รฟฟท. 2) เพื่อดำเนินการตรวจสอบทบทวนกระบวนการดำเนินงานรายปีให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดไว้ 3) พัฒนาระบบการจัดเก็บเอกสารและข้อมูลต่างๆ ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ลดการใช้เอกสารในรูปแบบกระดาษ)					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	3.000			2.000	0.500	0.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) ศูนย์ข้อมูลของ รฟฟท. ได้รับการตรวจประเมินผ่านมาตรฐาน ISO27001:2022 2) ศูนย์ข้อมูลของ รฟฟท. ยังคงมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยข้อมูลตามมาตรฐาน ISO27001 3) มีระบบศูนย์ข้อมูลที่มีความมั่นคงปลอดภัยในระบบสากล และเป็นการปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553					

ชื่อโครงการ	1.1.3	โครงการจ้างบริการบำรุงรักษาเครื่องแม่ข่าย ระบบเครือข่าย และอุปกรณ์ OA (AOIT) พร้อมอะไหล่			
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล			
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ			
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Reliable Infrastructure			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562				
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อคงรักษาอุปกรณ์และระบบเครือข่ายให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง (หลังช่วง DLP) 2) เพื่อบำรุงรักษาเครื่องแม่ข่าย ระบบเครือข่าย และอุปกรณ์ OA ให้พร้อมใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการทั้งการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) และการบำรุงรักษาเชิงแก้ไขปัญหา (CM) 3) เพื่อลดระยะเวลาความขัดข้องของระบบฯ รวมถึงลดระยะเวลาในการจัดหาและการสำรองอุปกรณ์อะไหล่สำรอง				
แผนการดำเนินงานแต่ละปี	2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	60.000		20.000	20.000	20.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) เครื่องแม่ข่าย ระบบเครือข่าย และอุปกรณ์ OA สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง อย่างมีประสิทธิภาพ 2) ลดระยะเวลาความขัดข้องของระบบเครื่องแม่ข่าย ระบบเครือข่าย และอุปกรณ์ OA (AOIT) 3) บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง				

ชื่อโครงการ	1.1.4	โครงการจ้างบริการบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ (MIS)			
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล			
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ			
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Reliable Infrastructure			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562				
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อคงรักษาระบบสารสนเทศให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง (หลังช่วง DLP) 2) เพื่อบำรุงรักษาระบบสารสนเทศให้พร้อมใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการทั้งการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) และการบำรุงรักษาเชิงแก้ไขปัญหา (CM) 3) เพื่อลดระยะเวลาความขัดข้องของระบบฯ รวมถึงลดระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาความบกพร่อง 4) เพื่อดำเนินการสำรองข้อมูล และทดสอบการกู้คืนข้อมูลในระบบสารสนเทศ				
แผนการดำเนินงานแต่ละปี	2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	30.000		10.000	10.000	10.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) ระบบสารสนเทศสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง อย่างมีประสิทธิภาพ 2) ลดระยะเวลาความขัดข้องของระบบฯ 3) บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง				

ชื่อโครงการ	1.1.5	โครงการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพอุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์ OA			
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล			
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ			
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure		Reliable Infrastructure		
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562				
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพอุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์ OA จำนวน 250 เครื่อง โดยการเพิ่มอุปกรณ์ Hard Disk แบบ SSD อย่างน้อย 512 GB และหน่วยความจำ (RAM) จากเดิม 8 GB เป็น 16 GB 2) เพื่อดำเนินการปรับเปลี่ยนการติดตั้งระบบปฏิบัติการใหม่โดยใช้ SSD เป็นไดรฟ์สำหรับบูตระบบปฏิบัติการ				
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568
งบประมาณ(ล้านบาท)	1.500			1.500	
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) เครื่องคอมพิวเตอร์ OA สามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น 2) เครื่องคอมพิวเตอร์ OA มีความเร็วในการตอบสนองการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ				

ชื่อโครงการ	1.1.6	โครงการจ้างเหมาบริการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) ระบบการติดต่อสื่อสารของระบบ MIS/OAIT			
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล			
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ			
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure		Reliable Infrastructure		
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562				
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อจัดหางจรสื่อสารอินเทอร์เน็ต จำนวน 2 วงจร พร้อมบริการอุปกรณ์ค้นหาเส้นทางและการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) 2) เพื่อให้บริการอินเทอร์เน็ตมีขนาดรวมอย่างน้อย 1 Gbps				
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568
งบประมาณ(ล้านบาท)	6.000		1.500	1.500	1.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) มีเครือข่ายอินเทอร์เน็ตทั้งขาเข้าและขาออก เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับบุคลากร รวมถึงประชาชนผู้ใช้บริการได้อย่างเพียงพอ และเหมาะสม 2) ระบบวงจรสื่อสารอินเทอร์เน็ต มีความน่าเชื่อถือ (มีวงจรสสำรอง) โดยมีความสามารถในการค้นหาเส้นทางหรือเปลี่ยนเส้นทางอัตโนมัติ (Multi-Home)				

ชื่อโครงการ	1.1.7	โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ และ OA เพื่อทดแทน				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure		Reliable Infrastructure			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ และ อุปกรณ์ OA ทดแทนเครื่องเดิม (ซึ่งมีอายุการใช้งานเกินกว่า 5 ปี) จำนวน 250 เครื่อง 2) เพื่อเพิ่ม/คงประสิทธิภาพการใช้งานระบบสารสนเทศ ให้มีมาตรฐานและความปลอดภัยในการใช้งาน 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	10.500					10.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ OA มีประสิทธิภาพรองรับการปฏิบัติงาน 2) เครื่องคอมพิวเตอร์ OA สามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น 3) เครื่องคอมพิวเตอร์ OA มีความเร็วในการตอบสนองการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 					

ชื่อโครงการ	1.1.8	โครงการปรับปรุงและขยายจุดติดตั้งเครือข่าย (สาย LAN) สำหรับ สถานีกลางบางซื่อ CT-Depot และ 13 สถานี				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure		Reliable Infrastructure			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) ขยายจุดติดตั้งเครือข่าย (สาย LAN) บริเวณสถานีกลางบางซื่อ CT-Depot และ 13 สถานี จำนวน 300 จุด 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	3.600			3.600		
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพิ่มพื้นที่การให้บริการเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ครอบคลุมพื้นที่ความต้องการใช้งาน บริเวณสถานีกลางบางซื่อ CT-Depot และ 13 สถานี จำนวน 300 จุด 2) บุคลากร และ/หรือ ประชาชน สามารถใช้งาน/ได้รับบริการการเข้าถึงระบบเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ 					

ชื่อโครงการ	1.1.9	โครงการปรับปรุงระบบ Network Infrastructures เพื่อให้เป็นไปตาม พรบ. Cyber security				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022		Secure and Efficient Infrastructure	Reliable Infrastructure			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) ปรับเพิ่มอุปกรณ์รักษาความมั่นคงปลอดภัยให้กับระบบเครือข่าย Next Generation Firewall พร้อมระบบบันทึกข้อมูลการใช้งาน 2) เพื่อปรับปรุงเครือข่าย รฟฟท. ให้รองรับการเชื่อมต่อเครือข่ายอินเทอร์เน็ตอย่างมั่นคงปลอดภัย มีการตรวจสอบการสิทธิการใช้งานเครือข่าย ผ่านมาตรฐาน 802.1x 3) เพื่อจัดหาอุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพและแยกระบบการใช้งานสำหรับการบริหาร ออกจากระบบควบคุมการเดินรถ เพื่อลดความเสี่ยงการใช้งานระบบร่วมกัน 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	30.000			10.000	10.000	10.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ระบบเครือข่ายของ รฟฟท. มีความมั่นคงปลอดภัยตาม พรบ. Cyber Security 2) ระบบเครือข่ายของ รฟฟท. มีการตรวจสอบสิทธิผู้ใช้งานเครือข่ายก่อน 3) ระบบเครือข่ายของ รฟฟท. มีอุปกรณ์ที่ป้องกันและตรวจสอบการใช้งานและป้องกันการเข้าใช้งานระบบที่ผิดปกติ (Behaviour) 					

ชื่อโครงการ	1.1.10	โครงการจัดหา ติดตั้งและบำรุงรักษาระบบ Anti-Virus				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Cyber Security				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อจัดหาโปรแกรม Anti-Virus และ Internet Security สำหรับเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย สำหรับการรักษาความปลอดภัยและป้องกันการโจมตีเว็บไซต์ 2) เพื่อจัดหาโปรแกรม Anti-Virus และ Internet Security สำหรับเครื่องคอมพิวเตอร์ OA สำหรับการรักษาความปลอดภัยและการติดตั้งไวรัสคอมพิวเตอร์					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	3.528			1.680	1.680	0.168
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย สามารถให้บริการได้อย่างมั่นคงปลอดภัยและสามารถป้องกันการโจมตีผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต 2) เครื่องคอมพิวเตอร์ OA สามารถใช้งานได้อย่างมั่นคงปลอดภัย และสามารถป้องกันการโจมตีหรือติดตั้งโปรแกรมไวรัสคอมพิวเตอร์ รวมถึงการตรวจสอบการเข้าใช้งานอินเทอร์เน็ตอย่างมั่นคงปลอดภัย มีการตรวจสอบ/แจ้งเตือนเมื่อเข้าเว็บไซต์ที่เป็นไม่ปลอดภัย					

ชื่อโครงการ	1.1.11	โครงการเช่าบริการ ระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยสำหรับระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (e-Mail Security Gateway)				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Cyber Security				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/วัตถุประสงค์	1) เพื่อจัดหาบริการการตรวจสอบและคัดกรองจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีความมั่นคงปลอดภัย สำหรับระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ที่ใช้งานอยู่ (Microsoft Exchange) 2) เพื่อให้การใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ของบุคลากร มีความปลอดภัยมีการตรวจสอบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น SPAM หรือ Phish 3) เพื่อให้การใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์สามารถเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ต และรับส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภายนอกได้อย่างปลอดภัย					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	3.640			1.820	1.820	
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) การใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ของบุคลากร มีความปลอดภัยมีการตรวจสอบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น SPAM หรือ Phish ป้องกันปัญหาไวรัสคอมพิวเตอร์และมัลแวร์คอมพิวเตอร์ผ่านระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ 2) การใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์สามารถเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ตและรับส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภายนอกได้อย่างปลอดภัย (หมายเหตุ ดำเนินการ 2 ปี โดยปี 2569 ปรับเปลี่ยนไปใช้ระบบบน Cloud (ตามโครงการ 1.1.12)					

ชื่อโครงการ	1.1.12	โครงการจัดหาระบบบริการ e-mail and Apps on Cloud				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Reliable Infrastructure				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อจัดหาระบบ e-mail พื้นที่เก็บข้อมูล และโปรแกรมใช้งานผ่านระบบ Cloud ครอบคลุมบุคลากรทั้ง 806 อัตรา(คน) 2) เพื่อจัดหาบริการการตรวจสอบและคัดกรองจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีความมั่นคงปลอดภัย สำหรับระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ที่ใช้งานอยู่ (Microsoft Exchange) 3) เพื่อให้การใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ของบุคลากร มีความปลอดภัยมีการตรวจสอบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น SPAM หรือ Phish 4) เพื่อให้การใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์สามารถเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ตและรับส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภายนอกได้อย่างปลอดภัย					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	4.321					4.321
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) การใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ของบุคลากร มีความปลอดภัยมีการตรวจสอบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น SPAM หรือ Phish ป้องกันปัญหาไวรัสคอมพิวเตอร์และมัลแวร์คอมพิวเตอร์ผ่านระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ 2) การใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์สามารถเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ตและรับส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภายนอกได้อย่างปลอดภัย					

ชื่อโครงการ	1.1.13	โครงการจัดหาโปรแกรมสำนักงาน (Microsoft Office) และ PDF Editor				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Reliable Infrastructure				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อจัดหาโปรแกรมสำนักงาน (Microsoft Office) เวอร์ชันล่าสุด (ที่สามารถอัปเดต มาตรการรักษาความปลอดภัยจากบริษัทผู้ผลิต) ครอบคลุมจำนวนเครื่องที่บุคลากร ใช้งาน (จำนวน 250 คน (เครื่อง)) (ทดแทนของเดิม Microsoft Office 2016 ที่มี) 2) เพื่อจัดหาโปรแกรม PDF Editor เวอร์ชันล่าสุด (ที่สามารถอัปเดตมาตรการรักษา ความปลอดภัยจากบริษัทผู้ผลิต) ครอบคลุมจำนวนเครื่องที่บุคลากรใช้งาน (จำนวน 250 คน (เครื่อง)) สามารถรองรับการทำงานแบบอิเล็กทรอนิกส์ของบุคลากร					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	5.760					5.760
ผลที่คาดว่าจะ ได้รับ	1) บุคลากรของ รฟฟท. สามารถใช้งานโปรแกรมสำนักงาน ที่มีเวอร์ชันล่าสุด สามารถ อัปเดตโปรแกรม/ป้องกันช่องโหว่ จากบริษัทผู้ผลิต ที่ถูกต้องตามกฎหมาย/ลิขสิทธิ์ ครอบคลุมเครื่องคอมพิวเตอร์ OA ของบริษัทฯ 2) บุคลากรของ รฟฟท. สามารถใช้งานโปรแกรม PDF Editor ที่มีเวอร์ชันล่าสุด สามารถอัปเดตโปรแกรม/ป้องกันช่องโหว่ จากบริษัทผู้ผลิต ที่ถูกต้องตามกฎหมาย/ ลิขสิทธิ์ ครอบคลุมเครื่องคอมพิวเตอร์ OA ของบริษัทฯ					

ชื่อโครงการ	1.1.14	โครงการเช่าใช้บริการ Cloud รองรับความต้องการเครื่องแม่ข่าย และรองรับทำระบบสำรอง (DR site on Cloud)			
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล			
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ			
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Cyber Security			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562				
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและรองรับการขยายกระบวนการให้บริการ 2) ปรับปรุง/พัฒนาระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเพิ่มเติม โดยใช้บริการ Cloud Computing ที่มีโครงข่ายหลักเชื่อมต่อกับหลากหลายผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ต (IXP : Internet Exchange Point) โดยเริ่มจากระบบ/ข้อมูลที่มุ่งเน้นให้บริการประชาชนภายนอก หรือการเชื่อมต่อจากบุคลากรจากภายนอก เครือข่าย และขยายไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายทั้งหมด โดยจัดการในรูปแบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำรอง (DR : Disaster Recovery) รวมถึงการสำรองข้อมูล (Backup)				
แผนการดำเนินงานแต่ละปี	2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	75.000		15.000	25.000	35.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) ปี 2567 เช่าบริการ Cloud รองรับความต้องการเครื่องแม่ข่าย ที่เพิ่มขึ้น 2) ปี 2568-9 เช่าบริการ Cloud รองรับความต้องการเครื่องแม่ข่าย ที่เพิ่มขึ้น และจำนวนเครื่องตามที่มีใช้งานอยู่ภายในศูนย์ข้อมูล ของ รฟฟท. พร้อมกำหนดเป็น DR-site				

ชื่อโครงการ	1.1.15	โครงการจัดหาโปรแกรมสำหรับงานกราฟฟิก เพื่อการประชาสัมพันธ์			
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล			
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ			
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Reliable Infrastructure			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562				
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) จัดหาโปรแกรมสำหรับงานกราฟฟิกเพื่อการประชาสัมพันธ์ที่ถูกต้องตามลิขสิทธิ์ จำนวน 10 สิทธิ์				
แผนการดำเนินงานแต่ละปี	2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	1.860		0.620	0.620	0.620
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) ฝ่าย/ส่วนงาน/แผนกที่เกี่ยวข้องกับงานประชาสัมพันธ์ มีโปรแกรมสำหรับปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามลิขสิทธิ์ 2) สามารถปรับปรุง/อัปเดต โปรแกรมสำหรับงานกราฟฟิก ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และได้รับฟังก์ชันการทำงานที่ถูกต้องครบถ้วน				

ชื่อโครงการ	1.1.16	โครงการจัดหาระบบ MFA เพื่อยืนยันตัวตน				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Cyber Security				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2-3-4)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อความมั่นคงปลอดภัยการใช้งานระบบเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศของ รฟฟท. จากการเข้าใช้งานเครือข่ายของบุคลากรและป้องกันผู้ไม่มีสิทธิสวมสิทธิเข้าใช้งานโดยบุคลากรของ รฟฟท. 2) เพื่อเพิ่มมาตรการการตรวจสอบยืนยันตัวตน ผ่านปัจจัยอื่น ระบบ MFA (Multi-factor Authentication) เพื่อยืนยันและตรวจสอบการใช้งานของบุคลากร 3) เพื่อลดความเสี่ยงและความซับซ้อนในการกำหนดรหัสผ่าน (Password) ของบุคลากร 4) เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจสอบ/แก้ไขเปลี่ยนแปลง รหัสผ่านของบุคลากร โดยตนเอง 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	6.000			5.000	0.500	0.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	มีการตรวจสอบยืนยันตัวตนที่แท้จริงของบุคลากร ลดปัญหาความซับซ้อนในการตั้งรหัสผ่าน เป็นการอำนวยความสะดวกให้กับบุคลากร แต่ยังคงความมั่นคงปลอดภัยในการเข้าใช้งานระบบ อีกทั้งสามารถกำหนดการตรวจสอบการเข้าใช้งานที่น่าสงสัย เช่น มีการลงชื่อใช้งานจากสถานที่ที่แตกต่างกัน สามารถความเชื่อถือและมั่นคงปลอดภัยให้กับระบบ สามารถเชื่อมั่นและยืนยันตัวบุคคล รองรับการใช้งานทางอิเล็กทรอนิกส์					

ชื่อโครงการ	1.1.17	โครงการจัดหาระบบตรวจสอบและให้บริการ BYOD ผ่านช่องทาง VPN				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Cyber Security				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อจัดหาระบบตรวจสอบและให้บริการระบบเครือข่ายโดยบุคลากรสามารถใช้งานอุปกรณ์ของตัวเอง (BYOD) ที่นำมาใช้งานภายในเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศของ รฟฟท. 2) เพื่อจัดหาช่องทางการเข้าถึงระบบเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศของ รฟฟท. จากเครือข่ายภายนอก (อินเทอร์เน็ต) ผ่านช่องทาง VP 3) เพื่ออำนวยความสะดวกให้บุคลากรสามารถนำหรือใช้งานอุปกรณ์พกพาของแต่ละตัว (BYOD) โดยยังคงความมั่นคงปลอดภัยในการใช้งานระบบเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศของ รฟฟท. 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	15.600			12.000	1.800	1.800
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ระบบเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศของ รฟฟท. มีความมั่นคงปลอดภัย แม้ว่าบุคลากรหรือพนักงานนำหรือใช้งานอุปกรณ์พกพาของแต่ละตัว มาใช้งาน 2) มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยของอุปกรณ์พกพาของบุคลากร เพื่อให้การใช้งานข้อมูลสารสนเทศและเครือข่ายมีความมั่นคงปลอดภัย 3) รองรับการทำงานต่อเนื่องและใช้งานของบุคลากรจากเครือข่ายภายนอก (อินเทอร์เน็ต) 					

ชื่อโครงการ	1.1.18	โครงการจัดซื้อระบบตรวจสอบและป้องกันการบุกรุก Intrusion Prevention System (IPS) พร้อมฐานข้อมูลด้าน Security				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Cyber Security				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อจัดการระบบตรวจสอบและป้องกันการบุกรุก ในลักษณะเชิงรุกโดยวิเคราะห์จากพฤติกรรมการใช้งานระบบเครือข่าย (IPS) 2) เพื่อรักษาความปลอดภัยความมั่นคงระบบเครือข่ายสารสนเทศ 3) เพื่อป้องกันการโจมตีทางไซเบอร์ แฮกเกอร์จะทำการส่ง Traffic หรือคำขอเข้าถึงข้อมูลจากหลากหลายไปยังเว็บไซต์ที่ต้องการโจมตีพร้อม ๆ กัน ทำให้เว็บไซต์นั้นมีปริมาณ Traffic มากเกินกว่าที่ Server จะสามารถรองรับได้ ส่งผลให้เว็บไซต์ไม่สามารถใช้งานได้ หรือที่นิยมเรียกกันว่าเว็บไซต์ล่มนั่นเอง (ปี 2568-9) 4) เพื่อป้องกันการโจมตีทาง HTTP / HTTPS หรือการโจมตีที่เจาะจงมาที่ Website โดยตรง ซึ่งส่วนใหญ่การโจมตีต่าง ๆ จะถูกจัดอยู่ใน OWASP TOP 10 (ปี 2568-9) 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	30.000			15.000	7.500	7.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) สร้างความเชื่อมั่นและมั่นใจในระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบเครือข่ายสารสนเทศ 2) ระบบสามารถดำเนินการตรวจสอบและป้องกันการบุกรุก อย่างอัตโนมัติ โดยไม่ต้องรอเจ้าหน้าที่เข้าดำเนินการ และสามารถแจ้งเตือนให้กับเจ้าหน้าที่เข้าดำเนินการตรวจสอบแก้ไขต่อไป 					

ชื่อโครงการ	1.1.19	โครงการจ้างตรวจสอบและประเมินความมั่นคงปลอดภัยและช่องโหว่ของระบบสารสนเทศ (Cyber Security Assessment : Penetration Testing and Vulnerability Assessment)				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Cyber Security				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อสร้างความมั่นใจว่าระบบมีความมั่นคงปลอดภัย โดยการตรวจสอบและวิเคราะห์ ช่องโหว่ และระบบ รวมถึงประเมินภาพรวม People process Technology (ดำเนินการทุกปี) โดยเฉพาะการตรวจสอบประเด็นช่องโหว่ที่มีการตรวจพบในฐานข้อมูลนานาชาติ 2) เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย ISO27001 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	11.000			5.000	3.000	3.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ระบบเครือข่ายและระบบสารสนเทศของ รฟฟท. มีความมั่นคงปลอดภัย 2) ข้อมูลสารสนเทศได้รับการป้องกัน 3) ดำเนินการแก้ไขช่องโหว่ หรือป้องกันไม่ให้เกิดช่องโหว่ จากโปรแกรมหรือระบบที่มีการใช้งาน 					

ชื่อโครงการ	1.1.20	โครงการจัดหาระบบ CA รองรับการเข้ารหัสไฟล์ข้อมูลและลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Cyber Security				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2-3-4)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของ รฟฟท. ให้รองรับการดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ 2) เพื่อจัดหาระบบ CA สำหรับการยืนยันตัวตน โดยการเข้ารหัสไฟล์ข้อมูล 3) เพื่อจัดหาระบบลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ให้กับบุคลากรในการปฏิบัติงานผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (บนดิจิทัลแพลตฟอร์ม) 4) เพื่อให้การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ถูกต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	9.000			3.000	3.000	3.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ระบบการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล (Data Security) ที่มีการเข้ารหัสข้อมูล ทำให้ผู้ใช้สามารถเข้าถึงหรือถอดรหัสได้โดยใช้รหัสการเข้าถึงที่ถูกต้องเท่านั้น ส่วนผู้ใช้คนอื่นจะไม่สามารถเข้าถึงหรืออ่านข้อมูลได้ แม้ว่าจะได้ไฟล์ข้อมูลนั้นไปแต่ในไฟล์จะมีการเข้ารหัสอีกที					

ชื่อโครงการ	1.1.21	โครงการปรับปรุงห้องปฏิบัติการ ICT Center				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure		Reliable Infrastructure			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อปรับปรุงห้องปฏิบัติการ ICT Center ให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานเชิงรุก โดยมีระบบ Monitor ฝ้าตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์/ระบบ มี Dashboard แสดงสถานะการทำงานของระบบต่างๆ เพื่อตรวจสอบติดตามและดำเนินการแก้ไข ปัญหาความขัดข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ และแจ้งเตือนเมื่อมีเหตุผิดปกติ 2) เพื่อปรับปรุงห้องปฏิบัติการ ICT Center ให้สามารถรองรับการปฏิบัติงานได้ตลอด 24 ชั่วโมง 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	3.000			3.000		
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ห้องปฏิบัติการ ICT Center ที่มีประสิทธิภาพ พร้อมระบบ Monitor ที่แสดงสถานะการทำงานของระบบต่างๆ เพื่อตรวจสอบติดตามและดำเนินการแก้ไข ปัญหาความขัดข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2) ลดระยะเวลาความขัดข้องของการใช้งานระบบเครือข่าย/ระบบสารสนเทศ 					

ชื่อโครงการ	1.1.22	โครงการจัดทำ Asset Management System				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Data Management				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อจัดทำฐานข้อมูล และระบบบริหารจัดการสินทรัพย์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Asset Management System) และติดเครื่องหมาย (Bar Code หรือ QR Code) กับอุปกรณ์/สินทรัพย์ควบคุมทุกชิ้น เพื่อสะดวกในการตรวจสอบและบันทึกประวัติการใช้งาน 2) เพื่อสามารถบริหารและควบคุมสินทรัพย์ รวมถึงการบริหารจัดการการบำรุงรักษา และปรับเปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อหมดอายุการใช้งานแล้ว เช่น อายุของแบตเตอรี่ของ อุปกรณ์ เป็นต้น 3) เพื่อควบคุมและรักษาการใช้งานสินทรัพย์ให้ถูกต้องตรงกับวัตถุประสงค์การใช้งาน 4) เพื่อกำหนดสิทธิและยกเลิกสิทธิของอุปกรณ์/สินทรัพย์ต่างๆ ให้ถูกต้องตามนโยบายที่กำหนด เช่น การติดตั้งหรือถอนโปรแกรมที่หมดลิขสิทธิ์/สิทธิในการใช้งานออกจากระบบฯ เป็นต้น รวมถึงการจำหน่ายหรือทำลายอุปกรณ์/สินทรัพย์ที่ไม่มีการใช้งานแล้ว ตามมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัย ป้องกันการแอบนำอุปกรณ์/สินทรัพย์เข้ามาใช้งานในระบบ เช่น เครื่องคอมพิวเตอร์แบบพกพาที่ยกเลิกการใช้งานแล้ว เป็นต้น 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	2.800			2.000	0.400	0.400
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) มีระบบบริหารจัดการสินทรัพย์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Asset Management System) ที่ถูกต้องครบถ้วน ข้อมูลเป็นปัจจุบัน 2) สามารถบริหารจัดการสินทรัพย์ ได้อย่างถูกต้อง มีประสิทธิภาพ 					

ชื่อโครงการ	1.1.23	โครงการจัดหาโปรแกรมสำหรับระบบ Remote Help Desk				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ ให้รองรับข้อมูลเข้าสู่ระบบ				
DGRF2022	Smart Back Office	Process Optimization				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อจัดหาโปรแกรมสำหรับระบบ Remote Help Desk อำนวยความสะดวกในการให้บริการตรวจสอบและช่วยเหลือแก้ปัญหาการใช้งานหรือให้คำแนะนำการใช้งานโปรแกรมและเครื่องคอมพิวเตอร์ของบุคลากร 2) เพื่อลดระยะเวลาการเดินทางไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ได้รับการแจ้งปัญหาความขัดข้อง โดยสามารถดำเนินการได้ทันที 3) เพื่อสามารถให้บริการได้ครอบคลุมทุกเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ตั้งในแต่ละสถานีได้ โดยต้องไม่เสียระยะเวลาในการเดินทางของเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	3.000			1.000	1.000	1.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ช่วยให้การตรวจสอบและแก้ไขปัญหา การใช้งานระบบเครือข่าย/เครื่องคอมพิวเตอร์ของบุคลากร ได้อย่างรวดเร็ว 2) ลดระยะเวลาในการดำเนินการ (รวมถึงระยะเวลาการเดินทาง) เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหา 					

ชื่อโครงการ	1.2.1	โครงการพัฒนาระบบ SAP B1 และจัดหาสิทธิการใช้งานระบบเพิ่มเติม (ระยะที่ 2)				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.2	พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารและติดตามการดำเนินงาน (EIS)				
DGRF2022	Smart Back Office	Integrated Enterprise				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาระบบ SAP B1 และจัดหาสิทธิการใช้งานระบบเพิ่มเติม (ระยะที่ 2) ให้ครอบคลุมผู้ปฏิบัติงานในแต่ละช่วงเวลา 2) พัฒนาระบบ SAP B1 ให้รองรับความต้องการใช้งาน โดยให้มีฟังก์ชันการทำงานอย่างน้อยครอบคลุมฟังก์ชันการทำงานที่เคยใช้งานในช่วงการบริหาร ARL 3) พัฒนาระบบ SAP B1 ให้รองรับการทำงานพร้อมๆ กัน (ปรับแก้ไขข้อบกพร่องและปริมาณ Concurrent User) 4) พัฒนาระบบ SAP B1 ให้รองรับการใช้งานผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่ของบุคคล (Smart Phone) เพิ่มช่องทางการใช้งานระบบ 5) พัฒนาระบบ Dashboard สรุปรายงานข้อมูลการใช้งาน สถิติ รวมถึงระบบ Monitor เพื่อสามารถตรวจสอบแก้ไขการใช้งานหรือเพิ่ม/ปรับเปลี่ยนขนาดอุปกรณ์ให้รองรับการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	3.660				3.000	0.660
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสารสนเทศให้รองรับความต้องการและจำนวนบุคลากร เพื่อนำข้อมูลเข้าสู่ระบบโดยตนเอง 2) ระบบที่รองรับการปฏิบัติงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามเป้าหมายของการบริหารงาน ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล 3) มีระบบการตรวจสอบการทำงานของระบบ เพื่อสามารถดำเนินการแก้ไขกรณีเกิดเหตุขัดข้องได้อย่างสะดวกรวดเร็ว 					

ชื่อโครงการ	1.2.2	โครงการพัฒนาระบบ CMMS และจัดหาสิทธิการใช้งานระบบเพิ่มเติม (ระยะที่ 2)				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.2	พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารและติดตามการดำเนินงาน (EIS)				
DGRF2022	Smart Back Office	Process Optimization				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาระบบ CMMS และจัดหาสิทธิการใช้งานระบบเพิ่มเติม (ระยะที่ 2) ให้ครอบคลุมบุคลากรทุกคน 2) พัฒนาระบบ CMMS ให้รองรับความต้องการใช้งาน โดยให้มีฟังก์ชันการทำงานอย่างน้อยครอบคลุมฟังก์ชันการทำงานที่เคยใช้งานในช่วงการบริหาร ARL 3) พัฒนาระบบ CMMS ให้รองรับการเข้าทำงานพร้อมๆ กัน (ปรับแก้ไขข้อบกพร่องและปริมาณ Concurrent User) 4) พัฒนาระบบ CMMS ให้รองรับการใช้งานผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่ของบุคคล (Smart Phone) เพิ่มช่องทางการใช้งานระบบ 5) พัฒนาระบบ Dashboard สรุปรายงานข้อมูลการใช้งาน สถิติ รวมถึงระบบ Monitor เพื่อสามารถตรวจสอบแก้ไขการใช้งานหรือเพิ่ม/ปรับเปลี่ยนขนาดอุปกรณ์ให้รองรับการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	2.400				2.000	0.400
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสารสนเทศให้ รองรับความต้องการและจำนวนบุคลากร เพื่อนำข้อมูลเข้าสู่ระบบโดยตนเอง 2) ระบบที่รองรับการปฏิบัติงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามเป้าหมายของการบริหารงาน ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล 3) มีระบบการตรวจสอบการทำงานของระบบ เพื่อสามารถดำเนินการแก้ไขกรณีเกิดเหตุขัดข้องได้อย่างสะดวกรวดเร็ว 					

ชื่อโครงการ	1.2.3	โครงการพัฒนา ระบบ HR (e-Unite) เพิ่มเติม (ระยะที่ 2)				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.2	พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารและติดตามการดำเนินงาน (EIS)				
DGRF2022	Smart Back Office	Process Optimization				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาระบบ HR (e-Unite) เพิ่มเติม (ระยะที่ 2) 2) พัฒนาระบบ HR (e-Unite) และจัดหาสิทธิการเข้าใช้งานระบบเพิ่มเติม (ระยะที่ 2) ให้ครอบคลุมบุคลากรทุกคน 3) พัฒนาระบบ HR (e-Unite) ให้รองรับความต้องการใช้งาน โดยให้มีฟังก์ชันการทำงานอย่างน้อยครอบคลุมฟังก์ชันการทำงานที่เคยใช้งานในช่วงการบริหาร ARL และสามารถดำเนินการผ่านระบบ (Paperless) เช่น การลา เป็นต้น มีระบบการบันทึกประวัติการผ่านการฝึกอบรม เพื่อใช้ในการวางแผนการพัฒนาบุคลากร รวมถึงระบบการประเมินบุคลากรโดยเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบต่างๆ โดยบุคลากรไม่จำเป็นต้องรวบรวมและสรุป (ทั้งนี้ บุคลากรแต่ละคนสามารถเข้าระบบเพื่อตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน เช่น ตรวจสอบวันมาสาย-ขาด-ลา เป็นต้น) 4) พัฒนาระบบ HR (e-Unite) ให้รองรับการเข้าทำงานพร้อมๆ กัน (ปรับแก้ไขข้อบกพร่อง และปริมาณ Concurrent User) 5) พัฒนาระบบ HR (e-Unite) ให้รองรับการใช้งานผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่ของบุคคล (Smart Phone) เพิ่มช่องทางการใช้งานระบบ 6) พัฒนาระบบ Dashboard สรุปรายงานข้อมูลการใช้งาน สถิติ รวมถึงระบบ Monitor เพื่อสามารถตรวจสอบแก้ไขการใช้งานหรือเพิ่ม/ปรับเปลี่ยนขนาดอุปกรณ์ให้รองรับการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	2.400				3.000	0.600
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสารสนเทศให้ รองรับความต้องการและจำนวนบุคลากร เพื่อนำข้อมูลเข้าสู่ระบบโดยตนเอง 2) ระบบที่รองรับการปฏิบัติงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามเป้าหมายของการบริหารงาน ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล 3) มีระบบการตรวจสอบการทำงานของระบบ เพื่อสามารถดำเนินการแก้ไขกรณีเกิดเหตุขัดข้องได้อย่างสะดวกรวดเร็ว 					

ชื่อโครงการ	1.2.4	โครงการพัฒนา ระบบ Documents Management เพิ่มเติม (ระยะที่ 2)				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.2	พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารและติดตามการดำเนินงาน (EIS)				
DGRF2022	Smart Back Office	Process Optimization				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาระบบ Documents Management เพิ่มเติม (ระยะที่ 2 2) พัฒนาระบบ Documents Management และจัดหาสิทธิการใช้งานระบบเพิ่มเติม (ระยะที่ 2) ให้ครอบคลุมบุคลากรทุกคน 3) พัฒนาระบบ Documents Management ให้รองรับความต้องการใช้งาน โดยให้มีฟังก์ชันการทำงานอย่างน้อยครอบคลุมฟังก์ชันการทำงานที่เคยใช้งานในช่วงการบริหาร ARL และสามารถดำเนินการผ่านระบบ (Paperless) เช่น การลา เป็นต้น 4) พัฒนาระบบ Documents Management ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ สามารถอำนวยความสะดวกและการแจ้งประสานเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ลดการใช้งานผ่านเอกสารกระดาษหรือแบบฟอร์ม) รวมถึงระบบการค้นหาเพื่อตรวจสอบและติดตามเอกสารต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 5) พัฒนาระบบ Documents Management ให้รองรับการเข้าทำงานพร้อมๆ กัน รวมถึงการกำหนดสิทธิการเข้า และการตรวจสอบบันทึกข้อมูลการเข้าถึง/การดู/การดาวน์โหลดเอกสารดังกล่าว (ปรับแก้ไขข้อบกพร่อง และปริมาณ Concurrent User) 6) พัฒนาระบบ Documents Management ให้รองรับการใช้งานผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่ของบุคคล (Smart Phone) เพิ่มช่องทางการใช้งานระบบ 7) พัฒนาระบบ Dashboard สรุปรายงานข้อมูลการใช้งาน สถิติ รวมถึงระบบ Monitor เพื่อสามารถตรวจสอบแก้ไขการใช้งานหรือเพิ่ม/ปรับเปลี่ยนขนาดอุปกรณ์ให้รองรับการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	2.000					2.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสารสนเทศให้ รองรับความต้องการและจำนวนบุคลากร เพื่อนำข้อมูลเข้าสู่ระบบโดยตนเอง 2) ระบบที่รองรับการปฏิบัติงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามเป้าหมายของการบริหารงาน ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล 3) มีระบบการตรวจสอบการทำงานของระบบ เพื่อสามารถดำเนินการแก้ไขกรณีเกิดเหตุขัดข้องได้อย่างสะดวกรวดเร็ว 					

ชื่อโครงการ	1.2.5	โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ พร้อม ระบบ EKYC				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.2	พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารและติดตามการดำเนินงาน (EIS)				
DGRF2022	Smart Back Office	Process Optimization				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ โดยให้มีการปรับปรุงเพิ่มระบบการตรวจสอบยืนยันตัวตน ผ่านระบบ EKYC และลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ e-signature 2) เพื่อปรับเปลี่ยนขั้นตอน/ลดขั้นตอนให้สะดวกในการใช้งานยิ่งขึ้น เช่น สามารถจัดส่งเอกสารได้หลายคน หรือ หลายฉบับ พร้อมๆ กัน 3) เพื่อพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ และจัดหาสิทธิการเข้าใช้งานระบบเพิ่มเติม (ระยะที่ 2) ให้ครอบคลุมบุคลากรทุกคน 4) เพื่อพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ ให้รองรับความต้องการใช้งาน โดยให้มีฟังก์ชันการทำงานอย่างน้อยครอบคลุมฟังก์ชันการทำงานที่เคยใช้งานในช่วงการบริหาร ARL และสามารถดำเนินการผ่านระบบ (Paperless) 5) เพื่อพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ สามารถอำนวยความสะดวกและการแจ้งประสานเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ลดการใช้งานผ่านเอกสารกระดาษหรือแบบฟอร์ม) รวมถึงระบบการค้นหาเพื่อตรวจสอบและติดตามเอกสารต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 6) เพื่อพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ ให้รองรับการเข้าทำงานพร้อมๆ กัน รวมถึงการกำหนดสิทธิการเข้า และการตรวจสอบบันทึกข้อมูลการเข้าถึง/การดู/การดาวน์โหลดเอกสารดังกล่าว (ปรับแก้ไขข้อบกพร่อง และปริมาณ Concurrent User) 7) เพื่อพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ ให้รองรับการใช้งานผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่ของบุคคล (Smart Phone) เพิ่มช่องทางการใช้งานระบบ 8) เพื่อพัฒนาระบบ Dashboard สรุปรายงานข้อมูลการใช้งาน สถิติ รวมถึงระบบ Monitor เพื่อสามารถตรวจสอบแก้ไขการใช้งานหรือเพิ่ม/ปรับเปลี่ยนขนาดอุปกรณ์ให้รองรับการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	8.400			6.000	1.200	1.200
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสารสนเทศให้ รองรับความต้องการและจำนวนบุคลากร เพื่อนำข้อมูลเข้าสู่ระบบโดยตนเอง 2) ระบบที่รองรับการปฏิบัติงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามเป้าหมายของการบริหารงาน ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล 3) มีระบบการตรวจสอบการทำงานของระบบ เพื่อสามารถดำเนินการแก้ไขกรณีเกิดเหตุขัดข้องได้อย่างสะดวกรวดเร็ว 					

ชื่อโครงการ	1.2.6	โครงการจัดหาพร้อมติดตั้งระบบ Application Digital sign พร้อม IPAD+SIM				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.2	พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารและติดตามการดำเนินงาน (EIS)				
DGRF2022	Smart Back Office	Process Optimization				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อจัดหาพร้อมติดตั้งระบบ Application Digital sign (รับประกัน 3 ปี) พร้อม IPAD+SIM 50 ชุด 2) เพื่อให้การปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถปฏิบัติได้งาน/ลงนามในเอกสาร/สั่งการ ได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ ตามเงื่อนไขของกฎหมาย และทุกสถานที่ 3) เพื่อสามารถติดตั้งโปรแกรมและกำหนดสิทธิการเข้าถึงและใช้งานระบบเครือข่าย/ระบบสารสนเทศของ รฟฟท. สามารถควบคุมและบันทึกการเข้าใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 4) เพื่อสามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการประชุมของผู้บริหารโดยลดการใช้กระดาษ และเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการลงมติ (ลงลายมือชื่อ) ผ่านระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ 5) เพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนองค์กรเป็นองค์กรดิจิทัล 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	4.000			4.000		
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ผู้บริหารสามารถพิจารณารายละเอียดของงานและสั่งการงานที่เสนอได้ทันทีทุกเวลา (แม้ช่วงเดินทางเข้าร่วมประชุม) 2) เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหาร ลดระยะเวลาการนำเสนอผ่านรูปแบบเอกสารกระดาษ และเป็นการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการลงลายมืออิเล็กทรอนิกส์ 3) ลดการใช้กระดาษ ทั้งการนำเสนองาน และเอกสารการประชุม 					

ชื่อโครงการ	1.2.7	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ (Dash Board) สำหรับผู้บริหาร รฟพท. (Big Data Analytics ระดับ Prescriptive)				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.2	พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารและติดตามการดำเนินงาน (EIS)				
DGRF2022	Smart Back Office	Process Optimization				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ (Dash Board) สำหรับผู้บริหาร รฟพท. (Big Data Analytics ระดับ Prescriptive) 2) เพื่อพัฒนาระบบฯ ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบงานต่างๆ รวมถึงการรวบรวมรายงานจากหน่วยงานต่างๆ แบบทันที (Real Time) และสามารถดึงข้อมูลลงไปตรวจสอบแหล่งข้อมูลนั้นๆ และเวลาที่มีการบันทึกข้อมูลนั้นๆ (Time Stamp) รวมถึงข้อมูลผู้บันทึกหรือระบบที่ได้มีการรวบรวมข้อมูล 3) เพื่อพัฒนาระบบฯ ที่สามารถกำหนดค่าการแจ้งเตือนหรือกำหนดช่วงข้อมูลที่สนใจ และให้มีการแจ้งเตือน เช่น มีจำนวนผู้ใช้งานที่เพิ่มขึ้นกว่าสภาวะปกติ เป็นต้น 4) เพื่อใช้ข้อมูลที่ได้จากระบบในการติดตามการดำเนินงานและการตัดสินใจการบริหารจัดการ เช่น จำนวนบุคลากรที่ลา/ขาดงาน จำนวนงานโครงการที่ยังอยู่ระหว่างการดำเนินงาน เป็นต้น 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	5.600			4.000	0.800	0.800
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) รายงานข้อมูลสารสนเทศ ตามข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน (ลดการแจ้งขอข้อมูลเป็นครั้ง) และการนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อคาดเดาถึงจำนวนผู้ใช้บริการในเดือนถัดไป และเสนอแนะจำนวนบุคลากรที่เหมาะสม 2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสารสนเทศให้ รองรับความต้องการและจำนวนบุคลากร เพื่อนำข้อมูลเข้าสู่ระบบโดยตนเอง 3) ระบบที่รองรับการปฏิบัติงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามเป้าหมายของการบริหารงาน ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล 4) มีระบบการตรวจสอบการทำงานของระบบ เพื่อสามารถดำเนินการแก้ไขกรณีเกิดเหตุขัดข้องได้อย่างสะดวกรวดเร็ว 					

ชื่อโครงการ	1.3.1	โครงการจัดทํา/จํางพัฒนาระบบ Network Monitoring				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.3	นำเทคโนโลยีมาช่วยวิเคราะห์และแจ้งเตือน				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Reliable Infrastructure				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อพัฒนาระบบ Network Monitoring สำหรับการตรวจสอบสถานะการทำงาน และรายงานการทำงานของอุปกรณ์และระบบเครือข่าย วงจรสื่อสัญญาณ อินเทอร์เน็ตไปยังอุปกรณ์กระจายสัญญาณทุกเครื่อง 2) เพื่อตรวจสอบสถานะการใช้งาน โดยให้ระบบสามารถแจ้งเตือนเมื่อมีสถานะการ หรือเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ เช่น ความขัดข้อง/ดาวน์โหลดของระบบ การใช้งานที่มากกว่าปกติ เป็นต้น 3) เพื่อสนับสนุนการรักษาความมั่นคงปลอดภัยการใช้งานระบบเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ 4) เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนการพัฒนา/ขยาย/ปรับปรุงระบบโครงข่ายและอุปกรณ์ ให้รองรับการปฏิบัติงาน 5) เพื่อลดระยะเวลาการขัดข้อง ให้บุคลากรสามารถใช้งานระบบได้อย่างต่อเนื่อง 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	6.000			5.000	0.500	0.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาการให้บริการและตรวจสอบระบบให้บุคลากรสามารถใช้งานระบบได้อย่างต่อเนื่อง 2) ระบบที่รองรับการปฏิบัติงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามเป้าหมายของการบริหารงาน ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล 3) มีระบบการตรวจสอบการทำงานของระบบ เพื่อสามารถดำเนินการแก้ไขกรณีเกิดเหตุขัดข้องได้อย่างสะดวกรวดเร็ว 					

ชื่อโครงการ	1.3.2	โครงการตรวจสอบความผิดปกติบนอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (Fault Management) รวมถึงการวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และแนะนำการวิธีการแก้ไขของแต่ละปัญหา				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.3	นำเทคโนโลยีมาช่วยวิเคราะห์และแจ้งเตือน				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Reliable Infrastructure				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อดำเนินเชิงรุก ในการตรวจสอบความผิดปกติบนอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (Fault Management) รวมถึงการวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาการใช้งานที่ล่าช้าเนื่องจากมีโปรแกรมบางโปรแกรมมีการทำงานอยู่และดึงประสิทธิภาพของระบบเครื่องคอมพิวเตอร์ของเครื่องไปใช้งานทั้งหมด หรือ มีการติดตั้งโปรแกรมที่นอกเหนือจากที่ รฟฟท. กำหนดในเครื่องๆ เป็นต้น 2) เพื่อมุ่งเน้นให้เครื่อง/อุปกรณ์ที่นำมาใช้งานเครือข่ายมีความปลอดภัย โดยไม่เป็นช่องทางหรือเป็นจุดสร้างช่องโหว่ให้กับระบบให้ผู้ไม่ประสงค์ดีใช้ประโยชน์หรือเข้ากระทำการที่ไม่พึงประสงค์ในระบบเครือข่ายสารสนเทศของ รฟฟท. 3) เพื่อรักษาความปลอดภัยความมั่นคงระบบเครือข่ายสารสนเทศ สอดคล้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี	2565	2566	2567	2568	2569	
งบประมาณ(ล้านบาท)	27.000		21.400	2.800	2.800	
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ระบบเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศของ รฟฟท. มีความมั่นคงปลอดภัยของระบบ รวมถึงอุปกรณ์ฯ ที่มาเชื่อมต่อ 2) มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยของอุปกรณ์ของบุคลากร เพื่อให้การใช้งานข้อมูลสารสนเทศและเครือข่ายมีความมั่นคงปลอดภัย 3) รองรับการเชื่อมต่อและใช้งานของบุคลากรจากเครือข่ายภายนอก (อินเทอร์เน็ต) 					

ชื่อโครงการ	1.3.3	โครงการตรวจสอบความผิดปกติของ Software หรือ Application (Fault Management) ที่ใช้ผู้ใช้งานระหว่าง Server รวมถึงการวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และแนะนำการวิธีการแก้ไขของแต่ละปัญหา				
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล				
กลยุทธ์ที่	1.3	นำเทคโนโลยีมาช่วยวิเคราะห์และแจ้งเตือน				
DGRF2022	Secure and Efficient Infrastructure	Reliable Infrastructure				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อดำเนินเชิงรุก ในการตรวจสอบความผิดปกติของ Software หรือ Application (Fault Management) รวมถึงการวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาการใช้งานโปรแกรมที่ล่าช้า การทำงานที่ผิดปกติ การเชื่อมต่อหรือเรียกข้อมูลที่ไม่ได้ถูกกำหนดไว้ เป็นต้น 2) เพื่อมุ่งเน้นให้เครื่อง/อุปกรณ์ที่นำมาใช้งานเครือข่ายมีความปลอดภัย โดยไม่เป็นช่องทางหรือเป็นจุดสร้างช่องโหว่ให้กับระบบให้ผู้ไม่ประสงค์ดีใช้ประโยชน์หรือเข้ากระทำการที่ไม่พึงประสงค์ในระบบเครือข่ายสารสนเทศของ รฟฟท. 3) เพื่อรักษาความปลอดภัยความมั่นคงระบบเครือข่ายสารสนเทศ สอดคล้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี	2565	2566	2567	2568	2569	
งบประมาณ(ล้านบาท)	3.790		2.800	0.495	0.495	
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ระบบเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศของ รฟฟท. มีความมั่นคงปลอดภัยของระบบ รวมถึงอุปกรณ์ฯ ที่มาเชื่อมต่อ 2) มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยของอุปกรณ์ของบุคลากร เพื่อให้การใช้งานข้อมูลสารสนเทศและเครือข่ายมีความมั่นคงปลอดภัย 3) รองรับการเชื่อมต่อและใช้งานของบุคลากรจากเครือข่ายภายนอก (อินเทอร์เน็ต) 					

ชื่อโครงการ	1.4.1	โครงการพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการข้อมูลองค์กร (Data Governance)
ยุทธศาสตร์ที่	1	พัฒนาระบบบริหารงานด้วยข้อมูล
กลยุทธ์ที่	1.4	จัดทำธรรมาภิบาลข้อมูล
DGRF2022	Policies and Practices	Policy & Legislation
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ประกาศคณะกรรมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัล เรื่อง ธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ	
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<p>1. เพื่อจัดทำกรอบและแนวนโยบายธรรมาภิบาลข้อมูลของ รฟพท. ประกอบด้วย</p> <p>1.1. จัดทำโครงสร้าง บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับธรรมาภิบาลข้อมูลและการบริหารจัดการข้อมูล โดยครอบคลุมถึงผู้บริหารด้านข้อมูล (Chief Data Officer: CDO) ทีม บริกรข้อมูล (Data Seward Team) เจ้าของข้อมูล (Data Owner) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับข้อมูล (Data Stakeholder) และคณะทำงานธรรมาภิบาลข้อมูล (Data Governance Working Group) โดยมีภารกิจในการให้คำปรึกษาและอนุมัตินโยบายด้านข้อมูล โดยมีคณะกรรมการมาจากทุกฝ่ายใน รฟพท. และมีคณะทำงานสนับสนุนด้านเทคนิค</p> <p>1.2. ดำเนินการประเมินสถานภาพการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล (AS-IS) เพื่อวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) และกำหนดสถานะเป้าหมาย (TO-BE) โดยประเมินสถานะอ้างอิงตามมาตรฐานสากล และจัดการประชุมร่วมกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลและระดมความคิดเห็นเพิ่มเติมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (Stakeholders) ระบุสถานะปัจจุบันของธรรมาภิบาลข้อมูลจากโครงสร้างสถาปัตยกรรมองค์กร</p> <p>1.3. ดำเนินการวิเคราะห์หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ด้านการบริหารจัดการข้อมูลของหน่วยงานระดับนโยบายทั้งภายนอก และภายในที่ รฟพท. ต้องปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกัน รวมถึงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ นโยบาย และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง</p> <p>1.4. จัดทำกรอบการทำงานธรรมาภิบาลข้อมูล และนโยบายธรรมาภิบาลข้อมูลของ รฟพท. โดยมีเนื้อหาให้สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง หรือข้อกำหนดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามมาตรฐานสากล รวมถึงสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ของหน่วยงานระดับนโยบายที่ รฟพท. ต้องปฏิบัติ ทั้งนี้เนื้อหาต้องครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้</p> <p>1.4.1. โครงสร้างธรรมาภิบาลข้อมูล (Data Governance Structure)</p> <p>1.4.2. มาตรฐานข้อมูล (Data Standard) คำนิยามทางด้านข้อมูล (Data Definition) และขอบเขตและลักษณะข้อมูล/ชุดข้อมูล</p> <p>1.4.3. คำอธิบายข้อมูล (Metadata) และชุดบัญชีข้อมูล (Data Catalog)</p> <p>1.4.4. ความน่าเชื่อถือของข้อมูล (Data Integrity)</p> <p>1.4.5. การจัดเก็บข้อมูล (Data Collection)</p> <p>1.4.6. การจัดชั้นความลับของข้อมูล (Data Classification)</p>	

	<p>1.4.7. การเข้าถึงข้อมูล (Data Access)</p> <p>1.4.8. การใช้งานข้อมูล (Data Usage)</p> <p>1.4.9. การเชื่อมโยงข้อมูล (Data Integration)</p> <p>1.4.10. การเปิดเผยข้อมูล (Open Data)</p> <p>1.4.11. การทำลายข้อมูล (Data Disposal)</p> <p>1.4.12. การบริหารความเสี่ยงด้านการใช้ข้อมูล แผนรับมือที่เกี่ยวข้องกับการใช้ข้อมูล หรือการ บริหารจัดการข้อมูลอื่น ๆ (ถ้ามี)</p> <p>2. จัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านบัญชีข้อมูล</p> <p>2.1. จัดทำแนวปฏิบัติและมาตรฐานการจัดทำและเผยแพร่บัญชีข้อมูลของ รฟพท. ให้สอดคล้องตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) มาตรฐานรัฐบาลดิจิทัลว่าด้วยแนวทางการเปิดเผยข้อมูลเปิดภาครัฐในรูปแบบดิจิทัลสู่สาธารณะ และ มาตรฐานรัฐบาลดิจิทัลว่าด้วยแนวทางการการจัดทำบัญชีข้อมูลภาครัฐ</p> <p>2.2. จัดทำมาตรฐานการดำเนินงานและแม่แบบชุดคำอธิบายข้อมูลหรือ Metadata ในระดับชุดข้อมูลและระดับฟิลด์ของ รฟพท.</p> <p>2.3. จัดทำเกณฑ์การประเมินและคัดเลือกชุดข้อมูลที่มีคุณค่าสูงของ รฟพท.</p> <p>2.4. จัดประชุมกับผู้เกี่ยวข้องกับชุดข้อมูล เพื่อศึกษาและเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการจัดทำบัญชีข้อมูลของ รฟพท.</p> <p>2.5. จัดทำบัญชีข้อมูลของชุดข้อมูลของ รฟพท. ที่ถูกคัดเลือกมาจำนวน 30 ชุดข้อมูล โดยการจัดทำบัญชีข้อมูลต้องสอดคล้องกับมาตรฐานการจัดทำบัญชีข้อมูลในขอบเขตงานข้อ 2.1</p> <p>3. .จัดทำโครงสร้างหลักสูตรอบรมให้ความรู้แก่ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ รฟพท. และดำเนินการจัดฝึกอบรม ระยะเวลาไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมง จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง และผู้เข้าอบรมไม่น้อยกว่า 50 คน โดยมีหัวข้อครอบคลุมเรื่อง</p> <p>3.1. กรอบธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐของ รฟพท.</p> <p>3.2. มาตรฐานบัญชีข้อมูลภาครัฐของ รฟพท.</p> <p>3.3. นโยบายธรรมาภิบาลข้อมูล และบัญชีข้อมูลของ รฟพท.</p> <p>4. จัดหาซอฟต์แวร์บริหารจัดการบัญชีข้อมูล โดยมีคุณสมบัติ ดังนี้</p> <p>4.1. สามารถระบุที่อยู่ของชุดข้อมูลตามมาตรฐานบัญชีข้อมูลภาครัฐ หรือ มาตรฐานบัญชีข้อมูลของ รฟพท. ได้</p> <p>4.2. สามารถกำหนดสิทธิ์การเข้าถึงบัญชีข้อมูล และชั้นความลับของชุดข้อมูล ได้</p> <p>4.3. สามารถค้นหาชุดข้อมูลจาก Metadata ได้</p> <p>4.4. รองรับการทำงานผ่าน LDAP ได้</p> <p>4.5. สามารถจัดการชุดข้อมูล เช่น เพิ่ม ลบ และ แก้ไขชุดข้อมูลภายใต้ Organization ที่ตนเองเป็นผู้สร้างเข้าสู่ระบบได้</p> <p>4.6. รองรับการนำเข้าข้อมูลของหน่วยงาน หรือชุดข้อมูล (Data Set) โดยวิธี อัปโหลดไฟล์ข้อมูลที่อยู่ในรูปแบบ (Data uploader/store) เช่น csv, xls, xlsx, text, pdf และ xml files</p> <p>4.7. รองรับการจัดการ Metadata เช่น ปรับปรุง และแก้ไข</p>
--	---

	<p>4.8. รองรับการจัดการหมวดข้อมูล (Data Catalog)</p> <p>4.9. สามารถกำหนดการสิทธิ์การเข้าถึงและแสดงผล Data Set เช่น Public และ Private ได้</p> <p>4.10. สามารถจัดประเภทของชุดข้อมูลเป็นตามประเภทของชุดข้อมูลได้ เช่น ข้อมูลเปิด ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลความลับทางราชการ</p> <p>4.11. ผู้ใช้ทั่วไป (General User) และผู้ดูแลข้อมูลหน่วยงาน (Organization Administrator) สามารถสืบค้นและดูรายละเอียดข้อมูลได้ (Search) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <p>4.12. สืบค้นข้อมูลจากรายชื่อชุดข้อมูลที่มีทั้งหมด</p> <p>4.13. สืบค้นข้อมูลจากรายละเอียดชุดข้อมูล</p> <p>4.14. สามารถเรียงชุดข้อมูล (Sorting) เรียงตามตัวอักษรเป็นอย่างน้อย</p> <p>4.15. มีส่วนคู่มือ หรือเอกสารให้สามารถเผยแพร่ได้</p> <p>4.16. สามารถแสดงรายงานการใช้ระบบในรูปแบบรายงานหรือกราฟได้</p> <p>4.17. สามารถจัดการ Metadata ของข้อมูลได้ โดย Metadata จะต้องสอดคล้องกับมาตรฐาน Metadata ของบัญชีข้อมูลภาครัฐ หรือบัญชีข้อมูลของ รฟฟท.</p> <p>4.18. สามารถแสดงผลผ่านเว็บเบราว์เซอร์ ได้</p>				
แผนการดำเนินงานแต่ละปี	2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	9.600		8.000	0.800	0.800
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<p>1. โครงการมีการดำเนินงานสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินการของรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ State Enterprise Assessment Model (SE-AM) การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology: DT) อย่างน้อย 1 หัวข้อ</p> <p>2. มีการจัดทำระบบบริหารจัดการบัญชีข้อมูลและข้อมูลเปิด รวมถึงมีการจัดทำชุดข้อมูลเพื่อเผยแพร่ผ่านระบบ</p>				

ชื่อโครงการ	2.1.1	โครงการพัฒนาระบบการให้บริการคำขอ เพื่ออำนวยความสะดวก				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบการเข้าถึงและให้บริการข้อมูลสาธารณะ				
กลยุทธ์ที่	2.1	พัฒนาระบบการให้บริการผ่านออนไลน์ (Online/Self Service)				
DGRF2022	Public Service					Promote for Using Digital Service
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อพัฒนาระบบรับคำขออนุญาตเพื่ออำนวยความสะดวกให้ภาคธุรกิจ ซึ่งให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร 2) เพื่อให้เป็นตามพระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	7.000			5.000	1.000	1.00
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	มีระบบรับคำขออนุญาตเพื่ออำนวยความสะดวกให้ภาคธุรกิจ ซึ่งให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร					

ชื่อโครงการ	2.1.2	โครงการพัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
กลยุทธ์ที่	2.1	พัฒนาระบบการให้บริการผ่านออนไลน์ (Online/Self Service)				
DGRF2022	Public Service					Promote for Using Digital Service
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติ การปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อพัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร 2) เพื่อพัฒนาลงทะเบียนบัตรโดยสาร/เติมเงิน/เรียกดูข้อมูลการใช้งาน					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	7.000			5.000	1.000	1.00
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) ประชาชนผู้โดยสารสามารถใช้บริการผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ					

ชื่อโครงการ	2.1.3	โครงการจัดหาระบบจัดเก็บข้อมูลบัตรประชาชน (13 สถานี + IT, Safety, จัดซื้อ, MMC, Security, Marketing, HR, กฎหมาย, บัญชี)				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
กลยุทธ์ที่	2.1	พัฒนาระบบการให้บริการผ่านออนไลน์ (Online/Self Service)				
DGRF2022	Public Service		Service Provision			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	จัดหาระบบจัดเก็บข้อมูลบัตรประชาชน (13 สถานี + IT, Safety, จัดซื้อ, MMC, Security, Marketing, HR, กฎหมาย, บัญชี)					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	2.500			2.500		
ผลที่คาดว่าจะได้รับ						

ชื่อโครงการ	2.1.4	โครงการพัฒนาระบบ Chat Bot และ Line Office ให้ข้อมูลประชาชน				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
กลยุทธ์ที่	2.1	พัฒนาระบบการให้บริการผ่านออนไลน์ (Online/Self Service)				
DGRF2022	Public Service		Customer Experience			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติ การปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	พัฒนาระบบ Chat Bot และ Line Office ให้ข้อมูลประชาชน					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	0.600			0.500	0.050	0.050
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ลดระยะเวลาในการให้บริการผ่านช่องทางดิจิทัล สำหรับภาคประชาชน					

ชื่อโครงการ	2.1.5	โครงการบริการสัญญาณอินเทอร์เน็ตผ่านระบบ Wi-Fi ให้แก่บุคลากร และประชาชนที่ใช้บริการ ณ สถานี รฟฟท. ให้บริการพื้นที่ได้กว้างขึ้นในพื้นที่สาธารณะของ รฟฟท.				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
กลยุทธ์ที่	2.1	พัฒนาระบบการให้บริการผ่านออนไลน์ (Online/Self Service)				
DGRF2022	Public Service	Customer Experience				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พรบ. การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	บริการสัญญาณอินเทอร์เน็ตผ่านระบบ Wi-Fi ให้แก่บุคลากร และประชาชนที่ใช้บริการ ณ สถานี รฟฟท. ให้บริการพื้นที่ได้กว้างขึ้นในพื้นที่สาธารณะของ รฟฟท.					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	5.000				3.800	1.200
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	บริการสัญญาณอินเทอร์เน็ตผ่านระบบ Wi-Fi ให้แก่บุคลากร และประชาชนที่ใช้บริการ ณ สถานี รฟฟท. ให้บริการพื้นที่ได้กว้างขึ้นในพื้นที่สาธารณะของ รฟฟท.					

ชื่อโครงการ	2.2.1	โครงการศึกษาและกำหนดขอบเขตการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA)				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
กลยุทธ์ที่	2.2	พัฒนารูปแบบข้อมูลสำหรับการเผยแพร่สาธารณะ และช่องทางในการเข้าถึงบริการข้อมูล				
DGRF2022	Policies and Practices		Policy & Legislation			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อศึกษาและกำหนดขอบเขตการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) 2) เพื่อจัดทำข้อมูลที่มีการจัดเก็บของ รฟฟท. เพื่อดำเนินการจัดแบ่งหมวดหมู่และกำหนดส่วนงานที่เกี่ยวข้องดูแบบ (Data Catalog) 3) เพื่อจัดทำแบบฟอร์มในการบันทึกและควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล 4) เพื่อกำหนดร่างขอบเขตของคุณลักษณะของระบบบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคล ที่ต้องดำเนินการพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องกับ พรบ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	1.000		1.000			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	มีระบบการดำเนินการตามกระบวนการ PDPA รวมถึง ROPA (Privacy Policy / Privacy Notice / Consent form)					

ชื่อโครงการ	2.2.2	โครงการพัฒนาและวางระบบจัดการข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA)
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร
กลยุทธ์ที่	2.2	พัฒนารูปแบบข้อมูลสำหรับการเผยแพร่สาธารณะ และช่องทางในการเข้าถึงบริการข้อมูล
DGRF2022	Policies and Practices	Policy & Legislation
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562	
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1. ทำการศึกษา วิเคราะห์จัดทำนโยบายและแนวทางปฏิบัติ และการประเมินการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของ รฟฟท. <ol style="list-style-type: none"> 1.1. สัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานและผู้บริหาร ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อศึกษาสถานะปัจจุบันด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล 1.2. ศึกษาการทำงานของระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อศึกษาสถานะปัจจุบันด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล 1.3. ระบุนิยาม ขอบเขต และประเภทของข้อมูลส่วนบุคคลของ รฟฟท. 1.4. จัดทำรายการผู้ควบคุมข้อมูล ผู้ควบคุมข้อมูลร่วม และผู้ประมวลผลข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ รฟฟท. 1.5. ระบุแนวทางการมอบหมายหน้าที่ของบุคลากรของ รฟฟท. ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงแนวทางการการแต่งตั้งและกำหนดบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Data Protection Officer: DPO) 1.6. จัดทำนโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและประกาศด้านความเป็นส่วนตัว (Data protection policy & privacy notice) สำหรับภายในองค์กรและสาธารณะ ครอบคลุมเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทุกกลุ่มของ รฟฟท. 1.7. จัดทำเอกสารแม่แบบของสัญญาหรือข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับการประมวลผลข้อมูลหรือการแบ่งปันข้อมูลส่วนบุคคล 1.8. จัดทำบันทึกการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล (Record of Processing Activities: ROPA) 1.9. ศึกษาผังข้อมูลและการไหลของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคล (Personal data flow and data mapping) 1.10. จัดทำแนวทางการประเมินผลกระทบการคุ้มครองข้อมูล (Data Protection Impact Assessment) 1.11. จัดทำแนวทางปฏิบัติในการรักษาสิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล 1.12. จัดทำแนวทางในการรับมือเหตุการณ์ละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล 1.13. จัดทำขั้นตอนการดำเนินงานและมาตรฐานในการส่งข้อมูลไปยังต่างประเทศ 1.14. จัดทำกระบวนการและมาตรฐานการการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลโดยต้องสอดคล้องกับกรอบธรรมาภิบาลข้อมูลและมาตรฐานสากล 	

	<p>1.15. จัดทำแผนของการสร้างความตระหนักรู้ การฝึกอบรมของบุคลากรระดับต่าง ๆ</p> <p>1.16. ประกาศและประชาสัมพันธ์ให้กับบุคลากรภายในการ รฟพท. และบุคคลภายนอกให้ได้รับทราบนโยบายและวิธีปฏิบัติ</p> <p>2. จัดทำเครื่องมือสำหรับการจัดการความยินยอมในการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>2.1. เครื่องมือสามารถประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลในส่วนการยินยอม (Consent) และการใช้คุกกี้ (Cookies) จากเจ้าของข้อมูลโดยต้องสามารถระบุกระบวนการ วัตถุประสงค์ วันที่ สถานที่ของการให้ความยินยอมได้</p> <p>2.2. เครื่องมือสามารถให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทำการร้องขอเพื่อเข้าถึง แก้ไข ระงับการใช้ คัดค้าน ลบ หรือทำลายข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงการร้องขอเพื่อให้โอนข้อมูลไปยังผู้ควบคุมอื่นโดยตรง ตามสิทธิและเงื่อนไขที่ประกาศไว้ในนโยบายของ รฟพท.</p> <p>2.3. เครื่องมือสามารถรองรับการเชื่อมต่อโดยการส่งข้อมูลไปยังระบบปลายทาง หรือเปิดให้ระบบปลายทางเข้ามาดึงข้อมูลจากเครื่องมือที่พัฒนานี้ได้</p> <p>2.4. เครื่องมือสามารถรองรับการส่งข้อมูลการร้องขอจากเจ้าของข้อมูลตามข้อ 2.2 ไปยังผู้ดูแลระบบที่ถือข้อมูลของผู้ร้องขอไว้ ผ่านช่องทางอีเมลได้</p> <p>2.5. เครื่องมือรองรับการส่ง E-mail เพื่อแจ้งข่าว หรือติดตามการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับ การขอความยินยอมในการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลให้กับผู้ใช้ หรือผู้ดูแลระบบได้</p> <p>2.6. เครื่องมือสามารถจัดเก็บความยินยอม (Consent) และข้อมูลการใช้คุกกี้ (Cookies) ของผู้เจ้าของข้อมูลได้ ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลยินยอมให้จัดเก็บ</p> <p>2.7. มีรายงานสรุปผลเพื่อดูข้อมูลภาพรวม และออกรายงานเบื้องต้น</p> <p>3. จัดทำระบบในการบริหารจัดการบันทึกกิจกรรมการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>4. จัดทำระบบในการบริหารจัดการการใช้สิทธิ์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล</p> <p>5. จัดประชาสัมพันธ์ ให้แก่ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของ รฟพท. ด้วยวิธีการจัดสัมมนาภายนอก รฟพท. เพื่อทำความเข้าใจ แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องให้เห็นถึงความสำคัญและประโยชน์ของโครงการ จำนวน 1 ครั้ง ครั้งละ 1 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 100 คน</p> <p>6. จัดฝึกอบรม “หลักสูตรนโยบายและแนวทางปฏิบัติด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล” ให้กับพนักงานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลและสารสนเทศของ รฟพท. จำนวน 1 ครั้ง ครั้งละ 1 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมฝึกอบรมจำนวน 50 คนโดย รฟพท. จะเป็นผู้จัดเตรียมสถานที่</p> <p>7. จัดฝึกอบรม “หลักสูตรฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการสำหรับผู้ใช้งานเครื่องมือด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล” ให้แก่ผู้ใช้งาน (User) ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 1 ครั้ง ครั้งละ 1 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมฝึกอบรมจำนวน 20 คนโดย รฟพท. จะเป็นผู้จัดเตรียมสถานที่</p>
--	---

		<p>8. จัดฝึกอบรม“หลักสูตรฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการสำหรับผู้ใช้งานเครื่องมือด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล” ให้แก่ผู้ดูแลระบบ (Administrator) ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 1 ครั้ง ครั้งละ 1 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมฝึกอบรมจำนวน 5 คนโดย รฟพท. จะเป็นผู้จัดเตรียมสถานที่</p> <p>9. จัดการสัมมนาสรุปผลการจัดโครงการให้แก่ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ของ รฟพท. ด้วยวิธีการจัดสัมมนาภายนอก รฟพท. เพื่อชี้แจงและประชาสัมพันธ์สรุปผลการดำเนินงานจำนวน 1 ครั้ง ครั้งละ 1 วัน โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 100 คน</p> <p>10. จัดทำ Web site ประชาสัมพันธ์โครงการจ้างจัดทำแผนนโยบายและแนวปฏิบัติการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของ รฟพท. เพื่อให้ข้อมูล ข่าวสาร และความรู้ในเรื่องการประกาศนโยบาย แนวทางปฏิบัติ แก่ผู้รับผิดชอบภายใน รฟพท. และประกาศแก่สาธารณะ</p>				
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	14.400			12.000	1.200	1.200
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<p>รฟพท. จะมีระบบ ขั้นตอนการดำเนินงาน และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562</p>					

ชื่อโครงการ	2.2.3	โครงการพัฒนาข้อมูลการบริการสำหรับประชาชนทุกกลุ่ม ปรับปรุง Website ที่เข้าถึงได้ตามมาตรฐานสากล (WCAG) และมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ (Government Website Standard)				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
กลยุทธ์ที่	2.2	พัฒนารูปแบบข้อมูลสำหรับการเผยแพร่สาธารณะ และช่องทางในการเข้าถึงบริการข้อมูล				
DGRF2022	Public Service		Public Participation			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/วัตถุประสงค์	พัฒนาข้อมูลการบริการสำหรับประชาชนทุกกลุ่ม ปรับปรุง Website ที่เข้าถึงได้ตามมาตรฐานสากล (WCAG) และมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ (Government Website Standard)					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	6.400	2.000			4.000	0.400
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	พัฒนาข้อมูลการบริการสำหรับประชาชนทุกกลุ่ม ปรับปรุง Website ที่เข้าถึงได้ตามมาตรฐานสากล (WCAG) และมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ (Government Website Standard)					

ชื่อโครงการ	2.3.1	โครงการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐ Government Data Exchange				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
กลยุทธ์ที่	2.3	พัฒนาช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก				
DGRF2022	Policies and Practices		Policy & Legislation			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐ Government Data Exchange 2) เพื่อสามารถดำเนินการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานและเงื่อนไขของแต่ละหน่วยงานกำหนด					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	2.200				2.000	0.200
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ในการบริหารจัดการและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เช่น การลงทะเบียน เป็นต้น					

ชื่อโครงการ	2.3.2	โครงการพัฒนาระบบหน้าจอประชาสัมพันธ์ (Digital Signage) แบบเคลื่อนที่				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
กลยุทธ์ที่	2.3	พัฒนาช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก				
DGRF2022	Public Service		Public Participation			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	เพื่อเป็นหน้าจอให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์ ขนาดอย่างน้อย 65 นิ้ว (แสดงภาพแนวตั้ง) พร้อมติดตั้งแบบล้อเลื่อนมีไฟฟ้าสำรอง กระจายตามจุดต่างๆ ในสถานี					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	15.600				7.800	7.800
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อเป็นหน้าจอให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์ ขนาดอย่างน้อย 65 นิ้ว (แสดงภาพแนวตั้ง) พร้อมติดตั้งแบบล้อเลื่อนมีไฟฟ้าสำรอง กระจายตามจุดต่างๆ ในสถานี					

ชื่อโครงการ	2.4.1	โครงการการวัดระดับความพึงพอใจในการใช้บริการดิจิทัล				
ยุทธศาสตร์ที่	2	พัฒนาระบบบริการผู้โดยสารดิจิทัลแบบครบวงจร				
กลยุทธ์ที่	2.4	ติดตามและประเมินความการใช้บริการดิจิทัล				
DGRF2022	Public Service		Public Participation			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อดำเนินการสำรวจและวัดระดับความพึงพอใจในการใช้บริการดิจิทัลของประชาชนผู้ให้บริการ 2) เพื่อวางแผนการพัฒนาการให้บริการในด้านต่างๆ					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	4.400			2.000	0.200	0.200

ผลที่คาดว่าจะได้รับ	มีการวัดระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการดิจิทัลของภาครัฐ
---------------------	--

ชื่อโครงการ	3.1.1	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรสำหรับผู้บริหารระดับสูง * (โดยเฉพาะ DCIO)			
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล			
กลยุทธ์ที่	3.1	ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ			
DGRF2022	Digital Capability	Digital Leadership			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)				
เป้าหมาย/วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อพัฒนาบุคลากรหรือเตรียมการบุคลากรเข้าสู่ตำแหน่งระดับผู้บริหารระดับสูง (DCIO) ให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงที่เข้าสู่ตำแหน่งมีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Digital Leadership 				
แผนการดำเนินงานแต่ละปี	2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	0.600		0.200	0.200	0.200
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ผู้บริหารระดับสูงที่เข้าสู่ตำแหน่งมีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 2) อ้างอิงตามตารางรายชื่อหลักสูตรกลางการพัฒนาทักษะดิจิทัล ของ TDGA กำหนด เป้าหมายบุคลากรต้องได้รับการอบรมให้ครบภายใน 2 ปี นับถัดจากได้รับตำแหน่งสำหรับระดับบริหาร ควรได้มีการอบรมก่อนเข้ารับตำแหน่ง (ควรอ้างอิงหลักสูตรตาม กพ.) 				

ชื่อโครงการ	3.1.2	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรสำหรับผู้อำนวยการกอง				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.1	ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ				
DGRF2022	Digital Capability		Digital Leadership			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อพัฒนาบุคลากรหรือเตรียมการบุคลากรเข้าสู่ตำแหน่งระดับผู้อำนวยการกอง ให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/ กำหนดนโยบายการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Digital Leadership 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	1.500			0.500	0.500	0.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ครอบคลุม Digital Literacy, PDPA และ Cyber Awareness เป็นอย่างน้อย					

ชื่อโครงการ	3.1.3	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรสำหรับผู้ทำงานด้านนโยบายวิชาการ				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.1	ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ				
DGRF2022	Digital Capability		Training & Development			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อพัฒนาบุคลากรหรือเตรียมการบุคลากรเข้าสู่ตำแหน่งระดับผู้ทำงานด้านนโยบายวิชาการให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/ กำหนดนโยบายการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Digital Leadership 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	1.500			0.500	0.500	0.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ครอบคลุม Digital Literacy, PDPA และ Cyber Awareness เป็นอย่างน้อย					

ชื่อโครงการ	3.1.4	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรสำหรับผู้ทำงานด้านบริการ				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.1	ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ				
DGRF2022	Digital Capability		Training & Development			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อพัฒนาบุคลากรหรือเตรียมการผู้ทำงานด้านบริการเข้าสู่ตำแหน่งระดับผู้ทำงานด้านนโยบายวิชาการให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Digital Leadership					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	6.000			2.000	2.000	2.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ครอบคลุม Digital Literacy, PDPA และ Cyber Awareness เป็นอย่างน้อย					

ชื่อโครงการ	3.1.5	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.1	ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ				
DGRF2022	Digital Capability		Training & Development			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อพัฒนาบุคลากรหรือเตรียมการผู้ทำงานด้านบริการเข้าสู่ตำแหน่งระดับผู้ปฏิบัติงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Digital Leadership					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	1.500			0.500	0.500	0.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ครอบคลุม Digital Literacy, PDPA และ Cyber Awareness เป็นอย่างน้อย					

ชื่อโครงการ	3.1.6	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรสำหรับผู้ปฏิบัติงานอื่น				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.1	ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ				
DGRF2022	Digital Capability		Training & Development			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อพัฒนาบุคลากรหรือเตรียมการผู้ทำงานด้านบริการเข้าสู่ตำแหน่งระดับผู้ปฏิบัติงานอื่นด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Digital Leadership					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	6.000			2.000	2.000	2.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ครอบคลุม Digital Literacy, PDPA และ Cyber Awareness เป็นอย่างน้อย					

ชื่อโครงการ	3.1.7	โครงการฝึกอบรมและสอบ Network Security Database Project Management สำหรับผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.1	ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ				
DGRF2022	Digital Capability		IT Human Resource			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	1) เพื่อทำการทดสอบความรู้ความสามารถของบุคลากรหรือเตรียมการผู้ทำงานด้านต่างๆ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Digital Leadership					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	0.300			0.100	0.100	0.100
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	พัฒนาและยกระดับความรู้ความสามารถผู้ปฏิบัติงานให้ทันต่อความมั่นคงปลอดภัย					

ชื่อโครงการ	3.1.8	โครงการพัฒนาระบบ e-learning / KM				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.1	ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลให้กับบุคลากรทุกระดับ				
DGRF2022	Digital Capability		IT Competency			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อทำการทดสอบความรู้ความสามารถของบุคลากรหรือเตรียมการผู้ทำงานด้านต่างๆ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Digital Leadership 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	6.000				5.000	1.000
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	พัฒนาระบบ LMS เพื่อการฝึกอบรมภายใน					

ชื่อโครงการ	3.2.1	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytic)				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.2	ฝึกอบรมเพิ่มศักยภาพการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูล (ตรงกับ request เรียน presentation)				
DGRF2022	Digital Capability		Training & Development			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อทำการทดสอบความรู้ความสามารถของบุคลากรหรือเตรียมการผู้ทำงานด้านต่างๆ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Digital Leadership 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	0.600			0.200	0.200	0.200
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	สำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านนโยบายวิชาการ ขึ้นไป (และผู้สนใจ)					

ชื่อโครงการ	3.2.2	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการนำเสนอข้อมูล (Data Presentation)				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.2	ฝึกอบรมเพิ่มศักยภาพการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูล (ตรงกับ request เรียน presentation)				
DGRF2022	Digital Capability	Training & Development				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อทำการทดสอบความรู้ความสามารถของบุคลากรหรือเตรียมการผู้ทำงานด้านต่าง ๆ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Training & Development 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	0.600			0.200	0.200	0.200
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) สำหรับผู้ปฏิบัติ ทุกระดับ สามารถการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูล					

ชื่อโครงการ	3.2.3	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร Collaboration tools (Zoom, Team, etc.)				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.2	ฝึกอบรมเพิ่มศักยภาพการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูล (ตรงกับ request เรียน presentation)				
DGRF2022	Digital Capability	Training & Development				
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อทำการทดสอบความรู้ความสามารถของบุคลากรหรือเตรียมการผู้ทำงานด้านต่าง ๆ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ กพ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Training & Development 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	1.500			0.500	0.500	0.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1) สำหรับผู้ปฏิบัติ ฝึกอบรมเพิ่มศักยภาพการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูล					

ชื่อโครงการ	3.3.1	โครงการพัฒนาศักยภาพและประเมินความรู้ความสามารถตาม ก.พ.				
ยุทธศาสตร์ที่	3	พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะดิจิทัล				
กลยุทธ์ที่	3.3	การประเมินบุคลากร โดยกำหนดการเข้ารับการฝึกอบรมเป็นภาระหน้าที่				
DGRF2022	Digital Capability		IT Competency			
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. 2563-2565 (มติครม. 28 ต.ค.63)					
เป้าหมาย/ วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อทำการทดสอบความรู้ความสามารถของบุคลากรหรือเตรียมการผู้ทำงานด้านต่างๆ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีความรู้ความเข้าใจทักษะดิจิทัลที่จำเป็น ตามที่ ก.พ. กำหนด เป็นอย่างน้อย 2) เพื่อให้การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ มีทักษะและมีวิสัยทัศน์ในการกำกับ/กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม มีประสิทธิภาพ 3) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมิน DGRF 2022 ในประเด็น Digital Capability หัวข้อย่อย เรื่อง Training & Development 					
แผนการดำเนินงานแต่ละปี		2565	2566	2567	2568	2569
งบประมาณ(ล้านบาท)	1.500			0.500	0.500	0.500
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อการสอบวัดผลความรู้ด้านเทคโนโลยีตามที่ ก.พ. กำหนด					