



เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
Equipment Revolving Fund

แผนยุทธศาสตร์ เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ.2566-2570



โดย

สำนักศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

โดย สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

รองศาสตราจารย์ ดร.จตุรงค์ นภาธร (ผู้จัดการโครงการ)

นายสรวิทย์ พันธุ์รงค์ (ทีมที่ปรึกษา)

นางสุนิสา พ.ประสิทธิ์ (ทีมที่ปรึกษา)

ดร.กชกร จุยมณี (ทีมที่ปรึกษา)

นายชัชวาล สมานสุข (ทีมที่ปรึกษา)

นางสาวชลภัสสรณ์ เอื้อธนิยกานนท์ (ทีมที่ปรึกษา)

นางสาวกรวิกา ไกรยะปักข์ (ทีมที่ปรึกษา)

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง

สารบัญ

ส่วนที่ ๑ นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง	๑
๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)	๑
๑.๒ นโยบายรัฐบาลภายใต้การบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาลปี ๒๕๕๗	๖
๑.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)	๗
๑.๔ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	๑๐
๑.๕ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)	๑๗
๑.๖ แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)	๒๙
๑.๗ พระราชบัญญัติการพัฒนากลยุทธ์เพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐	๓๒
๑.๘ โมเดลพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล “ประเทศไทยแลนด์ ๔.๐”	๓๓
๑.๙ กฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี คำสั่ง ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับดิจิทัลเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	๓๖
๑.๑๐ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔	๔๒
๑.๑๑ แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔	๔๕
๑.๑๒ แผนยุทธศาสตร์พัฒนาบุคลากรดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔	๕๒
๑.๑๓ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๔)	๕๓
๑.๑๔ แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนฯ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕	๕๖
๑.๑๕ แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง	๕๗
๑.๑๖ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๕	๕๙
๑.๑๗ แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕	๖๐
๑.๑๘ ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพชีวิตข้าราชการพลเรือนสามัญ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๖	๖๔
ส่วนที่ ๒ กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล ของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖๕
กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖๕
การสัมมนาการเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning & Workshop) ร่วมกับคณะทำงานที่สำคัญ เครื่องกลและสื่อสารกำหนด	๖๖
การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค (สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบำรุงสะพาน)	๗๑

ส่วนที่ ๓ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ๘๒

สรุปผลการสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค (สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบำรุงสะพาน).....	๘๒
การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis.....	๑๐๘
TOWS Matrix สำหรับการสร้างกลยุทธ์ใหม่จากสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ปัจจุบันขององค์กร.....	๑๑๑
ลำดับความสำคัญของโครงการตามแผนยุทธศาสตร์.....	๑๑๒

ส่วนที่ ๔ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ๑๑๔

แผนที่ยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐.....	๑๑๖
ตาราง สรุปยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง กลยุทธ์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย โครงการ และ ระยะเวลาดำเนินการ.....	๑๑๗
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ	๑๒๒
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาช่องทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร).....	๑๒๓
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ	๑๒๔
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล.....	๑๒๕
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์	๑๒๗

ส่วนที่ ๑ นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ครั้งนี้ ได้มีการรวบรวมและวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า เพื่อประเมินสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์กรที่อาจจะมีผลกระทบต่อการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังนี้

๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (มาตรา ๖๕) ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ มีสาระสำคัญดังนี้

- ๑) **ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง** มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ คือ ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เน้นการบริหารจัดการสถานะแวดล้อมของประเทศให้มีความมั่นคง ปลอดภัย เอกภพ อธิปไตย และมีความสงบเรียบร้อยในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับชาติ สังคม ชุมชน มุ่งเน้นการพัฒนาคน เครื่องมือ เทคโนโลยีและระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ให้มีความพร้อม สามารถรับมือกับภัยคุกคามและภัยพิบัติได้ทุกรูปแบบและทุกระดับความรุนแรง ควบคู่ไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ใช้กลไกการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการทั้งกับส่วนราชการ ภาคเอกชน ประชาสังคม และองค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศทั่วโลกบนพื้นฐานของหลักธรรมาภิบาล
- ๒) **ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน** มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิด ๓ ประการ ได้แก่
 - (๑) “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปทบทวนแนวทางเศรษฐกิจ อัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย รวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่นๆ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจของสังคมโลกสมัยใหม่
 - (๒) “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่างๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต
 - (๓) “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมทั้งปรับรูปแบบธุรกิจเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคตบนพื้นฐานของการต่อยอดและปรับปัจจุบัน พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ ให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก ควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้และการกินดีอยู่ดี รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลางและลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้ในคราวเดียวกัน

- ๓) **ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์** มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อพัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี คนเก่ง และมีคุณภาพ โดยมีความพร้อมทั้งกาย ใจ สติปัญญา มีพัฒนาการที่รอบด้าน และมีสุขภาวะที่ดีในทุกช่วงวัย มีจิตสาธารณะ รับผิดชอบต่อสังคม และผู้อื่น มัธยัสถ์ อดออม โอบอ้อมอารี มีวินัย รักษาศีลธรรม และเป็นพลเมืองดีของชาติ มีหลักคิดที่ถูกต้อง มีทักษะที่จำเป็นในศตวรรษที่ ๒๑ มีทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษและภาษาที่สาม และอนุรักษ์ภาษาท้องถิ่น มีนิสัยรักการเรียนรู้และการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต สู่การเป็นคนไทยที่มีทักษะสูง เป็นนวัตกรรม นวัตกรรม นักคิด ผู้ประกอบการเกษตรกรยุคใหม่ และอื่นๆ โดยมีสัมมาชีพตามความถนัดของตนเอง
- ๔) **ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาพทางสังคม** มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญกับการดึงเอาพลังของภาคส่วนต่างๆ ทั้งภาคเอกชน ประชาสังคม ชุมชนท้องถิ่น มาร่วมขับเคลื่อนโดยการสนับสนุนการรวมตัวของประชาชนในการร่วมคิดร่วมทำเพื่อส่วนรวม การกระจายอำนาจและความรับผิดชอบไปสู่กลไกบริหารราชการแผ่นดินในระดับท้องถิ่น การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการจัดการตนเองและการเตรียมความพร้อมของประชากรไทยทั้งในมิติสุขภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมให้เป็นประชากรที่มีคุณภาพ สามารถพึ่งตนเองและทำประโยชน์แก่ครอบครัว ชุมชน และสังคมให้นานที่สุด โดยรัฐให้หลักประกันการเข้าถึงบริการและสวัสดิการที่มีคุณภาพอย่างเป็นธรรมและทั่วถึง
- ๕) **ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม** มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในทุกมิติทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ธรรมชาติและความยั่งยืนส่วนความร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในและภายนอกประเทศ อย่างบูรณาการ ใช้พื้นที่เป็นตัวตั้งในการกำหนดกลยุทธ์และแผนงาน และการให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในแบบทางตรงให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยเป็นการดำเนินการบนพื้นฐานการเติบโตร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลทั้ง ๓ ด้าน อันจะนำไปสู่ความยั่งยืนเพื่อคนรุ่นต่อไปอย่างแท้จริง
- ๖) **ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ** มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อปรับเปลี่ยนภาครัฐที่ยึดหลัก “ภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” โดยภาครัฐต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ แยกแยะบทบาทหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ในการกำกับหรือการให้บริการ ยึดหลักธรรมาภิบาล ปรับวัฒนธรรมการทำงานให้มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม มีความทันสมัยและพร้อมที่จะปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การนำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล รวมทั้งมีลักษณะเปิดกว้างเชื่อมโยงถึงกันและเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส โดยทุกภาคส่วนในสังคมต้องร่วมกันปลูกฝังค่านิยมความซื่อสัตย์สุจริต ความมัธยัสถ์ และสร้างจิตสำนึกในการปฏิเสธ ไม่ยอมรับการทุจริตประพฤติมิชอบอย่างสิ้นเชิง นอกจากนี้กฎหมายต้องมีความชัดเจน มีเพียงเท่าที่จำเป็น มีความทันสมัย มีความเป็นสากล มีประสิทธิภาพ และนำไปสู่การลดความเหลื่อมล้ำและเอื้อต่อการพัฒนา โดยกระบวนการยุติธรรมมีการบริหารที่มีประสิทธิภาพ เป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ และการอำนวยความสะดวกตามหลักนิติธรรม



ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง มีทั้งสิ้น ๔ ยุทธศาสตร์ คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ และยุทธศาสตร์ที่ ๖ ดังนี้

(๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วย ๓ ประเด็น ได้แก่

- ๑) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต : อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมการคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ ให้เป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง และได้รับมาตรฐานสากลและสร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ
- ๒) สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ระบบขนส่ง ระบบดิจิทัลเพื่อการติดต่อสื่อสาร ระบบนิเวศ และทรัพยากรที่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและยั่งยืน ผ่านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์จากเมืองหลักสู่เมืองรอง และพัฒนาการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไทยกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค
- ๓) โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก : เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังเอเชียใต้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และมีมูลค่าเพิ่มสูง โดยตระหนักถึงความยั่งยืน

(๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม มี ๑ ประเด็น คือ

- ๑) การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี : กระจายโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี คมนาคม และการสื่อสาร

(๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ๕ ประเด็น ได้แก่

- ๑) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว : การสร้างและพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและการเรียนรู้ทางธรรมชาติในเขตชุมชนเมืองและชนบทเพื่อให้ประชาชนได้ประโยชน์และรู้สึกใกล้ชิดธรรมชาติ เกิดความรู้สึกหวงแหน เกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์และได้รับความสุขจากทรัพยากรธรรมชาติ
- ๒) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล : มุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับการสร้างการเติบโตของประเทศจากกิจกรรมทางทะเลที่หลากหลายควบคู่ไปกับการดูแลฐานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งทั้งหมด
- ๓) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ : มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ปรับปรุงการบริหารจัดการภัยพิบัติทั้งระบบและการสร้างขีดความสามารถของประชาชนในการรับมือและปรับตัวเพื่อลดความสูญเสียและเสียหายจากภัยธรรมชาติและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งสนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ
- ๔) พัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง : มีข้อกำหนด รูปแบบ และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับลักษณะการใช้พื้นที่ตามศักยภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเน้นการพัฒนา “เมืองน่าอยู่ ชนบทมั่นคง เกษตรยั่งยืน อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ” โดยให้ความสำคัญกับการจัดทำแผนผังภูมินิเวศ การพัฒนาเมือง ชนบท พื้นที่เกษตรกรรม อุตสาหกรรม รวมถึงพื้นที่อนุรักษ์ตามศักยภาพและความเหมาะสมทางภูมินิเวศ พัฒนาพื้นที่ต้นแบบตามแผนผังภูมินิเวศในทุกจังหวัดอย่างยั่งยืน
- ๕) ยกระดับกระบวนการทัศน์เพื่อกำหนดอนาคตประเทศ : มุ่งส่งเสริมคุณลักษณะและพฤติกรรมที่พึงประสงค์ด้านสิ่งแวดล้อมของคนไทย พัฒนาเครื่องมือและกลไกเพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพ รองรับการเติบโตที่มีคุณภาพในอนาคต รวมทั้งจัดตั้งและพัฒนาระบบการยุติธรรมด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และพัฒนาระบบประชาธิปไตยสิ่งแวดล้อม เพื่อแก้ไขปัญหาและลดความขัดแย้ง พัฒนา และดำเนินโครงการยกระดับกระบวนการทัศน์เพื่อกำหนดอนาคตประเทศ

(๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ประกอบด้วย ๘ ประเด็น ได้แก่

- ๑) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส : หน่วยงานของรัฐต้องร่วมมือและช่วยเหลือกันในการปฏิบัติหน้าที่มีระบบการบริหารจัดการที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส ให้การบริหารราชการแผ่นดินทั้งราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และงานของรัฐอย่างอื่นให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี สร้างประโยชน์สุขแก่ประชาชน
- ๒) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่ : การบริหารจัดการภาครัฐมีความสอดคล้อง

เชื่อมโยงและเป็นกลไกสำคัญในการนำยุทธศาสตร์ชาติสู่การปฏิบัติในทุกระดับ มีการจัดสรรงบประมาณที่มีลักษณะยึดโยงกับยุทธศาสตร์ในทุกระดับ มีเป้าหมายร่วมกันทั้งในเชิงประเด็นเชิงภารกิจและเชิงพื้นที่ โดยอาศัยข้อมูลขนาดใหญ่รวมทั้งมีระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานทั้งในระดับยุทธศาสตร์ ภารกิจ และพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การกำหนดประเด็นการพัฒนาการจัดทำนโยบาย และการติดตามประเมินผลที่เป็นระบบอย่างต่อเนื่อง

- ๓) ภาครัฐมีขนาดเล็กกะทัดรัด เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ : พร้อมทั้งมีการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่นให้มีความชัดเจน ไม่ซ้ำซ้อนกัน รวมทั้งมีการถ่ายโอนภารกิจที่สำคัญและการกระจายอำนาจในระดับที่เหมาะสมเพื่อให้ชุมชนและท้องถิ่นเข้มแข็ง
- ๔) ภาครัฐมีความทันสมัย : ทันท่วงทีเปลี่ยนแปลงและมีขีดสมรรถนะสูง สามารถปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่า เทียบได้กับมาตรฐานสากล สามารถรองรับกับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่มีความหลากหลายซับซ้อนมากขึ้น และทันการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
- ๕) บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ : ในการปฏิบัติหน้าที่และขับเคลื่อนภารกิจยุทธศาสตร์ชาติโดยภาครัฐมีกำลังคนที่เหมาะสมทั้งปริมาณและคุณภาพ มีระบบบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรให้สามารถสนองความต้องการในการปฏิบัติงาน มีความก้าวหน้าในอาชีพ สามารถจูงใจให้คนดีคนเก่งทำงานในภาครัฐ มีระบบการพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรภาครัฐให้มีสมรรถนะใหม่ๆ สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทการพัฒนา มีการเสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรม การปรับเปลี่ยนแนวคิดให้การปฏิบัติราชการเป็นมืออาชีพ มีจิตบริการ ทำงานในเชิงรุกและมองไปข้างหน้า สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นได้อย่างเป็นรูปธรรม
- ๖) ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ : ทุกภาคส่วนร่วมต่อต้านการทุจริต ภาครัฐมีการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลและหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงในทุก ระดับ โดยเฉพาะการสร้างวัฒนธรรมแยกแยะประโยชน์ส่วนบุคคลและประโยชน์ส่วนรวมของบุคลากรภาครัฐให้เกิดขึ้น รวมทั้งสร้างจิตสำนึกและค่านิยมให้ทุกภาคส่วนตื่นตัวและละอายต่อการทุจริตประพฤติมิชอบทุกรูปแบบ พร้อมทั้ง ส่งเสริม สนับสนุน ให้ภาคีองค์กรภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ชุมชน ประชาชน และภาคีต่างๆ มีส่วนร่วมในการสอดส่อง เฝ้าระวัง ให้ข้อมูลแจ้งเบาะแสการทุจริต และตรวจสอบการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ และภาคส่วนอื่นๆ โดยได้รับความคุ้มครองจากรัฐตามที่กฎหมายบัญญัติ
- ๗) กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่างๆ และมีเท่าที่จำเป็น : กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับมีเท่าที่จำเป็น ทันสมัย มีความเป็นสากล มีประสิทธิภาพ โดยมุ่งใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการพัฒนา การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่นำไปสู่ความเหลื่อมล้ำด้านต่างๆ เอื้อต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ
- ๘) กระบวนการยุติธรรมเคารพสิทธิมนุษยชนและปฏิบัติต่อประชาชนโดยเสมอภาค : มีความเป็นกลาง น่าเชื่อถือ โปร่งใส ตรวจสอบได้ กระบวนการยุติธรรมมีการบริหารที่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมมีความกล้าหาญทางจริยธรรม เป็นมืออาชีพ มีความเป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ ประชาชนเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมได้โดยสะดวก มุ่งให้เกิดการสร้างมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการยุติธรรมเทียบเท่าระดับสากล ตามหลักนิติธรรม โปร่งใส ลดความเหลื่อมล้ำและสร้างโอกาสในการเข้าถึงความยุติธรรม สร้างความสมดุลระหว่าง

สิทธิและเสรีภาพของประชาชนกับประโยชน์สาธารณะ การอำนวยความสะดวกมีประสิทธิภาพ และเป็นไปอย่างเสมอภาคหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมมีความร่วมมือที่ดี บูรณาการและเชื่อมโยงการทำงานระหว่างกัน

๑.๒ นโยบายรัฐบาลภายใต้การบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาลปี ๒๕๕๗

ตามที่นายกรัฐมนตรีได้แถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ โดยได้กำหนดนโยบายไว้ ๑๑ ด้าน เพื่อให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ มาตรา ๑๙ ที่ระบุให้รัฐบาลมีหน้าที่ในการบริหารราชการแผ่นดิน ดำเนินการให้มีการปฏิรูปด้านต่างๆ และส่งเสริมความสามัคคีและความสมานฉันท์ของประชาชนในชาติ ดังนี้

นโยบายที่ ๑ การปกป้องและเชิดชูสถาบันพระมหากษัตริย์

นโยบายที่ ๒ การรักษาความมั่นคงของรัฐและการต่างประเทศ

นโยบายที่ ๓ การลดความเหลื่อมล้ำของสังคม และการสร้างโอกาสการเข้าถึงบริการของรัฐ

นโยบายที่ ๔ การศึกษาและการเรียนรู้ การทะนุบำรุงศาสนา ศิลปะและวัฒนธรรม

นโยบายที่ ๕ การยกระดับคุณภาพบริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชน

นโยบายที่ ๖ การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ

นโยบายที่ ๗ การส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน

นโยบายที่ ๘ การพัฒนาและส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา และนวัตกรรม

นโยบายที่ ๙ การรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากร และการสร้างสมดุลระหว่างการอนุรักษ์กับการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน

นโยบายที่ ๑๐ การส่งเสริมการบริหารราชการแผ่นดินที่มีธรรมาภิบาล และการป้องกันปราบปราม การทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ

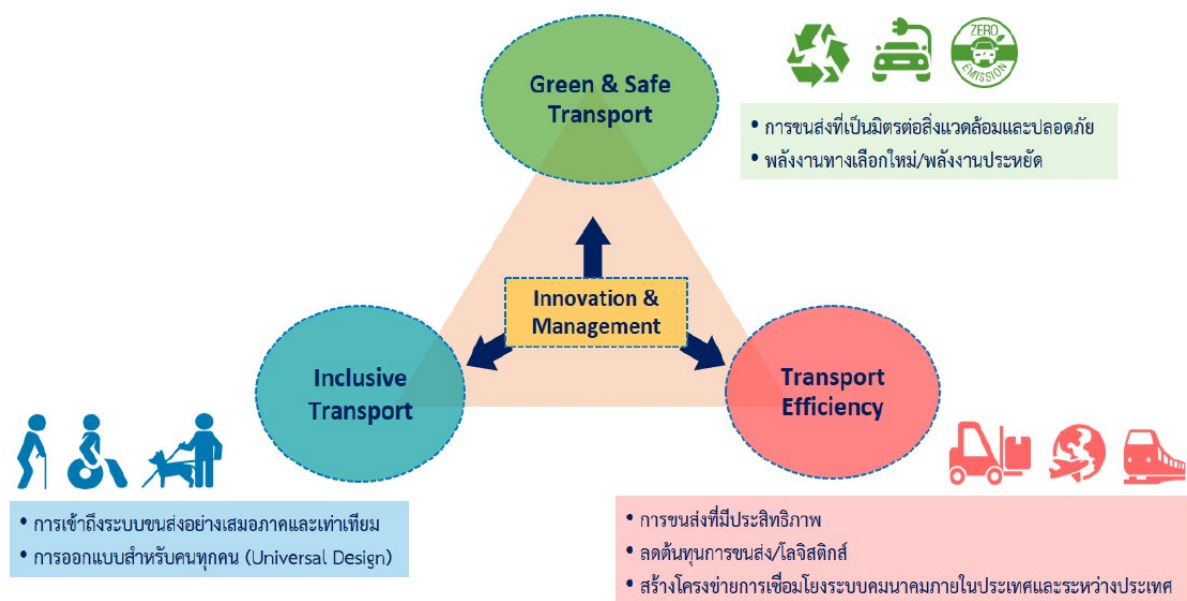
นโยบายที่ ๑๑ การปรับปรุงกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

จากการวิเคราะห์พบว่า ในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง คือ นโยบายที่ ๖ การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ หัวข้อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และคมนาคมอันเป็นการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงมาตรฐานสูง รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างเมือง

นอกจากนี้ รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติในด้านนโยบายเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล ในหัวข้อการส่งเสริมภาคเศรษฐกิจดิจิทัลและวางรากฐานของเศรษฐกิจดิจิทัลให้เริ่มขับเคลื่อนได้อย่างจริงจัง ซึ่งจะ ทำให้ทุกภาคเศรษฐกิจก้าวหน้าไปได้ทันโลกและสามารถแข่งขันในโลกสมัยใหม่ได้ ครอบคลุมการผลิตและการค้าผลิตภัณฑ์ดิจิทัลโดยตรง ทั้งผลิตภัณฑ์ฮาร์ดแวร์ ผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ อุปกรณ์ สื่อสารดิจิทัล อุปกรณ์โทรคมนาคมดิจิทัล และการใช้ดิจิทัลรองรับการให้บริการของภาคธุรกิจการเงินและธุรกิจบริการอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคสื่อสารและบันเทิง ตลอดจนการใช้ดิจิทัลรองรับการผลิตสินค้า อุตสาหกรรม และการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ปรับปรุงบทบาทและภารกิจของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงให้ดูแลและผลักดันงานสำคัญของประเทศชาติในเรื่องนี้ และจะจัดให้มีคณะกรรมการระดับชาติเพื่อขับเคลื่อนเรื่องนี้อย่างจริงจัง

๑.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจาก ภาวะโลกร้อน การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ๓ ประการ ดังนี้



๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

- ๑) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนดไว้ การปลูกฝังวินัยจราจรโดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง การบริหารจัดการโดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ หน่วยงานที่ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งยังต้องบริหารจัดการบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานตามชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสม โดยไม่ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้าของผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง (เช่น นักบิน ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ พนักงานขับรถ หรือเรือโดยสารสาธารณะ เป็นต้น) ซึ่งอาจนำไปสู่ผลกระทบต่อความปลอดภัยได้
- ๒) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การใช้จักรยาน การเดิน เป็นต้น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลัก ภูมิภาค เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและพัฒนาสิ่งแวดล้อม ความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เช่น จุดจอด

รถจักรยาน จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ทางเดินเท้าที่สะดวกและปลอดภัย เป็นต้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก และเทคโนโลยีด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles) การตรวจสอบสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เข้มงวด การเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน การใช้สนามบิน และการบริหารจราจรทางอากาศ เป็นต้น

๒. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

- ๑) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประสิทธิภาพและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดปัญหาคอขวด และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) และพัฒนาความสามารถในการรองรับ (Capacity) และประสิทธิภาพ (Efficiency) ของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การขนส่งทางรถไฟ ท่าอากาศยาน และท่าเรือ เป็นต้น
- ๒) การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การรายงานสภาพการจราจรแบบทันที (Real time) การควบคุมสัญญาณไฟจราจร การควบคุมความเร็วในการขับ ระบบการคิดค่าบริการอิเล็กทรอนิกส์ ระบบทางหลวงอัจฉริยะ เป็นต้น และการแลกเปลี่ยนข้อมูลการจราจรโดยไม่ต้องผ่านศูนย์ข้อมูลการจราจรอื่นๆ รวมทั้งการใช้ GPS ควบคุมการขับที่รัดกุมโดยสาธารณะและรถขนส่งสินค้า

๓. ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น โดยเริ่มตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทย เปิดโอกาสในการเดินทางให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ รวมทั้ง การพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่นักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นต้น

ทั้งนี้ แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นดังกล่าวข้างต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษา วิเคราะห์โครงการ การออกแบบ การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้ง การมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่

เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร
(Regulations and Institution)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง
(Technology and Innovation)

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมมีแนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ไว้ ๑๑ ประการ
ดังนี้

- ๑) การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีความสอดคล้องกับนโยบาย
- ๒) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีความสำคัญระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพื่อให้เป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพในเขตเมือง
- ๓) การพัฒนาระบบขนส่งโดยคำนึงถึงการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง โดยในส่วนของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนอาจเป็นการแก้ไขปัญหาลดความเสี่ยงจุดอันตราย การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย เป็นต้น
- ๔) การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ เช่น ระบบตัวร่วม ระบบนำทาง (GPS Application) ITS ในการให้บริการขนส่งสาธารณะ
- ๕) การสร้างมาตรฐานและบริการด้านการขนส่ง (Standard/Services) เช่น ปฏิรูปประเภทรถโดยสารประจำทาง Universal Design เพื่อคนทุกกลุ่ม
- ๖) การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง (Land Use Planning and Transport Development)
- ๗) การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เชื่อมต่อหรือเข้าถึงแหล่งอุตสาหกรรม เกษตร ท่องเที่ยว และประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ตลอดจนเชื่อมโยงกับประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อนบ้าน
- ๘) การบริหารจัดการด้านการขนส่งและจราจร เช่น การบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัด การสนับสนุนส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่ง การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร เช่น การปรับปรุงโครงสร้าง/กลไก/ความร่วมมือในการบริหารจัดการห้วงอากาศของชาติเชิงบูรณาการ เพื่อเป็นแนวทางในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น
- ๙) การจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่รวมถึงความต้องการบุคลากร การพัฒนาบุคลากร
- ๑๐) การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ และการกำกับดูแล (Regulations)
- ๑๑) การบริหารจัดการคุณภาพและมาตรฐาน (Quality and Standard) รวมถึงการนำนวัตกรรม (Innovation) มาใช้

๑.๔ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)

(ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ มีจุดมุ่งหมายสูงสุดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศให้สามารถบรรลุผลตามเป้าหมายการพัฒนาระยะยาวที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ โดยมุ่งหวังให้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ทำหน้าที่เป็นกลไกในการขับเคลื่อนที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพัฒนาประเทศในระยะ ๕ ปี และเพื่อผลักดันให้ประเทศสามารถก้าวข้ามความท้าทายต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนสู่ความเจริญเติบโตที่ทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน โดย (ร่าง) แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ ได้กำหนดทิศทางและเป้าหมายของการพัฒนาบนพื้นฐานของหลักการและแนวคิดที่สำคัญ ๔ ประการ ได้แก่

๑. **หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง** โดยการสืบสาน รักษา ต่อยอดการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานของความพอประมาณ ความมีเหตุผล การสร้างภูมิคุ้มกันที่ดี ควบคู่กับการใช้เงื่อนไข ๒ ประการเพื่อกำกับการกำหนดทิศทางและประเด็นการพัฒนาในส่วนต่างๆ ได้แก่ เงื่อนไขความรู้ โดยการใช้องค์ความรู้ทางวิชาการที่รอบด้าน และเงื่อนไขคุณธรรม โดยยึดถือผลประโยชน์ของประชาชนและความเป็นธรรมในทุกมิติของสังคม
๒. **แนวคิด Resilience** ซึ่งเป็นแนวคิดที่มุ่งเน้นการลดความเปราะบางต่อความเปลี่ยนแปลง อันประกอบด้วยการพัฒนาความสามารถใน ๓ ระดับ ได้แก่
 - (๑) การพร้อมรับ (Cope) หมายถึง ความสามารถในการบริหารจัดการภายใต้สภาวะวิกฤติ ให้สามารถยืนหยัดและต้านทานความยากลำบาก รวมถึงฟื้นคืนกลับสู่สภาวะปกติได้อย่างรวดเร็ว
 - (๒) การปรับตัว (Adapt) หมายถึง การปรับทิศทาง รูปแบบ และแนวทางการพัฒนาให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลง พร้อมกระจายความเสี่ยงและปรับตัวอย่างเท่าทันเพื่อแสวงหาประโยชน์จากสิ่งที่เกิดขึ้น
 - (๓) การเปลี่ยนแปลงเพื่อพร้อมเติบโตอย่างยั่งยืน (Transform) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างและปัจจัยพื้นฐานให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลง
๓. **เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ** ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของแนวคิด “ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง” โดยมุ่งเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่ม ทั้งในมิติของการมีปัจจัยที่จำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตขั้นพื้นฐานที่เพียงพอ การมีสภาพแวดล้อมที่ดี การมีปัจจัยสนับสนุนให้มีสุขภาพที่สมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจ การมีโอกาสที่จะใช้ศักยภาพของตนในการสร้างความเป็นอยู่ที่ดี รวมถึงการมุ่งส่งต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดีไปยังคนรุ่นต่อไป
๔. **โมเดลเศรษฐกิจ BCG** ซึ่งเป็นแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจใน ๖ รูปแบบควบคู่กัน ได้แก่ เศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) เศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) เศรษฐกิจอัจฉริยะ (Intelligent Economy) เศรษฐกิจร่วมใช้ประโยชน์ (Sharing Economy) เศรษฐกิจผู้สูงวัย (Silver Economy) โดยอาศัยฐานศักยภาพและความเข้มแข็งของประเทศอันประกอบด้วยความหลากหลายทางชีวภาพและความหลากหลายทางวัฒนธรรม พร้อมกับการใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการสร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อผลักดันให้ประเทศมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน และสามารถกระจายรายได้ โอกาส และความมั่งคั่งได้อย่างทั่วถึง

นอกจากนี้ การจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ ยังคำนึงถึงเงื่อนไขและข้อจำกัดของการพัฒนาประเทศที่สืบเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ รวมทั้งปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งจะส่งผลให้บริบทของประเทศและของโลกเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งหมายถึงการสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้าพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสนั้นจะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ มีความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงและคำนึงถึงความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายหลัก ๕ ประการ ประกอบด้วย

๑. **การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม** โดยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการสำคัญให้สูงขึ้น และสามารถตอบโจทย์พัฒนาการของเทคโนโลยีและสังคมยุคใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่นและผู้ประกอบการรายย่อยกับห่วงโซ่มูลค่าของภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย รวมถึงพัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม
๒. **การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่** โดยพัฒนาให้คนไทยมีทักษะและคุณลักษณะที่เหมาะสมกับโลกยุคใหม่ ทั้งทักษะในด้านความรู้ ทักษะทางพฤติกรรม และคุณลักษณะตามบรรทัดฐานที่ดีของสังคม เตรียมพร้อมกำลังคนที่มีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน เอื้อต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ภาคการผลิตและบริการเป้าหมายที่มีศักยภาพและผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งพัฒนาหลักประกันและความคุ้มครองทางสังคมเพื่อส่งเสริมความมั่นคงในชีวิต
๓. **การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม** โดยลดความเหลื่อมล้ำทั้งในเชิงรายได้ ความมั่งคั่ง และโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ สนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการเลื่อนขั้นทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและ เท่าเทียม
๔. **การเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน** โดยปรับปรุงการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในการผลิตและบริการให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ แก้ไขปัญหามลพิษสำคัญด้วยวิธีการที่ยั่งยืน โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศ ชยะ และมลพิษทางน้ำ และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) ภายในครึ่งแรกของศตวรรษนี้
๕. **การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่** โดยการสร้างความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยโรคระบาด และภัยคุกคามทางไซเบอร์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างและระบบการบริหารงานของภาครัฐให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีได้อย่างทันเวลา มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล

ทั้งนี้ หมายความว่า การพัฒนา ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ ‘เป็น’ มุ่งหวังจะ ‘มี’ หรือต้องการจะ ‘จัด’ เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” จำนวน ๑๓ ประการ แบ่งเป็น ๔ มิติ ดังนี้

มิติ	หมวดหมู่การพัฒนา	
มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย	หมวดหมู่ที่ ๑	ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง
	หมวดหมู่ที่ ๒	ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน
	หมวดหมู่ที่ ๓	ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก
	หมวดหมู่ที่ ๔	ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง
	หมวดหมู่ที่ ๕	ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค
	หมวดหมู่ที่ ๖	ไทยเป็นฐานการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะที่สำคัญของโลก
มิติโอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม	หมวดหมู่ที่ ๗	ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้
	หมวดหมู่ที่ ๘	ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน
	หมวดหมู่ที่ ๙	ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และคนไทยทุกคนมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอ เหมาะสม
มิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	หมวดหมู่ที่ ๑๐	ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ
	หมวดหมู่ที่ ๑๑	ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ	หมวดหมู่ที่ ๑๒	ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตอบสนองต่อการพัฒนาแห่งอนาคต
	หมวดหมู่ที่ ๑๓	ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

โดยมีความเชื่อมโยงระหว่างหมวดหมู่การพัฒนา กับเป้าหมายหลัก ดังภาพ



ทั้งนี้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ ที่จะนำมาเป็นทิศทางและกรอบแนวทางในการวางแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกรมทางหลวง มีรายละเอียดดังนี้

หมวดหมู่การพัฒนา	กลยุทธ์	กลยุทธ์ย่อย
หมวดหมู่ที่ ๑ ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง	กลยุทธ์ที่ ๗ การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการฟาร์มและกิจกรรมหลังการเก็บเกี่ยว เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มมูลค่าผลผลิตของเกษตรกร	กลยุทธ์ย่อยที่ ๗.๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรวบรวมและขนส่งสินค้าเกษตร เพื่อเชื่อมโยงผลผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตร
หมวดหมู่ที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค	กลยุทธ์ที่ ๑ การสร้างจุดยืนของไทยภายใต้บริบทโลกใหม่	กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๓ พัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุน โดยผลักดันและเพิ่มเติมกรอบความร่วมมือข้อตกลงเขตการค้าเสรีที่สำคัญ รวมถึงจัดตั้งและผลักดันความร่วมมือเขตพัฒนาพิเศษระหว่างไทย ลาว และจีน เพื่อสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมจากการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ที่จุดเชื่อมต่อบริเวณจังหวัดหนองคายและเชียงราย
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๑ ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตพัฒนาพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต เช่น โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง บริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ ตามเส้นทางสำคัญและการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๒ พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๓ ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ โดยเฉพาะสนับสนุนจุดเชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ที่จังหวัดหนองคายและเชียงราย ทั้งระบบรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่ และท่าเรือบก รวมถึงสนับสนุนพื้นที่เศรษฐกิจภายในประเทศให้สามารถเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนและ กลุ่มประเทศ CLMV ได้โดยสะดวก

หมวดหมู่การพัฒนา	กลยุทธ์	กลยุทธ์ย่อย
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๔ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำนํ้า โดยให้ความสำคัญกับการเดินเรือในแม่น้ำสายสำคัญ เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา แม่นํ้าน่าน และแม่น้ำป่าสัก ให้มีความสะดวก ทันสมัย มีมาตรฐาน ความปลอดภัย โดยเฉพาะการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ท่าเรือแหลมฉบัง
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๕ เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน ทั้งโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริหารจัดการ อาทิ การพัฒนาระบบ การพัฒนาซอฟต์แวร์เชื่อมโยงการขนส่งทุกรูปแบบ และการพัฒนาหรือผ่อนคลายกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างครอบคลุมในกลุ่มประเทศ CLMVT สาธารณรัฐประชาชนจีน และภูมิภาคอาเซียน โดยเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการด้านการค้าและการลงทุน และผู้ประกอบการการให้บริการขนส่ง มีบทบาทในการให้บริการมากขึ้น รวมทั้งสามารถเข้าถึงและเชื่อมโยงกับระบบได้โดยสะดวก
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๖ สนับสนุนให้มีแผนการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาให้เป็นระบบเดียวกันและสอดคล้องกันทั่วประเทศ และสามารถเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศ CLMVT สาธารณรัฐประชาชนจีน และภูมิภาคอาเซียน
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๗ สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นและอาจจะมีข้อจำกัดทางการเงินของภาครัฐ โดยการดำเนินการจะต้องมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีการประเมินประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน
	กลยุทธ์ที่ ๓ ผลักดันการลงทุนเพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายสู่ไทยแลนด์ ๔.๐	กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๒ ปรับโครงสร้างภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และโลจิสติกส์ ให้นำแนวทาง BCG มาใช้เป็นมาตรฐาน โดยสนับสนุนให้มีการลงทุนด้านการใช้พลังงานสะอาด การนำปัจจัยการผลิตมาใช้แบบหมุนเวียน และการลดปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ในทุกโครงการ

หมวดหมู่การพัฒนา	กลยุทธ์	กลยุทธ์ย่อย
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๓ สร้างระบบดิจิทัลที่เอื้อต่อการค้าการลงทุน โดยพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าแห่งชาติเพื่อส่งเสริมการค้าในรูปแบบธุรกิจกับธุรกิจด้วยกัน พัฒนาระบบการเงินของไทยสู่การให้บริการธุรกรรมทางการเงินดิจิทัล เพื่อเอื้อต่อการลงทุน และปรับปรุง แก้ไข และพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการค้าที่เป็นธรรมและอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน รวมถึงเร่งพัฒนากฎหมายด้านธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
หมวดหมู่ที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เดิบโตได้อย่างยั่งยืน	กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง	กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่องเพียงพอ และได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
	กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารจัดการพื้นที่และเมือง	กลยุทธ์ย่อยที่ ๔.๑ เสริมสร้างสมรรถนะของท้องถิ่นทุกระดับ ให้มีศักยภาพในการบริหารจัดการพื้นที่และเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยส่งเสริมการวางแผนพัฒนาพื้นที่และเมืองในอนาคตให้น่าอยู่อย่างยั่งยืน
หมวดหมู่ที่ ๑๒ ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต	กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนากำลังคนสมรรถนะสูง	กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๑ พัฒนากำลังคนสมรรถนะสูงสอดคล้องกับความต้องการของภาคการผลิต เป้าหมาย และสามารถสร้างงานอนาคต โดยส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนบูรณาการและเชื่อมโยงความร่วมมือด้านการศึกษาฝึกอบรม และร่วมจัดการเรียนรู้
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๒ เพิ่มกำลังคนที่มีคุณภาพเพื่อพัฒนาภาคการผลิตเป้าหมาย โดยสร้างกลไกระดับชาติเพื่อรวบรวมกำลังคนที่มีสมรรถนะสูง
	กลยุทธ์ที่ ๓ การส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต	กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาระบบนิเวศเพื่อการเรียนรู้ตลอดชีวิต โดยส่งเสริมให้ภาคส่วนต่างๆ สร้างและพัฒนาแหล่งเรียนรู้ที่หลากหลาย

หมวดหมู่การพัฒนา	กลยุทธ์	กลยุทธ์ย่อย
หมวดหมู่ที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน	กลยุทธ์ที่ ๑ การพัฒนาคุณภาพ ในการให้บริการภาครัฐที่ตอบ โจทย์ สะดวก และประหยัด	กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๑ ทบทวนกระบวนการทำงาน ของภาครัฐควบคู่กับพัฒนาการบริการภาครัฐ ใน รูปแบบดิจิทัลแบบเบ็ดเสร็จ
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๒ ทบทวนบทบาทภาครัฐและ กระจายอำนาจการบริหารจัดการภาครัฐ โดยปรับบทบาทและภารกิจใหม่ให้รองรับ แนวทางการพัฒนาประเทศและสถานการณ์ใน อนาคต ส่งเสริมการกระจายอำนาจการบริหาร จัดการภาครัฐ โดยเฉพาะในเรื่องโครงสร้าง ภาครัฐ อัตรากำลัง งบประมาณ การจัดซื้อ จัดจ้างให้เกิดความยืดหยุ่น คล่องตัว
	กลยุทธ์ที่ ๒ การปรับเปลี่ยนการ บริหารจัดการและโครงสร้างของ ภาครัฐให้ยืดหยุ่น เชื่อมโยง เปิดกว้าง และมีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่ เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ	กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๑ สร้างความโปร่งใสและ ธรรมาภิบาลภาครัฐ โดยเปิดเผยข้อมูลผ่าน เทคโนโลยีต่างๆ ให้ประชาชนสามารถเข้าถึง ข้อมูลและมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเสนอ ความคิดเห็น และตรวจสอบการดำเนินงานของ หน่วยงานรัฐผ่านช่องทางการติดต่อสื่อสาร ระหว่างกันที่หลากหลาย มีการบูรณาการ การบริหารจัดการและนำไปประกอบการ ตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐในการแก้ปัญหา และการพัฒนาร่วมกัน เพื่อลดการทุจริตคอร์รัปชัน
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๒ สร้างความโปร่งใสและ ธรรมาภิบาลภาครัฐ โดยเปิดเผยข้อมูลผ่าน เทคโนโลยีต่างๆ ให้ประชาชนสามารถเข้าถึง ข้อมูลและมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเสนอ ความคิดเห็น และตรวจสอบการดำเนินงานของ หน่วยงานรัฐผ่านช่องทางการติดต่อสื่อสาร ระหว่างกันที่หลากหลาย มีการบูรณาการ การบริหารจัดการและนำไปประกอบการ ตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐในการแก้ปัญหา และการพัฒนาร่วมกัน เพื่อลดการทุจริตคอร์รัปชัน
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๓ สร้างความโปร่งใสและ ธรรมาภิบาลภาครัฐ โดยเปิดเผยข้อมูลผ่าน เทคโนโลยีต่างๆ ให้ประชาชนสามารถเข้าถึง ข้อมูลและมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเสนอ ความคิดเห็น และตรวจสอบการดำเนินงานของ หน่วยงานรัฐผ่านช่องทางการติดต่อสื่อสาร ระหว่างกันที่หลากหลาย มีการบูรณาการ การบริหารจัดการและนำไปประกอบการ ตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐในการแก้ปัญหา และการพัฒนาร่วมกัน เพื่อลดการทุจริตคอร์รัปชัน
	กลยุทธ์ที่ ๓ การปรับเปลี่ยน ภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่ใช้ ข้อมูลในการบริหารจัดการเพื่อ การพัฒนาประเทศ	กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ ปรับเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐ ทั้งหมดให้เป็นดิจิทัล โดยจัดทำข้อมูลสำหรับการ บริหารจัดการทรัพยากรของประเทศทั้งในด้าน งบประมาณ ทรัพยากรบุคคล และข้อมูลอื่นของ หน่วยงานภาครัฐทั้งหมดให้เป็นดิจิทัลที่มี มาตรฐาน ถูกต้อง ปลอดภัย พร้อมใช้งาน
		กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๒ ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ทำงานภาครัฐเป็นดิจิทัล โดยออกแบบ กระบวนการทำงานใหม่ ยกเลิกการใช้เอกสาร และขั้นตอนการทำงานที่หมดความจำเป็นหรือมี ความจำเป็นน้อย นำเทคโนโลยีดิจิทัล มา ประยุกต์ใช้ตลอดกระบวนการทำงาน ตั้งแต่การ วางแผน การปฏิบัติงาน และการติดตาม ประเมินผล

หมวดหมู่การพัฒนา	กลยุทธ์	กลยุทธ์ย่อย
	กลยุทธ์ที่ ๔ การสร้างระบบบริหารภาครัฐที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนและพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะที่จำเป็น ในการให้บริการภาครัฐดิจิทัล และปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ	กลยุทธ์ย่อยที่ ๔.๑ ปรับระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลภาครัฐเพื่อดึงดูดและรักษาผู้มีศักยภาพ มาขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงแผนกลยุทธ์องค์กร และกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลที่สามารถดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในทางปฏิบัติได้อย่างแท้จริง

๑.๕ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)

ภายใต้พระราชบัญญัติการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้กำหนดว่า “เพื่อให้การพัฒนาดิจิทัลเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป็นส่วนรวม ให้คณะรัฐมนตรีจัดทำมีนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมขึ้นตามข้อเสนอของคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การประกาศใช้และการแก้ไขปรับปรุงนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ให้ทำเป็นประกาศพระบรมราชโองการและประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จะเป็นแผนแม่บทหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลของประเทศ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑- ๒๕๘๐) ที่กำหนดทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืนโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การกำหนดแนวทางการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ตามนโยบายและแผนระดับชาติฯ นี้ได้ดำเนินการโดยยึดถือหลักการพื้นฐาน คือ ความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ การใช้ประโยชน์สูงสุดจากพลวัตของเทคโนโลยีดิจิทัล การประกันการเข้าถึงของคนทุกกลุ่ม การวางแผนจากข้อมูลความพร้อมของประเทศและการรวมพลังทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนนโยบายและแผนระดับชาติฯ ตามแนวทางประชารัฐ โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และภูมิทัศน์ของการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ต่อไปนี้

๑. วิสัยทัศน์ของการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

วิสัยทัศน์และเป้าหมายของการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในระยะยาวอย่างยั่งยืน ให้สอดคล้องกับการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แต่เพื่อให้มีนโยบายและแผนระดับชาติฯ สามารถรองรับพลวัตของเทคโนโลยีดิจิทัล จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาหรือภูมิทัศน์ดิจิทัลออกเป็น ๔ ระยะ เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จในการพัฒนาประเทศ ตามที่กำหนดวิสัยทัศน์ คือ ปฏิรูปประเทศไทยสู่ดิจิทัลไทยแลนด์ (Digital Thailand) หมายถึง ยุคที่ประเทศไทยสามารถสร้างสรรค์ และใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเต็มศักยภาพในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม ข้อมูล ทุนมนุษย์และทรัพยากรอื่นใด เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

๒. เป้าหมายการพัฒนา

นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในระยะ ๑๐ ปี ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ก้าวทันเวทีโลก ด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเครื่องมือหลักในการสร้างสรรค์นวัตกรรมการผลิต การบริการ

- ประเทศไทยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัล พัฒนานวัตกรรม และสร้างสรรค์ธุรกิจแนวใหม่ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก
- อุตสาหกรรมดิจิทัลมีบทบาทและความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมเพิ่มขึ้นตลอดจนเป็นที่รู้จักและยอมรับในประชาคมโลก
- เศรษฐกิจไทยมีความเข้มแข็งจากภายใน โดยธุรกิจฐานราก และ SMEs ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างศักยภาพในการทำธุรกิจ และสร้างโอกาสในการเข้าสู่ตลาดโลก

เป้าหมายที่ ๒ สร้างโอกาสทางสังคมอย่างเท่าเทียม ด้วยข้อมูลข่าวสารและบริการผ่านสื่อดิจิทัลเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

- ประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มผู้ด้อยโอกาสทางสังคม สามารถเข้าถึงเทคโนโลยีดิจิทัลและสื่อดิจิทัลอย่างเท่าเทียม
- คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น จากการเข้าถึงทรัพยากรสารสนเทศและบริการสาธารณะโดยเฉพาะบริการพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต ผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าหมายที่ ๓ พัฒนาทุนมนุษย์สู่ยุคดิจิทัล ด้วยการเตรียมความพร้อมให้บุคลากรทุกกลุ่มมีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพในยุคดิจิทัล

- ประชาชนมีความสามารถในการพัฒนาและใช้สารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพ มีความตระหนักรู้ความเข้าใจ มีทักษะการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์และสร้างสรรค์ (Digital Literacy)
- ประเทศไทยมีกำลังคนด้านดิจิทัลที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญระดับมาตรฐานสากล และกำลังคนในประเทศมีความรอบรู้และสามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเครื่องมือในการปฏิบัติและสร้างสรรค์ผลงาน

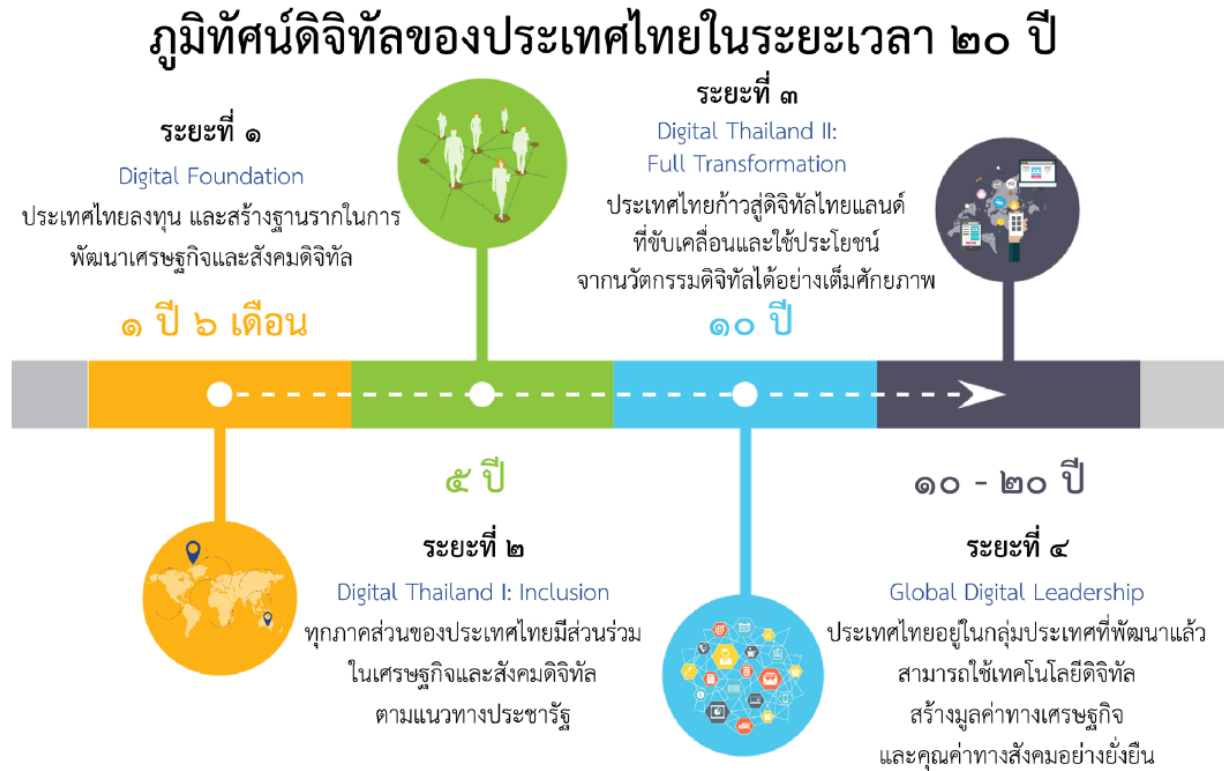
เป้าหมายที่ ๔ ปฏิรูปกระบวนการทัศน์การทำงานและการให้บริการของภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

- กระบวนทัศน์การปฏิบัติงาน การบริหารจัดการ และการให้บริการของทางภาครัฐเปลี่ยนแปลงด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้บริการประชาชน ธุรกิจ และทุกภาคส่วนอย่างมีประสิทธิภาพ มีความมั่นคงปลอดภัยและมีธรรมาภิบาล

๓. ภูมิทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทย (Thailand Digital Landscape)

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ได้จัดทำแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย (Digital Thailand) เพื่อใช้เป็นกรอบในการผลักดันให้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ซึ่งรวมถึงการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ทางความคิดในทุกภาคส่วน การปฏิรูปกระบวนการทางธุรกิจ การผลิต การค้า และการบริการ การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารราชการแผ่นดิน และการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน อันจะนำไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนของประเทศไทยตาม นโยบายของรัฐบาล โดย

แผนการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม มุ่งเน้นการพัฒนาระยะยาวอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แต่เนื่องจากเทคโนโลยีดิจิทัลมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้น แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมฉบับนี้ จึงกำหนดทิศทางการพัฒนาหรือภูมิทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทย (Thailand Digital Landscape) ออกเป็น ๔ ระยะ ดังภาพ



อ้างอิง : นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) หน้า ๑๖

ระยะที่ ๑ (๑ ปี ๖ เดือน) Digital Foundation ประเทศไทยลงทุนและสร้างฐานรากในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

มิติด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทยจะมีบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงสาธารณะเข้าถึงชุมชน ๑๐,๐๐๐ แห่ง และมีบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงไปยังหมู่บ้านทั่วประเทศ พร้อมทั้งเตรียมการลงทุนเพื่อให้ประเทศไทยมีโครงข่ายโทรคมนาคมความเร็วสูง เชื่อมต่อกับประเทศอื่นในภูมิภาคอย่างเพียงพอทั้งทางภาคพื้นดินและภาคพื้นน้ำ

มิติด้านเศรษฐกิจ สร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศเพื่อปรับสมดุลทางเศรษฐกิจด้วยการปรับปรุงและปรับเปลี่ยนบริบทในการทำธุรกิจในยุคดิจิทัลให้ลื่นไหลมากขึ้น (Frictionless) รวมถึงการส่งเสริมให้กลุ่มธุรกิจที่เดิมยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลมากนักให้เข้ามาสู่ระบบเศรษฐกิจที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) และวิสาหกิจชุมชน

มิติด้านสังคม ประชาชนทุกคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่อยู่ในชนบทและผู้ด้อยโอกาสสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง เทคโนโลยีดิจิทัล และบริการของรัฐได้ โดยไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพหรือพื้นที่ผ่านช่องทางบริการดิจิทัลที่หลากหลาย และมีการสร้างความตระหนัก เพื่อให้ประชาชนมีทักษะในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างสร้างสรรค์และรับผิดชอบ สถาบันการศึกษาและหน่วยงานที่ให้บริการสาธารณะในท้องถิ่นทุกพื้นที่ที่มีการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลและเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตความเร็วสูง

มิติด้านภาครัฐ การบริหารจัดการของภาครัฐจะถูกปรับเปลี่ยนเป็นรัฐบาลดิจิทัลอย่างเป็นระบบมีการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษมากขึ้น เกิดการใช้ทรัพยากรดิจิทัลร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดเริ่มบูรณาการข้อมูลและทรัพยากรร่วมกัน นำไปสู่การเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐ (Connected Government) และมีชุดข้อมูลและระบบบริการพื้นฐานภาครัฐ (Government Service Platform) ที่มีมาตรฐานสามารถเข้าถึงแลกเปลี่ยน เชื่อมโยง และใช้งานร่วมกันได้

มิติด้านทุนมนุษย์ กำลังคนในประเทศได้รับการเสริมสร้างทักษะด้านดิจิทัลที่มีมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับในตลาดแรงงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ ครอบคลุมทั้งบุคลากรที่เป็นผู้เชี่ยวชาญในสาขาเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Specialist) และกำลังคนทั่วไปที่สามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Digital Competent Workforce)

มิติด้านความเชื่อมั่น มีกฎหมาย/กฎระเบียบที่เอื้อต่อเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล กลุ่มกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลมีผลใช้บังคับ ซึ่งจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านโครงสร้างเชิงสถาบัน การจัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม

ระยะที่ ๒ (๕ ปี) Digital Thailand Inclusion ทุกภาคส่วนของประเทศไทยมีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลตามแนวประชารัฐ

มิติด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทยมีโครงข่ายความเร็วสูงแบบใช้สายและแบบไร้สาย เข้าถึงทุกหมู่บ้าน และครอบคลุมทั่วประเทศ โดยประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนข้อมูลในภูมิภาค ที่มีศูนย์ข้อมูลที่ได้มาตรฐานกระจายอยู่ทุกภูมิภาค และมีศูนย์ข้อมูลของผู้ให้บริการข้อมูลรายใหญ่ที่สำคัญตั้งอยู่ในประเทศ นอกจากนี้การแพร่ภาพและกระจายเสียงทางวิทยุและโทรทัศน์จะต้องเปลี่ยนผ่านจากระบบแอนะล็อกมาเป็นระบบดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ โดยมีโครงข่ายแพร่สัญญาณภาพและกระจายเสียงระบบดิจิทัลที่ครอบคลุมพื้นที่บริการได้อย่างทั่วถึง

มิติด้านเศรษฐกิจ ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ เติบโตด้วยการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล (Data Driven) และเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนากระบวนการผลิตของภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้มีความทันสมัยและพัฒนาไปสู่การทำธุรกิจด้วยระบบอัตโนมัติ นอกจากนี้ธุรกิจเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Innovation Driven Entrepreneur หรือ Technology Startup) มีบทบาทในการขับเคลื่อนประเทศ

มิติด้านสังคม ประชาชนเข้าถึงโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงและบริการสาธารณะพื้นฐานผ่านทางสื่อดิจิทัล และนำดิจิทัลมาใช้ในการพัฒนาในมิติต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการเรียนรู้ และการใช้ดิจิทัลเป็นเครื่องมือในการพัฒนาครู หลักสูตร และส่งเสริมการเรียนรู้ด้วยตนเอง มีสื่อการเรียนรู้ตลอดชีวิตที่มีเนื้อหาเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและวิถีชีวิตของชาวบ้าน มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการช่วยส่งเสริมดูแลสุขภาพสำหรับผู้คนทั้งในเมืองและในชนบทที่ห่างไกลหรือขาดแคลนแพทย์

มิติด้านภาครัฐ เกิดการเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและบูรณาการข้อมูลข้ามหน่วยงานโดยสมบูรณ์ ผู้บริหารภาครัฐสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ทุกระดับ และใช้ประโยชน์จากการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อประกอบการวางแผน และการตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง ทันสถานการณ์ พัฒนาศักยภาพที่ขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชนหรือผู้ใช้บริการ (Citizen Driven) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ผ่าน Single Window เพิ่มขึ้น ภาครัฐสนับสนุนการดำเนินธุรกิจโดยการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูล บริการ รวมทั้งนวัตกรรมของการบริการ และระบบการบริหารจัดการของภาครัฐการบริหารจัดการ และการบริการต้องยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเชิงนโยบายผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ (Connected Governance) ได้อย่างสะดวก ทันต่อสถานการณ์ ตลอดจนเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลที่มีความมั่นคงปลอดภัย มีการรักษาความเป็นส่วนตัว

ของข้อมูลและสามารถตรวจสอบได้ และนำไปสู่การดำเนินงานที่มีความโปร่งใส (Transparency) และน่าเชื่อถือ (Accountability)

มิติด้านทุนมนุษย์ ประเทศไทยปรับเปลี่ยนโครงสร้างกำลังคนทางด้านดิจิทัล เพื่อเร่งสร้างและพัฒนากำลังคนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล ที่รูปแบบการจ้างงานและวัฒนธรรมการทำงานเปลี่ยนแปลงไป จากการที่เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเทคโนโลยีที่ไร้พรมแดนและเอื้อให้ธุรกิจจากทั่วโลกสามารถทำงานผ่านระบบอินเทอร์เน็ตได้อย่างสะดวก นำมาซึ่งการสร้างสรรคนวัตกรรมทางธุรกิจใหม่ ซึ่งประเทศไทยจะมีผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศด้านดิจิทัลเข้ามาทำงานในประเทศไทยมากขึ้น

มิติด้านความเชื่อมั่น มีกฎหมาย/กฎระเบียบที่เอื้อต่อเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล มีการปรับปรุงกฎระเบียบและกระบวนการทำงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ทำให้การทำ e-Business ในประเทศไทยมีความสะดวก รวดเร็ว ลดต้นทุน และน่าเชื่อถือ การเคลื่อนย้ายสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วยระบบ e-Logistics ด้านระบบการชำระเงินมีวิวัฒนาการใหม่ๆ เพื่อสนับสนุนการทำธุรกรรมทางการเงินของประเทศที่สะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และน่าเชื่อถือ มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบทันที กฎหมายที่สนับสนุนและจำเป็นต่อนโยบาย Digital Economy จะมีการบังคับใช้อย่างครบถ้วน

ระยะที่ ๓ (๑๐ ปี) Full Transformation ประเทศไทยก้าวสู่การเป็น “ดิจิทัลไทยแลนด์” ที่ขับเคลื่อนและใช้ประโยชน์จากนวัตกรรมดิจิทัลได้อย่างเต็มศักยภาพ

มิติด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทยจะมีโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่ทันสมัยทัดเทียมประเทศที่พัฒนาแล้ว และโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงจะกลายเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่นเดียวกับถนนไฟฟ้า ประปา ด้วยโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบใช้สายที่เข้าถึงทุกบ้าน และรองรับการหลอมรวม (Convergence) มีบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงที่สามารถเข้าถึงได้ในทุกสถานที่ ทุกเวลา สำหรับผู้ใช้หรือทุกสรรพสิ่งที่ต้องการเชื่อมต่อโครงข่ายโทรคมนาคมหลักจะมีเส้นทางเชื่อมต่อกับต่างประเทศด้วยเทคโนโลยีที่หลากหลายรองรับปริมาณความต้องการใช้งานที่เพิ่มขึ้นอย่างไม่จำกัด ระยะทางและความเร็วจะไม่ได้เป็นอุปสรรคในการเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างประเทศ ข้อมูลของผู้ใช้อินเทอร์เน็ตส่วนใหญ่จะถูกเก็บไว้ที่ศูนย์ข้อมูลบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ที่สามารถเข้าถึงและโยกย้ายได้ตลอดเวลา โดยไม่ขึ้นอยู่กับเทคโนโลยีและผู้ให้บริการระบบการแพร่ภาพและกระจายเสียงแบบดิจิทัลจะถูกหลอมรวม โดยส่งผ่านสื่อหลายรูปแบบด้วยเทคโนโลยีที่หลากหลาย ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ

มิติด้านเศรษฐกิจ ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนดิจิทัล ภาคอุตสาหกรรมสามารถนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของการทำงานเข้าสู่การเป็นโรงงานอัจฉริยะ (Smart Factory) รองรับการแข่งขันอุตสาหกรรมในยุคที่ ๔ (Industry ๔.๐) และภาคการเกษตรทั่วประเทศตั้งแต่ขนาดใหญ่ไปจนถึงขนาดเล็กปรับเปลี่ยนรูปแบบสู่การทำเกษตรแบบอัจฉริยะ (Smart Agriculture) ขณะเดียวกันกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ของไทยสามารถนำนวัตกรรมดิจิทัลเข้ามาขับเคลื่อนธุรกิจ (Innovation Driven Enterprises: IDE) จนสามารถเข้าไปมีบทบาทในเวทีระหว่างประเทศได้

มิติด้านสังคม ประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ด้อยโอกาส ผู้สูงอายุ และคนพิการสามารถเข้าถึงบริการต่างๆ ของภาครัฐได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล ตลอดจนมีการรวบรวมและแปลงข้อมูล องค์ความรู้ของประเทศ ทั้งระดับประเทศและระดับท้องถิ่นให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนสามารถเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้โดยง่าย สะดวก และสร้างสรรค์ พร้อมกับการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเครื่องมือในการอนุรักษ์และเผยแพร่ สร้างจุดยืนของประเทศไทย นำความรู้ ภูมิปัญญาท้องถิ่น มาจัดเก็บและต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มในระยะยาว ในขณะเดียวกันประชาชนสามารถรู้เท่าทันข้อมูลข่าวสาร อ่านออกเขียนได้ทางดิจิทัลมีทักษะการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม และมีส่วนร่วมในการกำหนดออกแบบ พัฒนา และขับเคลื่อนการพัฒนาท้องถิ่นและประเทศ

มิติด้านภาครัฐ รัฐบาลมีกระบวนการทำงานเป็นระบบดิจิทัลโดยสมบูรณ์ เชื่อมโยงการทำงานและข้อมูลระหว่างภาครัฐจนเสมือนเป็นองค์กรเดียว (One Government) และเชื่อมโยงประชาชนในการเข้าถึงข้อมูลและมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการภาครัฐ การพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจโดยภาครัฐจะแปรสภาพเป็นผู้จัดให้มีการบริการของภาครัฐจากรูปแบบเดิม ไปสู่รูปแบบการบริการสาธารณะในลักษณะอัตโนมัติ (Automated Public Services) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ผ่านระบบดิจิทัลที่สอดคล้องกับสถานการณ์ และความต้องการของผู้รับบริการแต่ละบุคคล โดยผู้ใช้งานไม่ต้องร้องขอต่อภาครัฐ การกำหนดนโยบายและการตัดสินใจอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลที่ทันสมัย มีการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

มิติด้านทุนมนุษย์ การปรับเปลี่ยนโครงสร้างกำลังคนทางด้านดิจิทัลเป็นงานต่อเนื่องระยะยาวที่จะเห็นผลในช่วง ๑๐-๒๐ ปี หากมีการเตรียมความพร้อมอย่างเหมาะสม ประเทศไทยจะสามารถสร้างงานที่มีคุณค่าสูง ด้วยการพัฒนาทักษะของกำลังคนทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในระดับสูง (Advanced Digital Skill) เพื่อให้สามารถผลิตกำลังคนทางด้านดิจิทัลที่เพียงพอ สอดคล้องกับบริบททางเศรษฐกิจและสังคมภายในประเทศในระยะนี้ทักษะและวิชาชีพที่มุ่งตอบสนองการทำงานรูปแบบใหม่จะเป็นที่ต้องการมากขึ้น โดยเฉพาะกำลังคนที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเครือข่ายของการประยุกต์ใช้ระบบอัตโนมัติและอุปกรณ์อัจฉริยะ ประเทศไทยจะมีระบบนิเวศของการทำงานรูปแบบใหม่ที่อาศัยเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Workplace Ecology) เป็นแกนกลางสำคัญในการขับเคลื่อนกิจกรรมที่มุ่งเน้นการสร้างคุณค่าให้กับระบบเศรษฐกิจและสังคม โดยไม่ยึดติดกับสถานที่และเวลา (Mobility Workplace) มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันในรูปแบบของระบบเศรษฐกิจและสังคมแห่งการแบ่งปัน (Sharing Economy) รวมถึงมีกำลังคนรุ่นใหม่ที่มีทักษะดิจิทัลระดับสูงและเป็นทักษะเฉพาะด้านที่ผสมผสานองค์ความรู้ อันเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัล

มิติด้านความเชื่อมั่น มีกฎหมาย/กฎระเบียบที่เอื้อต่อเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลในระยะยาว (๑๐ ปี) ประเทศไทยมีกฎหมาย/ระเบียบที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการค้า การทำธุรกรรมดิจิทัล และต้องมีการทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบกติกาย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของระบบเศรษฐกิจโลกอย่างแท้จริง

ระยะที่ ๔ (๑๐-๒๐ ปี) Global Digital Leadership ประเทศไทยอยู่ในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วสามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและคุณค่าทางสังคมอย่างยั่งยืน

มิติด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วตลอดเวลา จึงยากที่จะคาดการณ์ภาพอนาคตได้ แต่อาจกล่าวได้ว่าในระยะ ๑๐ ปีต่อจากนี้ เทคโนโลยีดิจิทัลจะไม่ใช้สิ่งแปลกใหม่ในสังคม เพราะการแพร่กระจายและการเข้าถึงเทคโนโลยีดิจิทัลของประชาชนทุกคน ทุกกลุ่ม ทำให้ประชาชนคุ้นเคยและใช้เทคโนโลยีดิจิทัลโดยอัตโนมัติ ทำให้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเสมือนปัจจัยที่จำเป็นในการใช้ชีวิตประจำวันการดำเนินกิจกรรมทุกประเภท ดังนั้น ประชาชนอาจไม่ได้สังเกตหรือรู้สึกถึงการมีอยู่ของเทคโนโลยีดิจิทัลแต่หากขาดเทคโนโลยีดิจิทัลการดำเนินงานต่างๆ จะหยุดชะงักลงโดยสิ้นเชิง

มิติด้านเศรษฐกิจ เศรษฐกิจประเทศไทยเชื่อมโยงกับระบบเศรษฐกิจโลกด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นด้านการค้า การผลิต การลงทุน หรือการจ้างงาน ทำให้ประเทศไทยก้าวข้ามกับดักรายได้ปานกลางไปสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงทัดเทียมประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างไรก็ตามการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลอาจส่งผลต่อการนำทุนย่นต์และระบบอัจฉริยะมาทดแทนกำลังคนในกระบวนการผลิตของภาคการผลิตและการบริการเป็นจำนวนมาก

มิติด้านสังคม ประเทศไทยจะปรับเปลี่ยนแนวคิดการพัฒนาจากศูนย์กลางไปยังชนบทเป็นการพัฒนาความเจริญจากชนบทเข้าสู่ศูนย์กลาง ควบคู่ไปกับการสร้างให้เกิดโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่ทันสมัยทัดเทียมประเทศที่เจริญแล้ว โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลจะมีเทคโนโลยีสมัยใหม่มาแทนที่ และการใช้งานจะถูกพัฒนาให้เป็นบริการที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ ซึ่งการเข้าถึงบริการจะสามารถทำได้ทุกที่ ทุกเวลา ด้วยอุปกรณ์อัจฉริยะที่

หลากหลาย การใช้บริการโครงข่ายดิจิทัลเพื่อติดต่อสื่อสารกับผู้ที่อยู่ห่างไกลกัน สามารถทำได้เสมือนกับเป็นการสื่อสารแบบใกล้ตัว ข้อมูลปริมาณมหาศาลจะถูกจัดเก็บในศูนย์ข้อมูลหรือแหล่งเก็บข้อมูลที่กระจายอยู่ทั่วบนเครือข่ายเปรียบเสมือนกับข้อมูลที่จัดเก็บมีอยู่ทุกที่และสามารถเข้าถึงได้แบบทันทีเมื่อต้องการ

มิติด้านภาครัฐ การทำงานของภาครัฐที่หลอมรวมกันเสมือนเป็นองค์กรเดียวที่ทำงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างชาญฉลาด รวดเร็ว โปร่งใส เปลี่ยนแปลงบทบาทภาครัฐในอนาคต โดยภาครัฐจะไม่ใช่ผู้สร้างบริการสาธารณะอีกต่อไป แต่แปรเปลี่ยนไปเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการสร้างบริการสาธารณะโดยภาคเอกชนและประชาชน เรียกว่า บริการระหว่างกัน (Peer to Peer) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการได้โดยไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพ พื้นที่ และภาษา โดยบทบาทของภาครัฐในอนาคตเป็นเพียงผู้อำนวยความสะดวก ผู้กำกับดูแลบริหารจัดการการให้บริการระหว่างกันให้เกิดความเป็นธรรม ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมในการปกครองและบริหารบ้านเมืองโดยสมบูรณ์ นอกจากนี้ จากความสำเร็จในการก้าวเข้าสู่การเป็น One Government ทำให้ประเทศไทยเป็นผู้นำด้านรัฐบาลดิจิทัลทั้งการบริหารจัดการภาครัฐและบริการประชาชนในภูมิภาคอาเซียน

มิติด้านทุนมนุษย์ ด้วยการเตรียมความพร้อมในการสร้างกำลังคนและการจ้างงานรูปแบบใหม่ๆ ในระยะก่อนหน้า ประเทศไทยจะมีความพร้อมและเป็นหนึ่งในศูนย์กลางด้านกำลังคนดิจิทัลของภูมิภาคอาเซียนขณะเดียวกันด้วยการเคลื่อนย้ายบุคลากรที่เป็นไปอย่างง่ายดายนมากขึ้น กำลังคนด้านดิจิทัลที่ทำงานในประเทศไทยจะมีความหลากหลาย โดยมีผู้เชี่ยวชาญและกำลังคนจากต่างประเทศด้านดิจิทัลเข้ามาทำงานในประเทศไทยมากขึ้น ผู้เชี่ยวชาญด้านดิจิทัลของประเทศไทยทำงานให้กับบริษัทที่ตั้งอยู่ต่างประเทศมากขึ้น

มิติด้านความเชื่อมั่น มีกฎหมาย/กฎระเบียบที่เอื้อต่อเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล ประเทศไทยเป็นประเทศต้นแบบที่มีการพัฒนา ทบทวนกฎระเบียบ กติกาทางดิจิทัลอย่างต่อเนื่องจริงจังในภูมิภาคอาเซียน

๔. ยุทธศาสตร์การพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาดิจิทัลของประเทศไทยตามวิสัยทัศน์และแนวทางการพัฒนาตามภูมิทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทย ๔ ระยะ จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาไว้ ๖ ยุทธศาสตร์ ที่ส่งเสริมซึ่งกันและกันมีการกำหนดเป้าหมาย เพื่อให้สามารถติดตามและประเมินความก้าวหน้าได้อย่างชัดเจน และมีแผนงานเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูง ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ: เข้าถึง พร้อมใช้ ง่ายได้
- ๒) ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล: ขับเคลื่อน New S-Curve เพิ่มศักยภาพสร้างธุรกิจเพิ่มมูลค่า
- ๓) สร้างสังคมคุณภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล: สร้างการมีส่วนร่วม การใช้ประโยชน์อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม
- ๔) ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล: โปร่งใส อำนวยความสะดวก รวดเร็ว เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว
- ๕) พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล: สร้างคน สร้างงาน สร้างความเข้มแข็งจากภายใน
- ๖) สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล: กฎระเบียบทันสมัย เชื่อมั่นในการลงทุนมีความมั่นคงปลอดภัย



อ้างอิง : นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) หน้า ๒๔

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ

โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพ ที่ทุกคนเข้าถึงและใช้ประโยชน์ เพื่อรองรับการเป็นดิจิทัลไทยแลนด์ เป็นการยกระดับเศรษฐกิจและสังคมของประเทศด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่สำคัญประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศโทรคมนาคม และการแพร่ภาพกระจายเสียงที่มีความทันสมัย มีคุณภาพ ขนาดเพียงพอ ครอบคลุมทุกพื้นที่และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการติดต่อสื่อสาร การเชื่อมต่อ การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศการค้าและพาณิชย์ การบริการภาครัฐและเอกชน ตลอดจนการใช้งานรูปแบบต่างๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและความมั่นคงทางสังคมของประเทศ รวมทั้งเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลในอนาคต

สำหรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ นี้ จะสร้างให้เกิดโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่ทันสมัย ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ ซึ่งการเข้าถึงบริการจะสามารถทำได้ทุกที่ ทุกเวลา อย่างมีคุณภาพด้วยอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงที่รองรับความต้องการ และราคาค่าบริการที่ต้องจ่ายจะต้องไม่เป็นอุปสรรคในการเข้าถึงบริการดิจิทัลอีกต่อไป ในอนาคตโครงสร้างพื้นฐานอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงจะกลายเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเช่นเดียวกับ ถนน ไฟฟ้า ประปา ที่สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับทุกสรรพสิ่ง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ ๑

๑) โครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเข้าถึงทุกหมู่บ้าน

๑.๑ ทุกหมู่บ้านมีบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเข้าถึง

๑.๒ ร้อยละ ๙๐ ของผู้ใช้ในเขตเทศบาลเมืองทุกจังหวัดและพื้นที่เศรษฐกิจ สามารถเข้าถึงบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วไม่ต่ำกว่า ๑๐๐ Mbps

๑.๓ ร้อยละ ๙๕ ของโรงเรียน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น และศูนย์การเรียนรู้ไอซีทีชุมชน/ศูนย์ดิจิทัลชุมชน มีบริการอินเทอร์เน็ตเข้าถึงด้วยความเร็วไม่ต่ำกว่า ๓๐ Mbps

- ๑.๔ มีบริการอินเทอร์เน็ตเคลื่อนที่ความเร็วสูง (Mobile Broadband) ที่สามารถเข้าถึงและพร้อมใช้แก่ประชาชน โดยครอบคลุมพื้นที่ทุกหมู่บ้าน ชุมชน และสถานที่ท่องเที่ยว
- ๒) ค่าบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงไม่เกินร้อยละ ๒ ของรายได้มวลรวมประชาชาติต่อหัว
- ๓) ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศ
 - ๓.๑ มีจุดเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนข้อมูลจราจรอินเทอร์เน็ตระหว่างประเทศ (IXP) ที่เป็นศูนย์กลางของ ASEAN ตอนเหนือ
 - ๓.๒ มีผู้ให้บริการข้อมูล (Content Provider) ระดับโลกมาลงทุนตั้งศูนย์ข้อมูล
- ๔) โครงข่ายแพร่สัญญาณภาพโทรทัศน์และกระจายเสียงวิทยุระบบดิจิทัลครอบคลุมทั่วประเทศ
 - ๔.๑ มีโครงข่ายดิจิทัลทีวีครอบคลุมทั่วประเทศ
 - ๔.๒ มีระบบวิทยุดิจิทัลให้บริการ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

การขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล หมายถึง การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยอาศัยเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อให้ภาคธุรกิจสามารถลดต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการ พร้อมกับเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนวางรากฐานการแข่งขันเชิงธุรกิจรูปแบบใหม่ในระยะยาว ภายใต้การส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล จำเป็นต้องเร่งสร้างระบบนิเวศสำหรับธุรกิจดิจิทัล โดยมุ่งเน้นการยกระดับและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจที่จะส่งผลต่อการขยายฐานเศรษฐกิจและอัตราการจ้างงานของประเทศไทยอย่างยั่งยืนในอนาคต

สำหรับยุทธศาสตร์ที่ ๒ นี้ เป็นการเร่งส่งเสริมเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Economy Acceleration) โดยมุ่งเน้นการสร้างระบบนิเวศสำหรับธุรกิจดิจิทัล (Digital Business Ecosystem) ควบคู่กับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล และการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลในเชิงธุรกิจและกระตุ้นให้ภาคเอกชนเกิดความตระหนักถึงความสำคัญ และความจำเป็นที่จะต้องเรียนรู้และปรับปรุงแนวทางการทำธุรกิจด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจขนาดกลางและเล็ก (SMEs) รวมถึงธุรกิจใหม่ (Startup) ในด้านเศรษฐกิจชุมชน เทคโนโลยีดิจิทัลจะช่วยเชื่อมโยงท้องถิ่นกับตลาดโลกสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าชุมชน

เป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ ๒

- ๑) ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยเพิ่มขึ้นจากการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
 - ๑.๑ สัดส่วนมูลค่าการผลิตสินค้าและบริการภายในประเทศของธุรกิจ SMEs เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๕๐ ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ
 - ๑.๒ ผลผลิตภาพการผลิตของธุรกิจ SMEs เพิ่มขึ้นจากการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
- ๒) สัดส่วนของธุรกิจ SMEs ไทย ทั้งในภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการเข้าถึงเทคโนโลยีดิจิทัล สามารถแข่งขันได้ทั้งในเวทีภูมิภาคและเวทีโลก โดยเพิ่มสัดส่วนของธุรกิจ SMEs และวิสาหกิจชุมชนในการขายสินค้าออนไลน์เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐
- ๓) ธุรกิจ SMEs สามารถใช้นวัตกรรมและมีความเชี่ยวชาญในการใช้เทคโนโลยีเพิ่มขึ้น โดยอันดับของประเทศไทยในดัชนีชี้วัดการใช้นวัตกรรมและความเชี่ยวชาญในการใช้เทคโนโลยีภายใต้ Global Competitiveness Index อยู่ในอันดับที่ ๓๐
- ๔) สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลต่อ GDP เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๕
- ๕) ประเทศไทยเป็นหนึ่งในผู้นำอุตสาหกรรมดิจิทัลของภูมิภาค
 - ๕.๑ มูลค่าของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลของไทยติด ๑ ใน ๓ อันดับต้นของภูมิภาค (Top ๓ Digital Industry Leader)
 - ๕.๒ เพิ่มมูลค่าการลงทุนของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลภายในประเทศเพิ่มขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

การสร้างสังคมคุณภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล หมายถึง การพัฒนาประเทศไทยที่ประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกษตรกร ผู้ที่อยู่ในชุมชนห่างไกล ผู้สูงอายุ ผู้ด้อยโอกาส และคนพิการ สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากบริการต่างๆ ของภาครัฐผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล มีการรวบรวมและแปลงข้อมูลองค์ความรู้ของประเทศทั้งระดับประเทศ และระดับท้องถิ่นให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนสามารถเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้โดยง่ายและสะดวก โดยประชาชนมีความรู้เท่าทันข้อมูลข่าวสาร และมีทักษะในการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีความรับผิดชอบ ต่อสังคม

สำหรับยุทธศาสตร์ที่ ๓ นี้ เป็นการสร้างสังคมดิจิทัลที่มีคุณภาพ (Digital Society) มุ่งหวังที่จะลดความเหลื่อมล้ำทางโอกาสของประชาชนที่เกิดจากการเข้าถึงไม่ถึงโครงสร้างพื้นฐาน การขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องเทคโนโลยีดิจิทัล หรือการไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารผ่านเทคโนโลยีดิจิทัลที่ยังมีราคาแพงเกินไป และให้ความสำคัญกับการพัฒนาพลเมืองที่ฉลาด รู้เท่าทันข้อมูล และมีความรับผิดชอบ เพื่อให้เกิดการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างสร้างสรรค์ โดยสุดท้าย เมื่อโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลพร้อม และพลเมืองดิจิทัลพร้อมแล้ว เทคโนโลยีดิจิทัลจะเป็นเครื่องมือในการยกระดับคุณภาพชีวิตของคนทุกกลุ่มผ่านบริการดิจิทัลต่างๆ

เป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ ๓

๑. ประชาชนทุกกลุ่มโดยเฉพาะกลุ่มผู้อาศัยในพื้นที่ห่างไกล ผู้สูงอายุ และคนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัล
 - ๑.๑ ศูนย์ดิจิทัลชุมชนมีบริการอุปกรณ์เชื่อมต่อ และ Free WiFi ครอบคลุมทุกตำบลทั่วประเทศ
 - ๑.๒ สัดส่วนของกลุ่มผู้ใช้อินเทอร์เน็ตที่อายุเกิน ๕๐ ปี เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๕
 - ๑.๓ ประชาชนทุกกลุ่ม (โดยเฉพาะผู้ด้อยโอกาส ทั้งด้านพื้นที่และข้อจำกัดด้านร่างกาย) สามารถใช้บริการภาครัฐได้โดยไม่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ ด้านเวลา และด้านภาษา
๒. ประชาชนทุกคนมีความตระหนัก ความรู้ ความเข้าใจ ทักษะในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์และสร้างสรรค์ (Digital Literacy)
๓. ประชาชนสามารถเข้าถึงการศึกษา สาธารณสุข และบริการสาธารณะ ผ่านระบบดิจิทัล
 - ๓.๑ ประชาชนทุกวัยทั่วประเทศ สามารถเข้าถึงบริการการเรียนรู้ระบบเปิดสำหรับมหาชน (MOOC) ได้ตามความต้องการ
 - ๓.๒ ประชาชนทุกพื้นที่สามารถเข้าถึงบริการด้านการให้คำแนะนำด้านสุขภาพ และวินิจฉัยโรคเบื้องต้น
 - ๓.๓ ประชาชนทุกพื้นที่สามารถเข้าถึงบริการแบบ One Stop Service ที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันตลอดทุกช่วงอายุตั้งแต่เกิดจนตายผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล

ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล หมายถึง การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการของหน่วยงานรัฐทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคอย่างมีแบบแผนและเป็นระบบจนพัฒนาสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลโดยสมบูรณ์ โดยลักษณะของบริการภาครัฐหรือบริการสาธารณะจะอยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชนหรือผู้ใช้บริการ ซึ่งประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการได้โดยไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพ พื้นที่ และภาษา และในระยะต่อไป รัฐบาลสามารถหลอมรวมการทำงานของภาครัฐเสมือนเป็นองค์กรเดียว ภาครัฐจะแปรเปลี่ยนไปเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการสร้างบริการสาธารณะโดยเอกชนและประชาชน เรียกว่า บริการระหว่างกัน (Peer to Peer) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ประชาชนมีส่วน

ร่วมในการกำหนดแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม การปกครอง/การบริหารบ้านเมืองและเสนอความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของภาครัฐได้อย่างสมบูรณ์

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ นี้ เป็นการมุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในกระบวนการทำงานและการให้บริการภาครัฐ เพื่อให้เกิดการปฏิรูปกระบวนการทำงานและขั้นตอนการให้บริการ ให้มีประสิทธิภาพ ถูกต้อง รวดเร็ว อำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ สร้างบริการของภาครัฐที่มีธรรมาภิบาล และสามารถให้บริการประชาชนแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูลอัตโนมัติ การเปิดเผยข้อมูลของภาครัฐที่ไม่กระทบต่อสิทธิส่วนบุคคลและความมั่นคงของชาติ ผ่านการจัดเก็บ รวบรวม และแลกเปลี่ยนอย่างมีมาตรฐาน ให้มีความสำคัญกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์และข้อมูล รวมไปถึงการสร้างแพลตฟอร์มการให้บริการภาครัฐ เพื่อให้ภาคเอกชนหรือนักพัฒนาสามารถนำข้อมูลและบริการของภาครัฐไปพัฒนาต่อยอดให้เกิดนวัตกรรมบริการ และสร้างรายได้ให้กับระบบเศรษฐกิจต่อไป

เป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ ๔

- ๑) บริการภาครัฐตอบสนองประชาชน ผู้ประกอบการทุกภาคส่วนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และแม่นยำ
 - ๑.๑ ลดการใช้สำเนาเอกสารในบริการของภาครัฐ (Smart Service)
 - ๑.๒ มีระบบอำนวยความสะดวกผู้ประกอบการในการดำเนินธุรกิจ (Doing Business Platform) โดยมีการจัดทำระบบสนับสนุนการดำเนินธุรกิจในช่วงเริ่มต้น
- ๒) ประชาชนเข้าถึงข้อมูลภาครัฐได้สะดวก และเหมาะสม เพื่อส่งเสริมความโปร่งใส และการมีส่วนร่วมของประชาชน
 - ๒.๑ อันดับการประเมินดัชนี Corruption Perception Index ของไทยดีขึ้น ๑๐ อันดับ
 - ๒.๒ ดัชนี e-Participation ใน UN e-Government Index มีอันดับดีขึ้น ๑๐ อันดับ
- ๓) มีโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลภาครัฐ การจัดเก็บและบริหารฐานข้อมูลที่บูรณาการ ไม่ซ้ำซ้อน สามารถรองรับการเชื่อมโยงการทำงานระหว่างหน่วยงาน และให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 - ๓.๑ มีกฎหมาย e-Government ที่มีหลักการครอบคลุมถึงนโยบายและแผนยุทธศาสตร์รัฐบาลดิจิทัล กำหนดและรับรองมาตรฐานบริการดิจิทัลของภาครัฐ การปกป้องข้อมูล ดูแลความมั่นคงปลอดภัยข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐ ติดตามการปฏิบัติงานตามแผนและมาตรฐาน
 - ๓.๒ มีบริการโครงสร้างพื้นฐานกลางภาครัฐ (Government Shared Infrastructure/Data Center) ผ่านบริการเครือข่ายภาครัฐ (GIN) บริการ G-Cloud และระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์กลางเพื่อสื่อสารในภาครัฐ (MailGoThai)

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

การพัฒนากำลังคนดิจิทัล หมายถึง การสร้างและพัฒนาบุคลากรผู้ทำงานให้มีความสามารถในการสร้างสรรค์ และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างชาญฉลาดในการประกอบอาชีพ รวมถึงการพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในบุคลากรภาครัฐ ภาคเอกชน ทั้งที่ประกอบอาชีพในสาขาเทคโนโลยีดิจิทัลโดยตรงและทุกสาขาอาชีพ ให้มีความรู้ความสามารถ และความเชี่ยวชาญตามระดับมาตรฐานสากล เพื่อสร้างให้เกิดการจ้างงานที่มีคุณค่าสูงรองรับการพัฒนาประเทศในยุคเศรษฐกิจและสังคมที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อน

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ นี้ มุ่งเน้นการพัฒนาคนกำลังคนดิจิทัล (Digital Workforce) ขึ้นมารองรับการทำงานในระบบเศรษฐกิจดิจิทัล โดยเน้นทั้งกลุ่มคนทำงานที่จะเป็นกำลังสำคัญในการสร้างผลผลิตการผลิต (Productivity) ในระบบเศรษฐกิจ และกลุ่มคนที่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านดิจิทัล อย่างไรก็ตามการเตรียมความพร้อมให้ประชาชนทั่วไปก็เป็นอีกเรื่องที่สำคัญอย่างทัดเทียมกัน

เป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ ๕

- ๑) บุคลากรในวิชาชีพด้านดิจิทัลมีคุณภาพและปริมาณเพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสาขาที่ขาดแคลนหรือมีความสำคัญต่อการสร้างนวัตกรรมดิจิทัล
- ๒) เกิดการจ้างงานแบบใหม่ อาชีพใหม่ ธุรกิจใหม่ จากการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล จำนวน ๒๐,๐๐๐ งาน
- ๓) บุคลากรผู้ทำงานทุกสาขามีความรู้และทักษะด้านดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ ๖ สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

การสร้าง ความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล หมายถึง มาตรฐาน กฎหมาย กฎระเบียบและกติกามีประสิทธิภาพทันสมัยและสอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลที่เป็นพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลของประเทศ ตลอดจนการสร้างความมั่นคงปลอดภัย การสร้างความเชื่อมั่น และการคุ้มครองสิทธิให้แก่ผู้ใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลในทุกภาคส่วน เพื่อก่อให้เกิดการอำนวยความสะดวก ลดอุปสรรคเพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ พร้อมทั้งสร้างแนวทางขับเคลื่อนอย่างบูรณาการเพื่อรองรับการเติบโตของเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคต

ยุทธศาสตร์ที่ ๖ นี้ มุ่งเน้นการสร้างความมั่นคงปลอดภัย และความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลให้กับผู้ประกอบการ ผู้ทำงาน และผู้ใช้บริการ ซึ่งถือได้ว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานที่ช่วยขับเคลื่อนประเทศสู่ยุคเศรษฐกิจดิจิทัล และเป็นบทบาทหน้าที่หลักของภาครัฐในการอำนวยความสะดวกให้กับทุกภาคส่วน โดยภารกิจสำคัญยิ่งยวดของยุทธศาสตร์นี้ จะครอบคลุมเรื่องมาตรฐาน (Standard) การคุ้มครองความเป็นส่วนตัวและข้อมูลส่วนบุคคล (Privacy) การรักษาความมั่นคงปลอดภัย (Cybersecurity)

เป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ ๖

- ๑) ประชาชนและภาคธุรกิจมีความเชื่อมั่น ในการทำธุรกรรมออนไลน์อย่างเต็มรูปแบบ โดยมีผู้ใช้อินเทอร์เน็ตที่ทำธุรกรรมเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องและมูลค่า e-Commerce เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔ ต่อปี
- ๒) มีชุดกฎหมาย กฎระเบียบที่ทันสมัย เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล โดยผลักดัน Data Protection Law และปรับแก้ไข Computer Crime Law ให้บังคับใช้ได้
- ๓) มีมาตรฐานข้อมูลที่เป็นสากล เพื่อรองรับการเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ในการทำธุรกรรม
 - ๓.๑ ภาคธุรกิจดำเนินธุรกิจภายในและระหว่างประเทศได้สะดวก รวดเร็ว และต้นทุนทำธุรกรรมผ่านสื่อดิจิทัลลดลง
 - ๓.๒ กระบวนการขอใบอนุญาต มีระยะเวลาที่สั้นลงตามเกณฑ์ของกลุ่มผู้นำในดัชนี Ease of Doing Business
 - ๓.๓ มีมาตรฐานด้านข้อมูล และมาตรฐานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลภายในหน่วยงานภาครัฐ และระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
 - ๓.๔ อันดับการประเมินวัดดัชนี World Bank's Ease of Doing Business ของไทย ดีขึ้นไม่น้อยกว่า ๕ อันดับ

๑.๖ แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

กระทรวงคมนาคมได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัลตามหลักการสถาปตยกรรมองค์กร เพื่อให้กระทรวงคมนาคมมั่นใจว่ายุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล มีความครอบคลุมสามารถผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบคมนาคมเพื่อสนับสนุนการส่งมอบคุณค่าทางเศรษฐกิจและสังคมตามเป้าประสงค์ ช่วยพัฒนาระบบงานคมนาคมในระดับต่างๆ ไปจนถึงการสร้างนวัตกรรมแบบก้าวกระโดดสามารถนำไปสู่การปฏิบัติอย่างยั่งยืน โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- **วิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ดิจิทัล กระทรวงคมนาคม**

“ยกระดับคมนาคมของไทย สู่ยุคคมนาคมดิจิทัล”

มุ่งสร้างสรรค์ พัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานดิจิทัล เพื่อยกระดับภารกิจกรมคมนาคม ให้สามารถสร้างคุณค่าเพิ่มอย่างก้าวกระโดด ทั้งในด้านการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการเติบโตแบบมีส่วนร่วม และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการที่ดีของภาครัฐอย่างยั่งยืน

- **เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล**

- ๑) **พัฒนาเศรษฐกิจ** : คมนาคมดิจิทัลสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ ให้พร้อมเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่มูลค่าของโลก (Global Value Chain) และเป็นศูนย์กลางการขนส่งคมนาคมของภูมิภาครองรับเศรษฐกิจประชาคมอาเซียน โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาสร้างนวัตกรรมขับเคลื่อนภารกิจของกระทรวงคมนาคม ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ระบบขนส่ง รวมทั้งสร้างดิจิทัลแพลตฟอร์มสำหรับอุตสาหกรรมคมนาคมที่จัดเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต
- ๒) **พัฒนาสังคม** : คมนาคมดิจิทัลยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมือง มีนวัตกรรมทางดิจิทัลที่ช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางความเท่าเทียมในการเข้าถึงบริการ และยกระดับความปลอดภัยบุคลากร ผู้ประกอบการ มีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและการประกอบธุรกิจในยุคดิจิทัล สามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและคุณค่าทางสังคมด้วยการเติบโตแบบมีส่วนร่วม
- ๓) **พัฒนาอย่างมั่นคง ยั่งยืน** : คมนาคมดิจิทัลช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการประหยัดพลังงาน พัฒนาการบริการและบริหารภาครัฐมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล โปร่งใส บูรณาการสามารถนำข้อมูลและเทคโนโลยีดิจิทัลมาปฏิรูป กระบวนทัศน์การทำงานและการให้บริการ

- **ยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล**

ยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล ประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนา Digital Logistics มุ่งสู่การเป็น Smart Corridor ของภูมิภาคและสนับสนุนเศรษฐกิจระดับชุมชน

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- ๑) เพิ่มความสะดวกในการขนส่ง ทั้งในด้านการวางแผนขนส่ง การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้า การติดตามสถานะสินค้า และการเปลี่ยนภาคการขนส่ง
- ๒) เพิ่มการเปลี่ยนภาคการขนส่ง
- ๓) ลดการขนส่งเที่ยวเปล่า

- ๔) ลดการสูญเสียจากความคับคั่งของการจราจรที่ Gateway
- ๕) ลดปัญหาคอขวด ณ ทางแยกสำคัญ
- ๖) ลดการใช้พลังงานและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ๗) ลดจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ จากโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม
- ๘) ลดอุบัติเหตุจากการขับขี่ ด้วยการกำกับ ควบคุมแบบ Real-Time
- ๙) เพิ่มพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัย โดยนำข้อมูลจากการขับขี่ไปใช้ในการพัฒนาผู้ขับขี่ และการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตฯ
- ๑๐) สามารถค้นหายานพาหนะ บุคคล ที่มีความเสี่ยงต่อความมั่นคง
- ๑๑) มีรายงานสถานการณ์คมนาคมและขนส่งเชิงวิเคราะห์และพยากรณ์

กลยุทธ์

- ๑) พัฒนา Smart Goods และ Smart Logistics Service
- ๒) พัฒนา Smart Vehicle และ Smart Driver สำหรับการขนส่ง
- ๓) พัฒนา Smart Gateway เพื่อรองรับการขนส่งแบบ Digital Logistics และเพิ่มประสิทธิภาพการเปลี่ยนภาคการขนส่ง
- ๔) พัฒนา Smart Infrastructure เพื่อรองรับการขนส่งแบบ Digital Logistics
- ๕) พัฒนา Intelligent Traffic Management เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่ง
- ๖) พัฒนา Smart Transport เพื่ออำนวยความสะดวกและความมั่นคงในการขนส่ง
- ๗) พัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง
- ๘) พัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Soft Infrastructure) สำหรับ Digital Logistics

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนา Smart Mobility มุ่งสู่การเป็นต้นแบบ Smart City ควบคู่กับการสนับสนุน Inclusive Transport

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- ๑) เพิ่มความสะดวกในการวางแผนการเดินทางและเข้าถึงทางเลือกในการเดินทางรูปแบบต่างๆ ด้วยความเท่าเทียม
- ๒) ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- ๓) ลดการสูญเสียจากความคับคั่งของการจราจรที่ Station
- ๔) ลดปัญหาคอขวด ณ ทางแยกสำคัญ
- ๕) เพิ่มความสามารถในการควบคุมและบริหารเวลาการเดินทาง
- ๖) ลดการใช้พลังงานและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ๗) ลดจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ จากโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม
- ๘) ลดอุบัติเหตุจากการขับขี่ ด้วยการกำกับ ควบคุมแบบ Real-Time
- ๙) เพิ่มพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัย โดยนำข้อมูลจากการขับขี่ไปใช้ในการพัฒนาผู้ขับขี่ และการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตฯ
- ๑๐) สามารถค้นหายานพาหนะ บุคคล ที่มีความเสี่ยงต่อความมั่นคง
- ๑๑) มีรายงานสถานการณ์คมนาคมและขนส่งเชิงวิเคราะห์และพยากรณ์

กลยุทธ์

- ๑) พัฒนา Smart Journey และ Smart Mass Transport Service

- ๒) พัฒนา Smart Vehicle และ Smart Driver สำหรับสนับสนุน การเดินทาง
- ๓) พัฒนา Smart Station เพื่อรองรับการเดินทางแบบ Smart Mobility
- ๔) พัฒนา Smart Infrastructure เพื่อรองรับการเดินทาง แบบ Smart Mobility
- ๕) พัฒนา Intelligent Traffic Management เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง
- ๖) พัฒนา Smart Transport เพื่ออำนวยความสะดวกและความมั่นคงในการเดินทาง
- ๗) พัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง
- ๘) พัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Soft Infrastructure) สำหรับ Smart Mobility

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้าง Digital Transport Ecosystem เพื่อพัฒนาประชาชนและผู้ประกอบการค้า คมนาคม

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- ๑) มี Platform ที่สนับสนุนการพัฒนาประชาชนและภาคธุรกิจให้ใช้งาน ระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างปลอดภัย ตลอดจนมีขีดความสามารถทาง การแข่งขันที่เพิ่มขึ้น เท้าทันการเปลี่ยนแปลง มีโอกาส และความสะดวกในการประกอบธุรกิจที่สอดคล้องตามกฎหมาย
- ๒) มี Platform ที่สนับสนุนการสร้างผลงานวิจัยพัฒนาด้าน Transport Technology และการส่งเสริม Transport Tech Startup ที่สามารถสร้างคุณค่าทางเศรษฐกิจ สังคม

กลยุทธ์

- ๑) พัฒนา Digital Lifelong Learning Platform ด้านคมนาคมขนส่ง
- ๒) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (R&D) Digital Transport Technology
- ๓) ส่งเสริม Transport Tech Start up
- ๔) พัฒนา Digital Marketplace สำหรับอุตสาหกรรมคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยกระดับ Digital Transport Data เพื่อบูรณาการและเพิ่มคุณค่าข้อมูลคมนาคม

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- ๑) มีข้อมูลจากระบบคมนาคมและขนส่งที่สามารถสร้างคุณค่าทางเศรษฐกิจ สังคม

กลยุทธ์

- ๑) จัดทำแผนแม่บท Digital Transport Data Roadmap
- ๒) เปิดเผยข้อมูล (Open Data)
- ๓) พัฒนามาตรฐาน (Standard) และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล (Cyber Security)
- ๔) NMTIC และ Big Data Analytics

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ สร้าง Digital Government Platform เพื่อยกระดับการบริหารจัดการ งานบริการ และบุคลากร

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- ๑) เพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชน และภาคส่วนต่างๆ
- ๒) การกำหนดนโยบายรวมทั้งกฎระเบียบ มาตรฐานมีความเหมาะสม เท้าเทียม เป็นธรรมมีการติดตาม ประเมินผลสัมฤทธิ์
- ๓) การบริการมีประสิทธิภาพ บูรณาการ เป็นไปตามแนวทาง One Transport และสอดคล้องวิถีชีวิต วงจรธุรกิจ

- ๔) การบริหารจัดการภาครัฐมีประสิทธิภาพ บูรณาการ โปร่งใส
- ๕) บุคลากรของคมนาคม มีศักยภาพเท่าทันยุคคมนาคมดิจิทัล

กลยุทธ์

- ๑) สร้าง Public Participation & Engagement ด้วย Data Analytics และ Social Network
- ๒) เพิ่มศักยภาพ D-Service และ Back Office สู่ Government Service Platform
- ๓) พัฒนา Digital Learning Platform สำหรับผู้บริหาร ข้าราชการ และบุคลากรคมนาคม

๑.๗ พระราชบัญญัติการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบด้วยนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม มีดังนี้

- ๑) การดำเนินการและการพัฒนาให้การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทำให้สามารถใช้ร่วมกันหรือเชื่อมโยงกันได้หรือวิธีอื่นใดที่เป็นการประหยัด ทรัพยากรของชาติ และเกิดความสะดวกต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี
- ๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีดิจิทัลที่เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งต้องครอบคลุมโครงข่ายการติดต่อสื่อสาร แพร่เสียง แพร่ภาพในทุกรูปแบบไม่ว่าจะอยู่ในภาคพื้นดิน พื้นน้ำ ในอากาศ หรืออวกาศ และเป้าหมายในการใช้คลื่นความถี่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม และประโยชน์ของประชาชน
- ๓) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีระบบการให้บริการหรือแอปพลิเคชันสำหรับประยุกต์ใช้งานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
- ๔) การส่งเสริมให้เกิดมาตรฐานหรือกฎเกณฑ์ในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลให้สอดคล้องกัน เพื่อให้การทำงานระหว่างระบบสามารถทำงานเชื่อมโยงกันได้อย่างมีความมั่นคงปลอดภัยอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน รวมทั้ง ทำให้ระบบหรือการให้บริการมีความน่าเชื่อถือและแนวทางการส่งเสริมให้เกิดการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และมีหลักประกันการเข้าถึงและใช้ประโยชน์ของประชาชนอย่างเท่าเทียม ทัวถึง และเป็นธรรม โดยไม่เลือกปฏิบัติ
- ๕) การส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมและนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีดิจิทัล การพัฒนาให้เกิดการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสร้างหรือเผยแพร่เนื้อหาผ่านทางสื่อที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและความมั่นคงของประเทศ
- ๖) การส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและพัฒนากำลังคนให้เกิดความพร้อมและความรู้ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล และส่งเสริมและสนับสนุนให้หน่วยงานของรัฐและเอกชน ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งสร้างความตระหนักและรู้เท่าทันสื่อและสารสนเทศอื่น ส่งเสริมและสนับสนุนให้ลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการที่จำเป็นต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน
- ๗) การพัฒนาลังข้อมูลและฐานข้อมูลดิจิทัล การบริหารจัดการความรู้ รวมทั้งการส่งเสริม เพื่อให้มีระบบที่เป็นศูนย์แห่งการเรียนรู้และให้บริการข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ทันสมัย ซึ่งเอื้อต่อการนำไปใช้ประโยชน์ในรูปแบบที่เหมาะสมกับยุคสมัย

๑.๘ โมเดลพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล “ประเทศไทยแลนด์ ๔.๐”

เมื่อโลกเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จึงจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องเปลี่ยนแปลงตามนโยบาย “ประเทศไทยแลนด์ ๔.๐” ที่จะนำพาประเทศให้หลุดพ้นจาก ๓ กับดักที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ ทั้งกับดักรายได้ปานกลาง กับดักความเหลื่อมล้ำ และกับดักความไม่สมดุลในการพัฒนา เพราะถ้าผ่านทั้ง ๓ กับดักนี้ไปได้ จากที่เคยเป็น “ประเทศกำลังพัฒนา” ประเทศไทยก็จะเปลี่ยนสถานะกลายเป็น “ประเทศพัฒนาแล้ว” เทียบเท่าประเทศอื่นๆ ในแผนที่โลกได้อย่างสมภาคภูมิ ตามยุทธศาสตร์ชาติที่จะนำพาประเทศไปสู่อนาคตที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน โดยมุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจมาสู่ระบบเศรษฐกิจที่เน้นการสร้างมูลค่า (Value-based economy) ผ่านการปรับเปลี่ยนใน ๔ มิติ ดังนี้

- มิติที่ ๑ ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ (Economic Wealth) คือ ลดการพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยมุ่งขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ และเปลี่ยนจากการเน้นภาคการผลิตสินค้ามาสู่ภาคบริการมากขึ้น ปัจจัยเหล่านี้จะนำไปสู่ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจของประเทศ
- มิติที่ ๒ ความอยู่ดีมีสุขของผู้คนในสังคม (Social Well-beings) ความเหลื่อมล้ำเป็นปัญหาที่ฝังรากลึกในสังคมไทยและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศชาติ จึงเป็นโจทย์สำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องช่วยกันลดระดับความเหลื่อมล้ำ รวมทั้งส่งเสริมให้เกษตรกรใช้เทคโนโลยีการเกษตรเพื่อสร้างรายได้ให้เพิ่มมากขึ้น ยกกระดับธุรกิจ SME และวิสาหกิจชุมชนด้วยเทคโนโลยีนวัตกรรม สร้างระบบสวัสดิการสังคมภายใน ๒๐ ปี
- มิติที่ ๓ การยกระดับศักยภาพและคุณค่าของมนุษย์ (Human Wisdom) การพัฒนาทุนมนุษย์จำเป็นต้องคำนึงถึงการพัฒนามาตรฐานของเด็กไทย ยกย่องคุณภาพของแรงงานให้สอดคล้องกับตลาดแรงงานและทิศทางการพัฒนาของประเทศ
- มิติที่ ๔ การรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม (Environmental Wellness) การพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการสร้างสังคมที่น่าอยู่ ดังนั้น เรื่องสิ่งแวดล้อมจึงเป็นเรื่องสำคัญไม่แพ้ตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจ เช่น ลดการปล่อยมลพิษ รู้จักอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ มีพื้นที่ทางเกษตรอินทรีย์ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน มีระบบการจัดการขยะอย่างยั่งยืนและถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล

จากรูปแสดงให้เห็นว่า ประเทศไทย ๔.๐ จะต้องเปลี่ยนผ่านทั้งระบบใน ๔ องค์ประกอบสำคัญ คือ (๑) เปลี่ยนจากการเกษตรแบบดั้งเดิมในปัจจุบัน (Traditional Farming) ไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี (Smart Farming) โดยเกษตรกรต้องร่ำรวยขึ้นและเป็นเกษตรกรแบบเป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneur) (๒) เปลี่ยนจาก Traditional SMEs หรือ SMEs ที่มีอยู่และรัฐต้องให้ความช่วยเหลืออยู่ตลอดเวลา ไปสู่การเป็น Smart Enterprises และ Start ups ที่มีศักยภาพสูง (๓) เปลี่ยนจาก Traditional Services ซึ่งมีการสร้างมูลค่าค่อนข้างต่ำไปสู่ High Value Services และ (๔) เปลี่ยนจากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะสูง



ภารกิจที่ท้าทาย ๕ ด้าน ที่จะต้องปรับเปลี่ยน ได้แก่

๑. การเตรียมคนไทยให้พร้อมก้าวสู่ “ประเทศพัฒนา” เป็นการพัฒนาคคนและส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น ซึ่งเป้าหมายสำคัญคือการช่วยให้หลุดพ้นจากความเหลื่อมล้ำ และสร้างสังคมที่มีความมั่นคงในทุกมิติ
๒. การพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ภายใต้เป้าหมายหลักของการปรับเปลี่ยนเชิงโครงสร้าง เพื่อเปลี่ยนจากระบบเศรษฐกิจที่พึ่งพาเทคโนโลยีจากภายนอกเป็นส่วนใหญ่ มาสู่ระบบเศรษฐกิจที่เน้นการพัฒนาเทคโนโลยีของตนเองในระดับที่เหมาะสม เป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยความรู้ เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ ประกอบด้วย การต่อยอด ๕ อุตสาหกรรมเดิม (The First S-Curves) ซึ่งมีฐานที่แข็งแกร่งเป็นทุนเดิมระดับหนึ่ง แต่ยังคงจำเป็นต้องต่อยอดในเชิงการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี วัสดุภัณฑ์ นวัตกรรม หรือสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและมีศักยภาพที่จะแข่งขันในระดับโลกได้ โดยมี ๑๐ อุตสาหกรรมแห่งอนาคต ดังนี้

- ๑) อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive)
- ๒) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)
- ๓) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)
- ๔) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture & Biotechnology)
- ๕) อุตสาหกรรมอาหารแห่งอนาคต (Food for the Future)
- ๖) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม (Robotics)
- ๗) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation & Logistics)
- ๘) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels & Biochemicals)
- ๙) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital)
- ๑๐) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

ภายใต้ ๑๐ อุตสาหกรรมแห่งอนาคตไทยนำมาสู่ ๕ กลุ่มเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมเป้าหมาย ประกอบด้วย กลุ่มอาหาร เกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Food, Agriculture & Bio-Tech) กลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ (Health, Wellness and Bio-Med) กลุ่มเครื่องมืออุปกรณ์อัจฉริยะ หุ่นยนต์ และเทคโนโลยีเมคาทรอนิกส์ (Smart Devices, Robotics & Mechatronics) กลุ่มดิจิทัล Internet of Things ปัญญาประดิษฐ์ และเทคโนโลยีสมองกลฝังตัว (Digital, Internet of Things, Artificial Intelligence & Embedded Technology) และกลุ่มเศรษฐกิจสร้างสรรค์ วัฒนธรรมและบริการที่มีมูลค่าสูง (Creative, Culture & High Value Services)

๓. การส่งเสริมผู้ประกอบการและธุรกิจใหม่ที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมหรือสตาร์ทอัพ เป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการให้สามารถปรับเปลี่ยนวิธีคิดมาสู่การสร้างมูลค่าและการขับเคลื่อนนวัตกรรมได้ ประกอบด้วย การเปลี่ยนเกษตรกรให้เป็น Smart Farmers การติดนวัตกรรมให้ธุรกิจ SMEs บูพื้นฐานโรงงาน ๔.๐ การเปลี่ยนธุรกิจบริการแบบดั้งเดิมเป็น High Value Service และการส่งเสริมพัฒนาสตาร์ทอัพ
๔. การเสริมความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในประเทศ เป็นการส่งเสริมการจ้างงาน การลงทุนในภูมิภาค และการกระจายผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียม รวมทั้ง สร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและระบบตลาดของประเทศให้แข็งแกร่ง และเข้าถึงได้ตั้งแต่ระดับชุมชนไปจนถึงระดับประเทศ
๕. การบูรณาการอาเซียน เชื่อมประเทศไทยสู่ประชาคมโลก เป็นการมองหาจุดยืนของประเทศไทยบนเวทีระดับโลก เปลี่ยนจากระบบตลาดเดียว (One Country, One Market) มาเป็นระบบการตลาดที่เหมือนกันทั่วโลก (One World, One Market)

๑.๙ กฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี คำสั่ง ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับดิจิทัลเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร

กฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี คำสั่ง ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับดิจิทัลเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ประกอบด้วย

- **พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔**

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ ที่เกี่ยวข้องมีดังนี้

๑. การรับรองสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ในมาตรา ๗ กล่าวว่า “ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใด เพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์” ซึ่งจะเห็นได้ว่าบทบัญญัตินี้เป็นหลักการพื้นฐานที่มีให้มีการเลือกปฏิบัติระหว่างสิ่งที่จัดทำขึ้นในรูปของหนังสือ หลักฐานเป็นหนังสือ หรือต้นฉบับ (Original) กับสิ่งที่จัดทำขึ้นในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
๒. การทำเป็นหนังสือ มาตรา ๘ บัญญัติไว้ว่า “ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งมาตรา ๙ ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การใดต้องทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือมีเอกสารมาแสดง ถ้าได้มีการจัดทำข้อความขึ้นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงและนำกลับมาใช้ได้โดยความหมายไม่เปลี่ยนแปลง ให้ถือว่าข้อความนั้นได้ทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือมีเอกสารมาแสดงแล้ว” กล่าวได้ว่า มาตรา ๘ นั้นเป็นการบัญญัติ เพื่อขยายหลักการรับรองสถานะของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในมาตรา ๗ ในกรณีที่กฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้ต้องทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือ ให้สามารถทำในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขว่า ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นต้องนำกลับมาใช้ใหม่ได้ โดยที่ความหมายไม่เปลี่ยนแปลง
๓. การลงลายมือชื่อ หลักการนี้ปรากฏอยู่ในมาตรา ๙ สรุปได้ว่า ในกรณีที่บุคคลลงลายมือชื่อในหนังสือ ให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีการลงลายมือชื่อแล้ว ถ้าบุคคลนั้นใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อได้ และสามารถจะแสดงได้ว่าเจ้าของลายมือชื่อนั้นรับรองข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ว่าเป็นของตน โดยวิธีดังกล่าวจะต้องเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อมหรือข้อตกลงของคู่กรณี
๔. ต้นฉบับ หลักการนี้ปรากฏอยู่ในมาตรา ๑๐ กล่าวว่า ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้นำเสนอหรือเก็บรักษาข้อความหรือเอกสารที่เป็นต้นฉบับ หากได้นำเสนอหรือเก็บรักษาในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น โดยวิธีการที่เชื่อถือได้ในการรักษาความถูกต้องของข้อความนั้น ตั้งแต่ การสร้างข้อความจนถึงข้อความที่เสร็จสมบูรณ์ และสามารถแสดงข้อความนั้นในภายหลังได้ ก็ให้ถือว่าได้มีการนำเสนอข้อความหรือเก็บรักษาเป็นเอกสารต้นฉบับตามกฎหมายแล้ว
๕. การรับฟังพยานหลักฐานและพยานหลักฐาน ปรากฏอยู่ในมาตรา ๑๑ ในมาตรานี้เป็นการห้ามปฏิเสธการรับฟังพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาด้วยเหตุที่ข้อมูลนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ แต่ทั้งนี้ในเรื่องของการรับฟังพยานหลักฐานเป็นดุลยพินิจของศาลที่จะรับฟังหรือไม่ก็ได้ กฎหมายจึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการพยานหลักฐานไว้ โดยให้พิจารณาถึงความน่าเชื่อถือของลักษณะหรือวิธีการที่ใช้สร้างการเก็บรักษาหรือการสื่อสารข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ลักษณะหรือวิธีการในการระบุตัวผู้ส่ง รวมถึงพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง
๖. การเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความ อยู่ในมาตรา ๑๒ โดยหลักการนี้ให้ความสำคัญว่า ข้อความหรือข้อมูลที่อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นต้องตรงกับเนื้อหาของข้อความหรือข้อมูล ของเอกสารก่อนที่จะมีการจัดเก็บให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

ในมาตรา ๑๓ ถึงมาตรา ๒๔ อันได้แก่ หลักการว่าด้วยเรื่องการทำคำเสนอหรือคำสนองในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เจ้าของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ วิธีการส่งและรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ การตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เวลาและสถานที่ซึ่งถือว่าได้มีการส่งหรือรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น เป็นบทบัญญัติซึ่งคู่กรณีสามารถตกลงเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่นได้

นอกจากนั้นยังมีการบัญญัติหลักการเรื่องวิธีการแบบปลอดภัย ในมาตรา ๒๕ ซึ่งบัญญัติขึ้นเพื่อให้กฎหมายมีความยืดหยุ่นในการปรับใช้กับเทคโนโลยีต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต แต่กฎหมายไม่ได้บัญญัติรายละเอียดถึงวิธีการที่จะถือว่าเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้ จึงเป็นหน้าที่ของผู้ใช้เทคโนโลยีที่จะต้องพิจารณาว่าวิธีการใดที่จะถือว่าเป็นวิธีการที่ปลอดภัย รวมทั้งผู้ใช้อย่างยังต้องมีหน้าที่ในการพิสูจน์ด้วยว่า เพราะเหตุใดวิธีการดังกล่าวจึงเป็นวิธีการที่น่าเชื่อถือตามกฎหมาย

- พระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. ๒๕๕๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๖๐

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. ๒๕๕๐ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

มาตรา ๕ ผู้ใดเข้าถึงโดยมิชอบซึ่งระบบคอมพิวเตอร์ที่มีมาตรการป้องกันการเข้าถึงโดยเฉพาะและมาตรการนั้นมิได้มีไว้สำหรับตน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๖ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๖ ผู้ใดล่วงรู้มาตรการป้องกันการเข้าถึงระบบคอมพิวเตอร์ที่ผู้อื่นจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะ ถ้านำมาตรการดังกล่าวไปเปิดเผยโดยมิชอบในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑ ปี หรือปรับไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗ ผู้ใดเข้าถึงโดยมิชอบซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอร์ที่มีมาตรการป้องกันการเข้าถึงโดยเฉพาะและมาตรการนั้นมิได้มีไว้สำหรับตน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๒ ปี หรือปรับไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘ ผู้ใดกระทำด้วยประการใดโดยมิชอบด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อดักจับไว้ซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอร์ของผู้อื่นที่อยู่ระหว่างการส่งในระบบคอมพิวเตอร์ และข้อมูลคอมพิวเตอร์นั้นมิได้มีไว้เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือเพื่อให้บุคคลทั่วไปใช้ประโยชน์ได้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๓ ปี หรือปรับไม่เกิน ๖๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๙ ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย แก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอร์ของผู้อื่นโดยมิชอบ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๕ ปี หรือปรับไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๐ ผู้ใดกระทำด้วยประการใดโดยมิชอบ เพื่อให้การทำงานของระบบคอมพิวเตอร์ของผู้อื่นถูกระงับ ชะลอ ขัดขวาง หรือรบกวนจนไม่สามารถทำงานตามปกติได้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๕ ปี หรือปรับไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑ ผู้ใดส่งข้อมูลคอมพิวเตอร์หรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์แก่บุคคลอื่นโดยปกปิดหรือปลอมแปลงแหล่งที่มาของการส่งข้อมูลดังกล่าว อันเป็นการรบกวนการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ของบุคคลอื่นโดยปกติสุข ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท

มาตรา ๑๒ ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา ๙ หรือมาตรา ๑๐

- ๑) ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นในทันทีหรือในภายหลังและไม่ว่าจะเกิดขึ้นพร้อมกันหรือไม่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑๐ ปี และปรับไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท

- ๒) เป็นการกระทำโดยประการที่น่าจะเกิดความเสียหายต่อข้อมูลคอมพิวเตอร์ หรือระบบคอมพิวเตอร์ ที่เกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ ความปลอดภัยสาธารณะ ความมั่นคงในทาง เศรษฐกิจของประเทศ หรือการบริการสาธารณะ หรือเป็นการกระทำต่อข้อมูลคอมพิวเตอร์หรือ ระบบคอมพิวเตอร์ที่มีไว้เพื่อประโยชน์สาธารณะ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ ๓-๕ ปี และปรับตั้งแต่ ๖๐,๐๐๐-๓๐๐,๐๐๐ บาท ถ้าการกระทำความผิดตาม ๒) เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้อง ระวางโทษจำคุกตั้งแต่ ๑๐-๒๐ ปี

มาตรา ๑๔ ผู้ใดกระทำความผิดที่ระบุไว้ว่า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๕ ปี หรือปรับไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- ๑) นำเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอร์ปลอมไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือ ข้อมูลคอมพิวเตอร์อันเป็นเท็จ โดยประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นหรือประชาชน
- ๒) นำเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอร์อันเป็นเท็จ โดยประการที่น่าจะเกิดความเสียหาย ต่อความมั่นคงของประเทศ หรือก่อให้เกิดความตื่นตระหนกแก่ประชาชน
- ๓) นำเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอร์ใดๆ อันเป็นความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่ง ราชอาณาจักร หรือความผิดเกี่ยวกับการก่อการร้ายตามประมวลกฎหมายอาญา
- ๔) นำเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอร์ใดๆ ที่มีลักษณะอันลามกและข้อมูลคอมพิวเตอร์นั้น ประชาชนทั่วไปอาจเข้าถึงได้
- ๕) เผยแพร่หรือส่งต่อซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอร์โดยรู้อยู่แล้วว่าเป็นข้อมูลคอมพิวเตอร์ตามข้อ ๑-๔

มาตรา ๑๖ ผู้ใดนำเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ที่ประชาชนทั่วไปอาจเข้าถึงได้ซึ่งข้อมูลคอมพิวเตอร์ ที่ปรากฏเป็น ภาพของผู้อื่น และภาพนั้นเป็นภาพที่เกิดจากการสร้างขึ้น ตัดต่อ เติมหรือดัดแปลงด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หรือ วิธีการอื่นใด ที่จะทำให้ผู้อื่นนั้นเสียชื่อเสียง ถูกดูหมิ่น ถูกเกลียดชัง หรือได้รับความอับอาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่ เกิน ๓ ปี หรือปรับไม่เกิน ๖๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

● พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๔๙

สาระสำคัญของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๔๙ มีดังนี้

- ๑) ให้หน่วยงานรัฐต้องจัดให้มีระบบเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

ในมาตรา ๓ ได้กำหนดให้การทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ หน่วยงานของรัฐจะต้องจัดให้มีระบบเอกสาร ที่ทำในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีลักษณะดังต่อไปนี้

๑. เอกสารที่ทำในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นต้องอยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม โดยสามารถแสดงหรือ อ้างอิงเพื่อใช้ในภายหลังและยังคงความครบถ้วนของข้อความในรูปแบบของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
๒. ต้องกำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดในการยื่นเอกสารที่ทำในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดย ปกติให้ยึดถือวันเวลาของการปฏิบัติงานหน่วยงานของรัฐนั้นเป็นหลัก และอาจกำหนดระยะเวลาใน การดำเนินการพิจารณาของหน่วยงานของรัฐด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ไว้ด้วยก็ได้ เว้นแต่จะมี กฎหมายในเรื่องนั้นกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
๓. ต้องกำหนดวิธีการที่ทำให้สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ ประเภท ลักษณะหรือรูปแบบของ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และสามารถแสดงได้ว่าเจ้าของลายมือชื่อรับรองข้อความในข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์
๔. ต้องกำหนดวิธีการแจ้งการตอบรับด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หรือด้วยวิธีการอื่นใดเพื่อเป็น หลักฐานว่าได้มีการดำเนินการด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังอีกฝ่ายหนึ่งแล้ว

- ๒) ให้มีระบบเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ในการพิจารณาตีทางปกครองโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ของรัฐ

ตามบทบัญญัติในมาตรา ๔ นอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๓ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐจัดทำกระบวนการพิจารณาทางปกครองโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ระบบเอกสารที่ทำในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะมีกฎหมายในเรื่องนั้นกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

๑. มีวิธีการสื่อสารกับผู้ยื่นคำขอในกรณีที่เอกสารมีข้อบกพร่องหรือมีข้อความที่ผิดพลาด อันเห็นได้ชัดว่าเกิดจากความไม่รู้หรือความเลินเล่อของผู้ยื่นคำขอ หรือการขอข้อเท็จจริงเพิ่มเติม รวมทั้งมีวิธีการแจ้งสิทธิและหน้าที่ในกระบวนการพิจารณาทางปกครองตามความจำเป็นแก่กรณี ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ต้องแจ้งให้คู่กรณีทราบ
 ๒. ในกรณีมีความจำเป็นตามลักษณะเฉพาะของธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐใดหน่วยงานของรัฐนั้นอาจกำหนดเงื่อนไขว่า คู่กรณียินยอมตกลงและยอมรับการดำเนินการพิจารณาทางปกครองของหน่วยงานของรัฐโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์
- ๓) ให้หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำนโยบาย และแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ

ในมาตรา ๕ ได้กำหนดให้หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำแนวนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ เพื่อให้การดำเนินการใดๆ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานของรัฐ หรือโดยหน่วยงานของรัฐมีความมั่นคงปลอดภัยและเชื่อถือได้ ซึ่งแนวนโยบายและแนวปฏิบัติอย่างน้อยต้องประกอบด้วยเนื้อหา ดังนี้

๑. การเข้าถึงหรือควบคุมการใช้งานสารสนเทศ
๒. การจัดให้มีระบบสารสนเทศและระบบสำรองของสารสนเทศ ซึ่งอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและจัดทำแผนเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉินในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สามารถใช้งานสารสนเทศได้ตามปกติอย่างต่อเนื่อง
๓. การตรวจสอบและประเมินความเสี่ยงด้านสารสนเทศอย่างสม่ำเสมอ

- ๔) ให้หน่วยงานภาครัฐจัดทำนโยบายและแนวทางปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

ในมาตรา ๖ ในกรณีที่มีการรวบรวม จัดเก็บ ใช้หรือเผยแพร่ข้อมูล หรือข้อเท็จจริงที่ทำให้สามารถระบุตัวบุคคล ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำแนวนโยบายและแนวปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย

- ๕) ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำประกาศ นโยบาย และแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศและนโยบายและแนวทางปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

ในมาตรา ๗ แนวนโยบายและแนวปฏิบัติตามมาตรา ๕ และมาตรา ๖ ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำเป็นประกาศและต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการหรือหน่วยงานที่คณะกรรมการมอบหมาย จึงมีผลใช้บังคับได้ หน่วยงานของรัฐต้องปฏิบัติตามแนวนโยบายและแนวปฏิบัติที่ได้แสดงไว้ และให้จัดให้มีการตรวจสอบการปฏิบัติตามแนวนโยบายและแนวปฏิบัติที่กำหนดไว้อย่างสม่ำเสมอ

- ๖) ให้คณะกรรมการจัดทำตัวอย่างเบื้องต้น สำหรับการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ

ให้คณะกรรมการหรือหน่วยงานที่คณะกรรมการมอบหมายจัดทำแนวนโยบาย และแนวปฏิบัติหรือการอื่นอันเกี่ยวกับการดำเนินการตามพระราชกฤษฎีกานี้ไว้เป็นตัวอย่างเบื้องต้น สำหรับการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐในการปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกานี้ และหากหน่วยงานของรัฐแห่งใดมีการปฏิบัติงานตามกฎหมายที่แตกต่างเป็นการเฉพาะแล้ว หน่วยงานของรัฐแห่งนั้นอาจเพิ่มเติมรายละเอียดการปฏิบัติงานตามกฎหมายที่แตกต่างนั้นได้โดยออกเป็น

ระเบียบ ทั้งนี้ โดยให้คำนึงถึงความถูกต้องครบถ้วน ความน่าเชื่อถือ สภาพความพร้อมใช้งาน และความมั่นคงปลอดภัยของระบบและข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

๗) การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามพระราชกฤษฎีกานี้ไม่มีข้อยกเว้น

ในมาตรา ๙ การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามพระราชกฤษฎีกานี้ ไม่มีผลเป็นการยกเว้นกฎหมายหรือหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายในเรื่องนั้นกำหนดไว้เพื่อการอนุญาต อนุมัติ การให้ความเห็นชอบ หรือการวินิจฉัย

- **ประกาศคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เรื่องแนวนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศของหน่วยงานภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๕๓**

ตามที่คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ได้มีการกำหนดแนวนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศของหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีการดำเนินการใดๆ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานของรัฐ และมีระบบการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศและเชื่อถือได้ตลอดจนมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล มีสาระสำคัญ ดังนี้

- ๑) หน่วยงานของรัฐต้องจัดให้มีนโยบายในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศของหน่วยงานเป็นลายลักษณ์อักษร
- ๒) หน่วยงานของรัฐต้องจัดให้มีข้อปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศของหน่วยงาน
- ๓) ข้อปฏิบัติในด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัย โดยต้องมีข้อปฏิบัติ ดังนี้
 - มีข้อกำหนดการเข้าถึงและควบคุมการใช้งานสารสนเทศ
 - มีข้อกำหนดการใช้งานตามภารกิจเพื่อควบคุมการเข้าถึงสารสนเทศ
 - ให้มีการบริหารจัดการการเข้าถึงของผู้ใช้งาน เพื่อควบคุมการเข้าถึงระบบสารสนเทศเฉพาะผู้ที่ได้รับอนุญาตแล้ว และผ่านการฝึกอบรม หลักสูตรการสร้างความตระหนักเรื่องความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ เพื่อป้องกันการเข้าถึงจากผู้ซึ่งไม่ได้รับอนุญาต
 - ให้มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ใช้งาน เพื่อป้องกันการเข้าถึงโดยไม่ได้รับอนุญาต การเปิดเผย การล่วงรู้ หรือการลักลอบทำสำเนาข้อมูลสารสนเทศ และการลักขโมยอุปกรณ์ประมวลผลสารสนเทศ
 - ให้มีการควบคุมการเข้าถึงเครือข่าย เพื่อป้องกันการเข้าถึงบริการทางเครือข่ายโดยไม่ได้รับอนุญาต
 - ให้มีการควบคุมการเข้าถึงระบบปฏิบัติการ เพื่อป้องกันการเข้าถึงระบบปฏิบัติการโดยไม่ได้รับอนุญาต
 - ให้มีการควบคุมการเข้าถึงโปรแกรมประยุกต์หรือแอปพลิเคชันและสารสนเทศ
 - หน่วยงานของรัฐที่มีระบบสารสนเทศต้องจัดทำระบบสำรอง
 - หน่วยงานของรัฐต้องจัดให้มีการตรวจสอบและประเมินความเสี่ยงด้านสารสนเทศ
 - หน่วยงานของรัฐต้องกำหนดความรับผิดชอบที่ชัดเจน กรณีระบบคอมพิวเตอร์หรือข้อมูลสารสนเทศเกิดความเสียหายหรืออันตรายใดๆ แก่องค์กรหรือผู้หนึ่งผู้ใด
 - หน่วยงานของรัฐสามารถเลือกใช้ข้อปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศที่ต่างไปจากประกาศฉบับนี้ได้ หากแสดงให้เห็นว่า ข้อปฏิบัติที่เลือกใช้มีความเหมาะสมกว่าหรือเทียบเท่า

- **ประกาศคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๓**

คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ จึงได้จัดทำประกาศเรื่อง “หลักเกณฑ์และวิธีการในการจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๓” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ให้น่าเชื่อถือ และมีผลในทางกฎหมายเช่นเดียวกับการทำธุรกรรม โดยวิธีการทั่วไปที่เคยปฏิบัติอยู่เดิม มีสาระสำคัญ ดังนี้

๑) ให้มีการจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้มีกระบวนการในการจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความอย่างน้อย ดังนี้

- กระบวนการจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้เป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์
- กระบวนการตรวจสอบและรับรองว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่จัดทำหรือแปลงนั้นมีความหมายเหมือนกับเอกสารและข้อความเดิม
- กระบวนการบันทึกหลักฐานการดำเนินการจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
- กระบวนการบันทึกเมตาดาตาในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นข้อความบรรยายสาระสำคัญของเอกสารและข้อความ ซึ่งต้องครอบคลุมให้สามารถสืบค้นเอกสารและข้อความนั้นได้ถูกต้อง

๒) การจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีผู้รับผิดชอบดำเนินการในการจัดทำหรือแปลงในเรื่องของวิธีการดังกล่าวอย่างน้อย ดังนี้

- จัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
- ตรวจสอบและรับรองความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้จากการจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ว่า ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีความหมายหรือรูปแบบเหมือนกับเอกสารและข้อความเดิม
- ตรวจสอบกระบวนการจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้
- ตรวจสอบและรับรองความถูกต้องและครบถ้วนของเมตาดาตา

๓) การจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้ อย่างน้อยต้องครอบคลุมหัวข้อต่อไปนี้

- การระบุตัวตน (Identification)
- การยืนยันตัวตน (Authentication)
- อนุญาตเฉพาะผู้มีสิทธิเข้าถึง (Authorization)
- ความรับผิดชอบต่อผลของการกระทำ (Accountability)

๔) การจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น ให้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีความละเอียดและความชัดเจนของเอกสารและข้อความเดิม

๕) ให้ผู้จัดทำหรือแปลงมีหน้าที่รักษาและดำรงสภาพของระบบการจัดทำหรือแปลงเอกสารไว้ให้สมบูรณ์ เพื่อให้มีการกำกับดูแลหรือการตรวจสอบได้ตลอดเวลา จากคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์หรือหน่วยงานอื่นที่คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มอบหมายหรือหน่วยงานที่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

๑.๑๐ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- **วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม**

“พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วนและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน” โดยกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ไว้ ๔ ตัวชี้วัด โดยแบ่งการประเมินเป็น ๒ มิติ ดังนี้

- ๑) **มิติการประเมินจากภายนอก** : โดยใช้อ้างอิงคะแนนคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทยในดัชนีความสามารถแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum (WEF) เพื่อสะท้อนความสำเร็จในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม
- ๒) **มิติการประเมินจากภายใน** : ใช้วัดความสำเร็จของการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ทั้ง ๔ ข้อ ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ ซึ่งส่งผลให้ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ได้แก่
 - (๑) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย
 - (๒) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
 - (๓) สัดส่วนต้นทุนการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
 - (๔) การขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศบรรลุค่าเป้าหมาย

- **พันธกิจกระทรวงคมนาคม**

- ๑) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ
- ๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการจราจรให้เพียงพอกับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต
- ๓) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง
- ๔) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง
- ๕) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ
- ๖) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

- **ค่านิยมกระทรวงคมนาคม “i-GETT”**

- | | |
|-----------------|--------------------|
| (๑) Inclusive | บริการทั่วถึง |
| (๒) Green | ใส่ใจสิ่งแวดล้อม |
| (๓) Efficient | มีประสิทธิภาพ |
| (๔) Technology | รู้จักใช้เทคโนโลยี |
| (๕) Transparent | มีความโปร่งใส |

- **ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔**

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ ประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ ๔ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” เป็นการพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยงทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีเป้าประสงค์ ๓ ข้อ คือ

- ๑) เพื่อมีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน
- ๒) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้
- ๓) มีการพัฒนาระบบขนส่งที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

โดยกำหนดกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ จำนวน ๕ กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ ๑.๑ ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน : เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบำรุงทางหลวง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและแบ่งเบาภาระของหน่วยงาน
- กลยุทธ์ ๑.๒ พัฒนาการบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ : เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งให้เชื่อมโยง ครอบคลุม และเข้าถึงได้
- กลยุทธ์ ๑.๓ เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่ง : เพิ่มความคล่องตัว และขีดความสามารถในการรองรับปริมาณความต้องการของการเดินทางในอนาคต และเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง
- กลยุทธ์ ๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม : มีการพัฒนาระบบขนส่งที่สามารถรองรับการบริการผู้สูงอายุ ผู้พิการมากขึ้น และมีบริการเชิงสังคมที่เพียงพอ และได้รับการสนับสนุนที่เหมาะสม
- กลยุทธ์ ๑.๕ ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม : ส่งเสริมการลดการใช้พลังงานสิ้นเปลืองในภาคการขนส่ง (Avoid) ส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งที่สะอาด (Shift) สนับสนุนการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น (Improve)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ “ปลอดภัยและมั่นคง” เป็นการยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง มีเป้าประสงค์ ๓ ข้อ คือ

- ๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง
- ๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย
- ๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของการขนส่ง

โดยกำหนดกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ จำนวน ๔ กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ ๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง : มีการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน และความปลอดภัยของยานพาหนะ
- กลยุทธ์ ๒.๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง : มีการใช้ความรู้ด้านความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ระบบขนส่ง และกระบวนการออกใบอนุญาตผู้ควบคุมยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพ
- กลยุทธ์ ๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง : มีการปรับปรุงความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง
- กลยุทธ์ ๒.๔ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง : มีมาตรการความปลอดภัยของระบบขนส่งจากภัยธรรมชาติและภัยก่อการร้าย ระบบตอบสนองและ

จัดการอุบัติเหตุเมื่อเกิดเหตุเพื่อบรรเทาผลกระทบ และมีแผนฟื้นฟูของระบบขนส่งภายหลังเกิดเหตุให้กลับคืนสู่ภาวะปกติ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ” เป็นการพัฒนาขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ มีเป้าประสงค์ ๔ ข้อ คือ

- ๑) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ
- ๒) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล
- ๓) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
- ๔) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลเศรษฐกิจ

โดยกำหนดกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์ที่ ๓ จำนวน ๓ กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ : มีโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนาเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาในภาคส่วนที่สำคัญ ได้แก่ การท่องเที่ยว เขตเศรษฐกิจพิเศษ อุตสาหกรรมและเกษตรกรรม
- กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์ : การเพิ่มขึ้นของเส้นทางที่ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ และปริมาณการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ
- กลยุทธ์ ๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ : มีระบบการกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจที่ชัดเจนและสอดคล้องกับบริบท มีการปรับปรุง/พัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับข้อค้นพบ การเพิ่มขึ้นของระดับการแข่งขันในตลาดการขนส่ง ราคา/ต้นทุนในระบบการขนส่งลดลง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์” เป็นการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ มีเป้าประสงค์ ๔ ข้อ คือ

- ๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง
- ๒) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง
- ๓) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่หน่วยงาน
- ๔) หน่วยงานมีความโปร่งใส และสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณะ

โดยกำหนดกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์ที่ ๔ จำนวน ๖ กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ ๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป : มีระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับที่สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป และสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้ประสบผลสำเร็จ
- กลยุทธ์ ๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง : องค์กรภาครัฐได้รับการพัฒนาตามแผนงานอย่างต่อเนื่อง และสามารถสร้างประสิทธิผลได้ตามเป้าหมายของหน่วยงาน
- กลยุทธ์ ๔.๓ พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ : มีระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการที่ได้รับการพัฒนา และสามารถสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้ประสบผลสำเร็จ

- กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง : มีระบบเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่งที่มีคุณภาพตรงตามความต้องการของผู้ใช้งาน และได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ ๔.๕ พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง : ทรัพยากรบุคคลด้านการขนส่งได้รับการพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานตามภารกิจ งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่งได้รับการส่งเสริมและพัฒนาให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน
- กลยุทธ์ ๔.๖ ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส : หน่วยงานด้านการขนส่งมีความน่าเชื่อถือจากสาธารณะ

๑.๑๑ แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- **วิสัยทัศน์กรมทางหลวง**

“ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ” โดยวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงแฝงไปด้วยมิติการดำเนินงานด้านงานทางใน ๔ มิติ ได้แก่

- ๑) **มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก** : มีระบบทางหลวงที่มีคุณภาพตามมาตรฐานที่ทันสมัย สู่การสร้างความสะดวกสบายมิติต่างๆ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การพัฒนาคุณภาพชีวิต และการเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ โดยมีมิติความสะดวกสบายของกรมทางหลวง ดังนี้
 - ระบบทางหลวงที่เข้าถึง (Accessibility) ใ้ดง่ายและสะดวกโดยประชาชนและผู้ใช้งาน เพื่อยกระดับคุณภาพการดำเนินชีวิตและการดำเนินธุรกิจ
 - ระบบทางหลวงที่คล่องตัว (Mobility) อย่างสมดุลทั้งระบบ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการเดินทางขนส่ง ซึ่งมีระยะเวลาการเดินทางที่เชื่อถือได้
 - ระบบทางหลวงที่มีระดับการให้บริการ (Serviceability) อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อให้สามารถใช้งานระบบทางหลวงได้เต็มศักยภาพ
 - ระบบทางหลวงที่มีการใช้เทคโนโลยีและเทคโนโลยีดิจิทัล (Technology and Digital Technology) เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการแก่ผู้ใช้งาน ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
 - ระบบทางหลวงที่มีความสวยงาม สอดรับกับวัฒนธรรมในพื้นที่ เป็นมิตรกับสังคม และสิ่งแวดล้อม (Sustainability) เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการ และประชาชน
- ๒) **มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย** : การมีระบบทางหลวงที่ปลอดภัย (Safety) ที่ดีต่อผู้ให้บริการ ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อันเป็นไปตามมาตรฐานที่ทันสมัย ทั้งในเชิงโครงสร้างทางกายภาพของระบบทางหลวง อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนระบบทางหลวง การอำนวยความสะดวก รวมถึงการสร้างจิตสำนึกและค่านิยมด้านความปลอดภัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ผู้ใช้งาน และลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ
- ๓) **มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง** : การมีระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) กับมิติความต้องการของประเทศในด้านต่างๆ ได้แก่

- การเชื่อมโยงกับการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ ทั้งรถไฟ เรือ เครื่องบิน จักรยาน รวมถึงระบบขนส่งมวลชน
- การเชื่อมโยงกับทางหลวงต่างๆ ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบทางหลวงทั้งในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่
- การเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์และนโยบายกระทรวงคมนาคม รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานต่างๆ ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการสร้างระบบการเดินทางขนส่งที่ยั่งยืนของประเทศและภูมิภาค
- การเชื่อมโยงกับนโยบายของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และของหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เพื่อสนับสนุนแผนและนโยบายในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและพัฒนาสังคม

๔) **มิติของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร** : กรมทางหลวงจะสามารถทำให้ระบบทางหลวงมีความสะดวก ปลอดภัย และเกิดการเชื่อมโยงได้ก็ต่อเมื่อกรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบบริหารองค์กรที่ต่อเนื่องและครอบคลุมทุกมิติ เช่น การพัฒนาแผนงานโครงการและการดำเนินงานเพื่อผลสัมฤทธิ์ตามบทบาทพันธกิจ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ การปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนด การพัฒนาระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล การประชาสัมพันธ์ การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ การบริหารทรัพยากรบุคคล การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การบริหารเครื่องจักร การจัดการระบบพัสดุ การบริหารงบประมาณ การพัฒนากฎระเบียบและแนวทางการปฏิบัติ การคำนึงถึงส่วนรวม การมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การคงไว้ซึ่งธรรมาภิบาล การยึดมั่นในหลักเศรษฐกิจพอเพียง และความโปร่งใส

- **พันธกิจกรมทางหลวง**

- ๑) พัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ์ เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม
- ๒) ควบคุมดูแลระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐาน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี
- ๓) พัฒนาระบบบริหารองค์กร (Organization Management) ตามหลักธรรมาภิบาล

- **ค่านิยมกระทรวงคมนาคม**

“HIGHWAYS”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ
รับผิดชอบต่อพันธกิจ เกษะติดตามการให้บริการ ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว”

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| ๑) High performance | สร้างสรรค์ผลงาน |
| ๒) Intelligent technology | ผสานเทคโนโลยี |
| ๓) Good knowledge | ด้วยความรู้ที่เหมาะสม |
| ๔) Honesty | ซื่อสัตย์ |
| ๕) Work smart | ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ |

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| ๖) Accountability | รับผิดชอบต่อพันธกิจ |
| ๗) Year-round commitment | เกาะติดการให้บริการ |
| ๘) Synergy | ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว |

- **วัฒนธรรม**

“D O H”

- ๑) Deliver Good Service to People : มุ่งให้เกิดการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน
- ๒) Obligate Governance and Sustainability : ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและความยั่งยืน
- ๓) Hold Accountability for Interests of National and People : คงไว้ซึ่งความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์ของชาติและประชาชน

- **เป้าหมายของการให้บริการ**

- ๑) การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์
- ๒) การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงที่รวดเร็ว ครอบคลุม และทันต่อสถานการณ์
- ๓) การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ
- ๔) การพัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเชื่อมโยงความสมดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานแห่งความพอเพียง

- **ยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔**

ยุทธศาสตร์กรมทางหลวงฯ ประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ ๔ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบทางหลวง : การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงตามความต้องการ มีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๔ ข้อ คือ

- ๑) มีระบบทางหลวงที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทาง การขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศด้วยการพัฒนาโครงข่ายของระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมต่อได้อย่างสมบูรณ์
- ๒) มีระบบทางหลวงที่คล่องตัวเพื่อสนับสนุนการเดินทางขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ด้วยการติดตามและแก้ไขสมรรถนะของระบบทางหลวงอย่างต่อเนื่อง
- ๓) มีการส่งเสริมการพัฒนาระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความเข้าใจและผสานความร่วมมือกับท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน ในขั้นตอนการพัฒนาโครงการ
- ๔) มีการพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการพัฒนาระบบทางหลวงที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัยนวัตกรรม มาตรฐาน ข้อกำหนด เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

โดยกำหนดกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ จำนวน ๖ กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ ๑.๑ พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น ประเทศ และภูมิภาค : เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่เข้าถึงและเชื่อมโยงได้อย่างสะดวก พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เชื่อมโยงสู่ทุกภูมิภาค และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและที่พักริมทางของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- กลยุทธ์ ๑.๒ พัฒนาและปรับปรุงระบบทางหลวง เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และความมั่นคง : เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงที่เข้าถึงและเชื่อมโยงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว ด่านและการค้าชายแดน และความมั่นคงของชาติ
- กลยุทธ์ ๑.๓ เพิ่มความคล่องตัวบนระบบทางหลวง และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ : เพื่อพัฒนาและแก้ไขสมรรถนะของโครงข่ายระบบทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง พัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงกับการเดินทางขนส่งรูปแบบอื่นๆ และสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในการเดินทางและขนส่งทางถนนได้อย่างคุ้มค่า
- กลยุทธ์ ๑.๔ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน การสำรวจการออกแบบ การจัดการภูมิทัศน์ที่ดิน และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม : เพื่อส่งเสริมการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและจัดการระบบทางหลวงผ่านความร่วมมือรูปแบบต่างๆ พัฒนาประสิทธิภาพการออกแบบโครงสร้างและภูมิทัศน์ของระบบทางหลวงที่สอดคล้องกับความต้องการ สภาพแวดล้อม และวัฒนธรรมท้องถิ่น พัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านภูมิทัศน์ที่ดินให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงการ และด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างความเข้าใจและลดผลกระทบ
- กลยุทธ์ ๑.๕ พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและข้อกำหนดด้านงานทาง ทั้งในด้านการออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ความปลอดภัย และให้บริการ : เพื่อพัฒนา ปรับปรุง แก้ไข มาตรฐาน ข้อกำหนด ทั้งในด้านการออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา อำนาจความปลอดภัย และการให้บริการ ให้มีความทันสมัยและรองรับความท้าทายในอนาคต
- กลยุทธ์ ๑.๖ พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการพัฒนาระบบทางหลวง : เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระบบทางหลวงอย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง พัฒนานวัตกรรมด้านการพัฒนาระบบทางหลวงด้วยตนเอง พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีด้านการพัฒนาระบบทางหลวง พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสารสำหรับการพัฒนาระบบทางหลวง ยกย่องและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการพัฒนาระบบทางหลวงร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ระดับการให้บริการ : การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง มีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๔ ข้อ คือ

- ๑) มีระบบทางหลวงที่รักษาระดับการให้บริการที่ดี ด้วยการบำรุงรักษาระบบทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง
- ๒) มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามมาตรฐาน และการพัฒนารูปแบบการให้บริการที่ทันสมัย

- ๓) มีการส่งเสริมการรักษาระดับการให้บริการ ภูมิทัศน์ ไหล่ทาง ทางเท้า ของระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการสร้างความร่วมมือจากท้องถิ่น ภาคประชาชน และภาคเอกชน
- ๔) มีการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาระดับการให้บริการที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัย นวัตกรรม เทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

โดยกำหนดกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ จำนวน ๖ กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ ๒.๑ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบทางหลวง : เพื่อบำรุงรักษาผิวทาง ของระบบทางหลวงให้มีความเรียบสม่ำเสมอตามมาตรฐาน และซ่อมแซมระบบทางหลวงให้ ปราศจากหลุมบ่อ
- กลยุทธ์ ๒.๒ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนระบบทางหลวง : เพื่อฟื้นฟู ทางหลวงที่เสียหายจากภัยพิบัติได้อย่างรวดเร็ว พัฒนาระบบระบายน้ำ ระบบป้องกัน การกัดเซาะ แก้ไขปัญหาทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติอย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ ๒.๓ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกสำหรับ ระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง : เพิ่มเพิ่มประสิทธิภาพให้บริการของสถานีตรวจสอบน้ำหนักให้มีความ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมาตรฐานสากล พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการ ตรวจสอบและการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้ทันสมัยและเป็นมาตรฐานสากล และตรวจจับ ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนด
- กลยุทธ์ ๒.๔ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ : เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและ ประชาชนในด้านการจราจรและระหว่างการเดินทาง เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ บนระบบทางหลวง และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการสำหรับการขออนุญาต
- กลยุทธ์ ๒.๕ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการ มีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคประชาชน : เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาภูมิทัศน์ ไหล่ทาง และทางเท้า สร้างเครือข่ายภาคประชาชนในการเฝ้าระวังและสังเกตการณ์ความผิดปกติต่างๆ บน ระบบทางหลวง และสร้างเครือข่ายช่วยรักษาทะเลทางเพื่อสร้างความรู้สึกร่วมกันและ เป็นเจ้าของทางหลวงร่วมกัน
- กลยุทธ์ ๒.๖ พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยี การ สร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบำรุงรักษาและการ ให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง : เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบำรุงรักษา และการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง พัฒนา นวัตกรรมด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวงด้วยตนเอง พัฒนาและ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีในด้านการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทาง หลวง ระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสารสำหรับการบำรุงรักษาและการ ให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง ยกย่องและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล สำหรับการบำรุงรักษาและการให้บริการอื่นๆ บนระบบทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ความปลอดภัย : การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ มีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๔ ข้อ คือ

- ๑) มีระบบทางหลวงที่ปลอดภัยด้วยการแก้ไขควบคุมตามมาตรฐานที่ดีและต่อเนื่อง

- ๒) มีความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ทันสมัย ด้วยการพัฒนาระบบจราจร ระบบควบคุม และระบบดัชนีประเมินความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง
- ๓) มีการส่งเสริมความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ยั่งยืน ด้วยการส่งเสริมค่านิยมและความเข้าใจด้านความปลอดภัยกับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ
- ๔) มีการพัฒนาประสิทธิภาพความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่ต่อเนื่อง ด้วยการวิจัยนวัตกรรมเทคโนโลยี เทคโนโลยีดิจิทัล ที่ทันสมัยอย่างบูรณาการและพอเพียง

โดยกำหนดกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์ที่ ๓ จำนวน ๖ กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง : เพื่อพัฒนาตัวชี้วัดสำหรับประเมินความปลอดภัยด้านกายภาพของระบบทางหลวง ป้องกันและปรับปรุงปัจจัยที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยตามหลักเกณฑ์มาตรฐาน
- กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาและปรับปรุงการลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง : เพื่อติดตามและวิเคราะห์จุดเสี่ยงบนทางระบบทางหลวง แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกความปลอดภัย
- กลยุทธ์ ๓.๓ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทางไหล่ทาง และทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวงอื่นๆ : เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการและกฎระเบียบในการควบคุมดูแลการใช้และการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า เพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการและกฎระเบียบในการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางหลวง และส่งเสริมการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการดำเนินการใดๆ ในเขตทาง ไหล่ทาง และทางเท้า
- กลยุทธ์ ๓.๔ พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการศึกษาด้านกฎระเบียบ ค่านิยม วินัยด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง : เพื่อประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงที่เข้าถึงและตรงจุด สนับสนุนการบูรณาการความปลอดภัยบนระบบทางหลวงทั้งในด้านกฎระเบียบ วินัย ค่านิยม การศึกษา กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- กลยุทธ์ ๓.๕ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจราจรและระบบควบคุมติดตามที่เกี่ยวข้อง : พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมติดตามระบบจราจรบนระบบทางหลวง พัฒนาและบำรุงป้ายและสัญลักษณ์บนระบบทางหลวงให้พร้อมใช้งาน พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมติดตามยานพาหนะบนระบบทางหลวง
- กลยุทธ์ ๓.๖ พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการผสมผสานเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง : เพื่อสร้างงานวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการและสามารถปฏิบัติได้จริง พัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยระบบทางหลวงด้วยตนเอง พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยบนระบบทางหลวง และระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสารสำหรับการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง ยกกระดับและเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนระบบทางหลวง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ระบบบริหารจัดการ : การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาลและยั่งยืน มีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๔ ข้อ คือ

- ๑) มีความรับผิดชอบต่อพันธกิจด้วยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมอย่างบูรณาการ
- ๒) เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากร การประชาสัมพันธ์ การจัดการสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีดิจิทัล
- ๓) เป็นองค์กรที่ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาบุคลากร งานวิจัย นวัตกรรม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงาน
- ๔) มีความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์สาธารณะ ด้วยการดำเนินงานและการจัดการข้อเรียกร้องบนพื้นฐานของความซื่อสัตย์และธรรมาภิบาล

โดยกำหนดกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์ที่ ๔ จำนวน ๖ กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ ๔.๑ พัฒนาและส่งเสริมการขับเคลื่อนและติดตามยุทธศาสตร์ รวมถึงการพัฒนาแผนงาน โครงการ และกิจกรรม : เพื่อพัฒนาแผนงาน นโยบาย และแผนปฏิบัติการด้านงานทาง บรพื้นฐานหลักเศรษฐกิจพอเพียงอย่างบูรณาการ ส่งเสริมการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงอย่างบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายในและภายนอก และเพื่อติดตามค่าเป้าหมายของการดำเนินงานตามแผนงานสู่การสร้างประสิทธิผลได้ตามเป้าหมาย
- กลยุทธ์ ๔.๒ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการพัสดุ การบริหารเครื่องจักร การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานขององค์กร : เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านงบประมาณอย่างถูกต้อง คุ่มค่า โปร่งใส และตรวจสอบได้ ยกระดับระบบพัสดุให้มีประสิทธิภาพ ถูกต้อง เป็นแนวทางเดียวกัน และอยู่ในระดับแนวหน้า บริหารจัดการเครื่องจักรและอุปกรณ์การสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจ เพิ่มประสิทธิภาพการประชาสัมพันธ์เชิงรุกให้รวดเร็ว ถูกต้อง ครบถ้วน ถึงกลุ่มเป้าหมาย และต่อเนื่อง และพัฒนาระบบดำเนินการและการจัดการอาคารสถานที่อย่างมีประสิทธิภาพ
- กลยุทธ์ ๔.๓ พัฒนาและส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร : เพื่อพัฒนา สนับสนุน และเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของหน่วยงานภายในกรมทางหลวงทั่วประเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงข้อมูลได้สะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ พัฒนาและเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่องค์กร และเตรียมความพร้อมการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่บุคลากรของกรมทางหลวง
- กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาและส่งเสริมการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล ร่วมกับการต่อยอดองค์ความรู้และประสบการณ์ทำงาน : เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลให้เกิดความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ พัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานตามภารกิจและตามบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป พัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรการอบรมที่ทันสมัย ครบคลุม และตรงตามความต้องการ ส่งเสริมการต่อยอดและถ่ายทอดองค์ความรู้และประสบการณ์การทำงานของบุคลากรกรมทางหลวง และสนับสนุนบุคลากรของกรมทางหลวงให้เป็นบุคลากรมืออาชีพที่มีความสุข

- กลยุทธ์ ๔.๕ พัฒนาและส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการปรับปรุงกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดำเนินงานให้ทันต่อบริบทของสังคมโลก : เพื่อส่งเสริมงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในภาคปฏิบัติจริง ปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ให้เกิดความชัดเจนและทันต่อเหตุการณ์ พัฒนาและปรับปรุงแนวทางดำเนินงานให้เกิดความทันสมัย และสนับสนุนให้เกิดการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกอย่างบูรณาการ
- กลยุทธ์ ๔.๖ พัฒนาและส่งเสริมการจัดการข้อร้องเรียน การจัดการสิ่งแวล้อม การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น และระบบบริหารจัดการ บนพื้นฐานของระบบธรรมาภิบาล : เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการข้อร้องเรียนจากผู้ใช้งาน ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ส่งเสริมและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการผลกระทบจากระบบทางหลวงที่มีต่อประชาชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ประเมินและพัฒนาการใช้งบประมาณ การดำเนินงาน และระบบบริหารจัดการของหน่วยงานภายในกรมทางหลวง ที่สอดคล้องกับระบบธรรมาภิบาลและหลักเศรษฐกิจพอเพียง

๑.๑๒ แผนยุทธศาสตร์พัฒนาบุคลากรดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

แผนยุทธศาสตร์พัฒนาบุคลากรดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ มีสาระสำคัญดังนี้

- **วิสัยทัศน์ยุทธศาสตร์**

บุคลากรของกระทรวงคมนาคมพร้อมขับเคลื่อนคมนาคมดิจิทัล

- **ประเด็นยุทธศาสตร์**

ประเด็นยุทธศาสตร์พัฒนาบุคลากรดิจิทัลฯ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

๑. ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : ยกระดับศักยภาพบุคลากรให้พร้อมในการก้าวเข้าสู่การเป็นคมนาคมดิจิทัล (Literacy & Development)
๒. ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนาและบริหารจัดการบุคลากรให้เป็นบุคลากรคมนาคมดิจิทัล เพื่อสร้างและใช้ดิจิทัลให้เกิดนวัตกรรมอย่างมีคุณค่า (Utilization & Management)
๓. ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ปลูกฝังวัฒนธรรมดิจิทัล และจริยธรรมการใช้ดิจิทัลในองค์กร (Culture & Mindset)
๔. ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : ประเมินผลศักยภาพบุคลากรในการสร้างคมนาคมดิจิทัล (Evaluation)

ทั้งนี้ ภาพรวมของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากรดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ดังภาพ

วิสัยทัศน์	บุคลากรของกระทรวงคมนาคมพร้อมขับเคลื่อนคมนาคมดิจิทัล			
	ยกระดับศักยภาพบุคลากรให้พร้อมในการก้าวเข้าสู่การเป็นคมนาคมดิจิทัล (Literacy & Development)	พัฒนาและบริหารจัดการบุคลากรคมนาคมดิจิทัลเพื่อสร้างและใช้ดิจิทัลให้เกิดนวัตกรรมอย่างมีคุณค่า (Utilization & Management)	ปลูกฝังวัฒนธรรมดิจิทัลและจริยธรรมการใช้ดิจิทัลในองค์กร (Culture & Mindset)	ประเมินผลศักยภาพบุคลากรในการสร้างคมนาคมดิจิทัล (Evaluation)
ยุทธศาสตร์	1.1 บุคลากรกระทรวงคมนาคมมีศักยภาพด้านดิจิทัลที่ตรงกับงานและทันต่อเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป 1.2 บุคลากรกระทรวงคมนาคมสามารถเป็นผู้นำดิจิทัล 1.3 มีการสร้างปัจจัยเกื้อหนุนการยกระดับศักยภาพบุคลากร เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล	2.1 มีการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลของกระทรวง เพื่อรองรับงานด้านคมนาคมดิจิทัล 2.2 มีการใช้ดิจิทัลเพื่อสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการบุคลากรของกระทรวงให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล	3.1 เกิดวัฒนธรรมดิจิทัล (Digital Culture) ภายในกระทรวงคมนาคม และมีการใช้ดิจิทัลในที่ทำงาน (Digital Workplace) 3.2 บุคลากรมีคุณธรรม จริยธรรมดิจิทัล และเกิดความรักและผูกพันกับองค์กร 3.3 บุคลากรมีความตั้งใจและความพยายามในการให้บริการ (Service Mind) 3.4 กระทรวงคมนาคมมุ่งสู่การเป็นองค์กรเปิดตามแนวทางรัฐเปิด (Open Government)	4.1 มีการประเมินผลศักยภาพบุคลากรกระทรวง ทั้งก่อนและหลังการเข้ารับการพัฒนาศักยภาพ เพื่อเตรียมความพร้อมและวางแผนพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ 4.2 มีการพัฒนาดัชนีชี้วัดของงานด้านคมนาคมดิจิทัล เพื่อสะท้อนคุณค่า และความสำเร็จของงานดิจิทัล
เป้าประสงค์	1.1.1 การพัฒนาศักยภาพด้านดิจิทัลของบุคลากร ที่ตรงกับสายงานและภาคส่วน 1.1.2 การพัฒนาศักยภาพดิจิทัลแก่บุคลากรที่เข้าใหม่ให้พร้อมต่อการทำงาน 1.1.3 การฝึกอบรมบุคลากรนอกรอบ เพื่อเป็นแกนนำถ่ายทอดความรู้ภายในหน่วยงานต่อ 1.1.4 การพัฒนาผู้เชี่ยวชาญด้านคมนาคมดิจิทัลของกระทรวง 1.2 การจัดตั้ง Talent Group เพื่อขับเคลื่อนคมนาคมดิจิทัล 1.2.2 การพัฒนา Talent Group เป็นผู้นำดิจิทัล 1.2.3 การพัฒนา Talent Group รุ่นใหม่ โดยมี Talent Group ปัจจุบันเป็น Mentor 1.3.1 การพัฒนาศายงานและเส้นทางสายอาชีพ 1.3.2 การสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรพัฒนาตนเอง 1.3.3 การบูรณาการทรัพยากรและองค์ความรู้ด้านดิจิทัลระหว่างหน่วยงานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร	2.1.1 การปรับปรุงอัตรากำลังคนให้มีความเหมาะสมและเพียงพอต่องานดิจิทัลขององค์กร 2.1.2 การสร้างการรับรู้ และสร้างแรงจูงใจเพื่อดึงดูดบุคลากรรุ่นใหม่เข้ามาทำงานกับกระทรวงคมนาคม 2.1.3 การสร้างนวัตกรรม และปรับปรุงการดำเนินงาน โดยเทคโนโลยีดิจิทัลมาสนับสนุน เพื่อทดแทนและแก้ปัญหาความไม่เพียงพอในอัตรากำลังพลด้านดิจิทัล 2.2.1 การพัฒนาระบบสนับสนุนการยกระดับศักยภาพบุคลากรกระทรวง 2.2.2 การพัฒนาระบบสนับสนุนการบริหารจัดการบุคลากร และสนับสนุนการวางนโยบายของผู้บริหารกระทรวง	3.1.1 การปฏิรูประบบของกระทรวงสู่วัฒนธรรมดิจิทัล 3.1.2 การปลูกฝังวัฒนธรรมดิจิทัลแก่บุคลากร 3.1.3 การสนับสนุนบุคลากรทุกระดับใช้งานดิจิทัลในที่ทำงาน 3.2.1 การปลูกฝังธรรมาภิบาลคุณธรรม และจริยธรรมดิจิทัลในองค์กร 3.2.2 การสร้างความรักและความผูกพันกับองค์กร 3.3.1 การพัฒนา Service Mind ขององค์กร โดยการนำนวัตกรรมดิจิทัลมาให้บริการประชาชน 3.4.1 การปลูกฝังแนวคิดการเป็นองค์กรเปิดตามแนวทางรัฐเปิด (Open Government) แก่บุคลากรกระทรวงคมนาคม	4.1.1 การประเมินระดับศักยภาพด้านดิจิทัลของบุคลากรกระทรวงคมนาคม 4.1.2 การออกแบบและพัฒนาหลักสูตรเพื่อยกระดับศักยภาพบุคลากรกระทรวงคมนาคมในช่องว่างการพัฒนาที่ยังมีอยู่ 4.2.1 การพัฒนาดัชนีชี้วัดของงานด้านคมนาคมดิจิทัล และการกำหนดให้ผูกกับการประเมินผลของการดำเนินงาน
กลยุทธ์				

๑.๑๓ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๔)

แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ.๒๕๖๑- ๒๕๖๕ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๔) มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- **วิสัยทัศน์**
“เป็นองค์กรที่เป็นเลิศด้านการบริการเครื่องจักรกลอย่างยั่งยืน”
- **พันธกิจ**
 - ๑) จัดหา ให้เช่า บำรุงรักษา และจำหน่ายเครื่องจักรกล
 - ๒) บริหารจัดการเงินทุนหมุนเวียนอย่างมีประสิทธิภาพ
 - ๓) สนับสนุนภารกิจของกรมทางหลวง
- **ค่านิยม**

“SAAP”

๑) Service

การให้บริการที่ดี/เป็นเลิศ

คือ มีความเป็นเลิศในด้านการบริการเครื่องจักรกลอย่างยั่งยืน

๒) Agility

ความคล่องตัวและปรับตัวตามสถานการณ์ได้ดี

คือ เงินทุนหมุนเวียนมีระบบการบริหารจัดการอย่างคล่องตัว

ปรับตัวได้ทั้งตามสถานการณ์ปกติและสถานการณ์วิกฤต

- ๓) **Accountability** **ความรับผิดชอบ**
คือ การมีบทบาทและปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นไปตามกรอบพันธกิจ
ของเงินทุนหมุนเวียนฯ
- ๔) **Professional** **ความเชี่ยวชาญในงาน มุ่งมั่น ทุ่มเท**
คือ การดำเนินงานด้วยความเป็นมืออาชีพเชี่ยวชาญในงาน
บริการเครื่องจักรกลและการบริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ
บูรณาการและทำงานเป็นทีม

● **เป้าประสงค์**

- ๑) มีเครื่องจักรกลที่มีศักยภาพ เพียงพอ สอดคล้องกับความต้องการของผู้รับบริการ
- ๒) มีการพัฒนาเงินทุนหมุนเวียนตามหลักการบริหารกิจการที่ดี
- ๓) พร้อมสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่ง โครงข่ายทางหลวงและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

● **ประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์**

ยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงฯ ประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ ๔ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้าน ประสิทธิภาพตามพันธกิจ	S๑.๑ เพิ่มประสิทธิภาพ เครื่องจักรกลเพื่อสนองความต้องการ ของผู้เข้าใช้งาน	๑) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ เครื่องจักรกลให้มีความ เหมาะสมเป็นไปตามความ ต้องการของผู้เข้าใช้
	S๑.๒ มีการบริหารสินทรัพย์ของ เงินทุนหมุนเวียนฯ ทั้งในการจัดซื้อ ให้เข้า บำรุงรักษา และจำหน่าย อย่างมีประสิทธิภาพ	๑) บริหารจัดการเงินทุนหมุนเวียน ให้เกิดความคุ้มค่า ๒) บริหารจัดการพนักงานขับ (mobile operator)
	S๑.๓ บริหารจัดการต้นทุนการ ดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ	๑) เพื่อให้มีต้นทุนที่มี ประสิทธิภาพ ๒) บริหารเครื่องจักรกลได้อย่างมี ประสิทธิภาพและคุ้มค่าต่อการ ลงทุน

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการบริการให้เช่าและบำรุงเครื่องจักรกล	S๒.๑ พัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของศูนย์บริการอย่างต่อเนื่อง	๑) สร้างความพึงพอใจในการให้บริการลูกค้าอย่างต่อเนื่อง ๒) รักษาระดับการให้บริการเป็นไปตามมาตรฐาน
	S๒.๒ เพิ่มศักยภาพลูกค้าในการให้เครื่องจักรกลผ่านกิจกรรมและการฝึกอบรมด้านการพัฒนาศักยภาพการใช้เครื่องจักรกล	๑) การสร้างความร่วมมือและการสร้างความสัมพันธ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
	S๒.๓ สร้างความสัมพันธ์และความร่วมมือระหว่างเงินทุนหมุนเวียนฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ด้านกระบวนการบริหารเครื่องจักรกลและเงินทุนหมุนเวียน	S๓.๑ นำระบบเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการเครื่องจักรกลในงานซ่อมและบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ	๑) เพิ่มขีดความสามารถในงานบำรุงรักษาเครื่องจักรกล ๒) เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีมาใช้ในการระบบบริหารจัดการงานซ่อมบำรุง
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ด้านการพัฒนาบุคลากรและพัฒนาองค์กร	S๔.๑ พัฒนาระบบสารสนเทศของเงินทุนหมุนเวียนให้มีความทันสมัยเหมาะสมกับการใช้งาน	๑) มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการจัดการเงินทุนหมุนเวียนฯ ที่มีคุณภาพตรงตามความต้องการของผู้ใช้งานและได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
	S๔.๒ มีการบริหารทรัพยากรบุคคลและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ	๑) ทรัพยากรบุคคลได้รับการพัฒนาให้มีความสามารถในการปฏิบัติงานตามภารกิจ
	S๔.๓ บุคลากรเงินทุนหมุนเวียนรับรู้และเข้าใจยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนและค่านิยมองค์กร	๑) บุคลากรรู้และเข้าใจแผนยุทธศาสตร์ เงินทุนหมุนเวียนฯ ๒) ส่งเสริมค่านิยมองค์กร

๑.๑๔ แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนฯ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕

แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนฯ เชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ.๒๕๖๑- ๒๕๖๕ ในยุทธศาสตร์ที่ ๔ ด้านการพัฒนาบุคลากรและพัฒนาองค์กร กลยุทธ์ข้อที่

- ๕๔.๑ พัฒนาระบบสารสนเทศของเงินทุนหมุนเวียนให้มีความทันสมัย เหมาะสมกับการใช้งาน
๕๔.๒ มีการบริหารทรัพยากรบุคคลและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
๕๔.๓ บุคลากรเงินทุนหมุนเวียนรับรู้และเข้าใจยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนและค่านิยมองค์กร

โดยกำหนดยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนงาน/โครงการ ดังนี้

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาและปรับปรุงเทคโนโลยี	๑. มีโครงสร้างอัตรากำลังที่เหมาะสม สอดคล้องกับพันธกิจของเงินทุนหมุนเวียนฯ	- โครงการปรับปรุงโครงสร้างและอัตรากำลังของเงินทุนหมุนเวียนฯ เดิม
	๒. มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการจัดการเงินทุนหมุนเวียนที่มีคุณภาพตรงตามความต้องการของผู้ใช้และได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง	- โครงการเสริมสร้างพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานเงินทุนหมุนเวียนฯ ปี ๒๕๖๔
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาสมรรถนะความรู้ความเชี่ยวชาญของบุคลากร	๑. ทรัพยากรบุคคลได้รับการพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานตามภารกิจ	- โครงการพัฒนาสมรรถนะความรู้ความเชี่ยวชาญของบุคลากร
	๒. มีการสื่อสารและเข้าถึงข้อมูลข่าวสารด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล	- โครงการพัฒนาช่องทางการสื่อสารและการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล
	๓. มีระบบการจัดการฐานข้อมูลทรัพยากรบุคคล	- โครงการปรับปรุงระบบฐานข้อมูลทรัพยากรบุคคล
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การจัดการความรู้ของเงินทุนหมุนเวียน	๑. มีระบบจัดการความรู้และส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศของการเรียนรู้	- โครงการการจัดการความรู้ของเงินทุนหมุนเวียนฯ
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การบริหารทรัพยากรบุคคลที่โปร่งใสและเป็นธรรม	๑. ส่งเสริมคุณธรรมและจริยธรรมของบุคลากร	- โครงการจัดกิจกรรมส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของบุคลากร
	๒. มีระบบจัดการข้อร้องเรียนร้องทุกข์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล	- โครงการจัดการข้อร้องเรียนร้องทุกข์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในการทำงาน	๑. มีสภาพแวดล้อมการทำงานที่สนับสนุนต่อคุณภาพชีวิตในการทำงาน	- กิจกรรมปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการทำงาน

๑.๑๕ แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

เพื่อให้บรรลุค่านิยมหลักและประเด็นยุทธศาสตร์ของเงินทุนหมุนเวียน ในการจัดทำแผนแม่บทด้านเทคโนโลยีดิจิทัลจึงได้จัดทำให้มีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ของเงินทุนหมุนเวียน เพื่อสร้างศักยภาพของบุคลากร พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ตลอดจนสนองตอบแก่ผู้ให้บริการ ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลไว้ ๕ ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ เพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

วัตถุประสงค์

พัฒนา ส่งเสริม เพิ่มศักยภาพบุคลากรของเงินทุนหมุนเวียนฯ ให้มีขีดสมรรถนะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเหมาะสมกับตำแหน่ง และสามารถนำความรู้มาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มศักยภาพในการทำงาน

เป้าหมาย

- ๑) บุคลากรของเงินทุนหมุนเวียนฯ ใช้ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานและในกิจกรรมต่างๆ
- ๒) พัฒนาศักยภาพบุคลากรทุกระดับให้มีความสามารถใช้เทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่องและให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- ๓) พัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของเงินทุนหมุนเวียนฯ ให้มีความรู้ความสามารถในการใช้งานเทคโนโลยีสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

โครงการ

- ๑) โครงการเสริมสร้าง พัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรที่ปฏิบัติงาน เงินทุนหมุนเวียนฯ (ดำเนินการแล้วเสร็จ)
- ๒) โครงการติดตามผลการฝึกอบรมบุคลากรของเงินทุนหมุนเวียนฯ ที่ปฏิบัติงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ปี ๒๕๖๕

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการให้บริการเพื่อให้ผู้ให้เช่า และผู้ให้บริการได้รับความสะดวก และได้รับการตอบสนองตรงตามความต้องการ

วัตถุประสงค์

พัฒนา ปรับปรุงการให้บริการด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศที่สะดวกรวดเร็วและทันสมัย

เป้าหมาย

- ๑) ผู้ใช้บริการของเงินทุนหมุนเวียนฯ ทั้งภายในและภายนอกกรมทางหลวงได้รับความสะดวกในการติดต่อสื่อสาร
- ๒) ผู้ใช้บริการของเงินทุนหมุนเวียนฯ สามารถแจ้งข้อร้องเรียนได้ง่ายขึ้นและได้รับการตอบสนองความต้องการ

โครงการ

- ๑) กิจกรรมจัดจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลและการเงินการบัญชีเพื่อการบริหารจัดการ

- ๒) โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของเงินทุนหมุนเวียนฯ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ

วัตถุประสงค์

พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และ/หรือ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน

เป้าหมาย

- ๑) สนับสนุนการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อลดต้นทุนโดยรวมและลดข้อจำกัดในเรื่องระยะทาง เวลา สถานที่ และความแตกต่างระหว่างบุคคล
- ๒) ผลักดันให้มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการตัดสินใจอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

โครงการ

- ๑) โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์งานเงินทุนหมุนเวียนฯ
- ๒) โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลและการเงินการบัญชีเพื่อการบริหารจัดการให้อยู่ในรูปแบบ ERP บนระบบ cloud computing ปี ๒๕๖๕

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในการสื่อสาร

วัตถุประสงค์

พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการสื่อสารให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย

- ๑) จัดให้มีช่องสัญญาณการสื่อสารข้อมูลเพื่อการแลกเปลี่ยนและให้ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานส่วนกลางกับส่วนภูมิภาคอย่างเพียงพอ
- ๒) จัดให้มีศูนย์ประสานงานทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อทำหน้าที่ประสานความร่วมมือระหว่างบุคลากรเงินทุนหมุนเวียนทั่วประเทศ

โครงการ

- ๑) โครงการจัดทำข้อมูลการขายทอดตลาดเครื่องจักรเงินทุนหมุนเวียนฯ บนเว็บไซต์

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนาระบบป้องกันความเสียหายและระบบสำรองข้อมูลสารสนเทศ

วัตถุประสงค์

พัฒนาระบบป้องกันความเสียหายและระบบสำรองข้อมูลสารสนเทศให้ผู้ใช้งานมีความเชื่อมั่นในประสิทธิภาพของข้อมูลสารสนเทศ

เป้าหมาย

- ๑) มีระบบสำรองข้อมูล DR-Site ที่สามารถนำมาใช้ทดแทนเมื่อเกิดปัญหากับระบบข้อมูลหลักได้
- ๒) ระบบสารสนเทศมีความปลอดภัยจากการบุกรุกของผู้ไม่ประสงค์ดี
- ๓) มีระบบยืนยันตัวตนและเก็บ Log file ตาม พรบ. คอมพิวเตอร์ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐

โครงการ

- ๑) กิจกรรมจัดจ้างบำรุงรักษาเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์สำหรับระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลและการเงินการบัญชีเพื่อการบริหารจัดการ
- ๒) กิจกรรมจัดจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์ป้องกันเครือข่าย (Firewall) สำหรับบริหารจัดการและป้องกันระบบเครือข่ายสารสนเทศ เงินทุนหมุนเวียนฯ

๑.๑๖ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๕

ภายใต้วิถีชีวิตใหม่ (New Normal) ที่ส่งผลกระทบทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม รวมถึงพฤติกรรมของปัจเจกบุคคล องค์กรเอกชน ซึ่งมีรูปแบบการดำเนินชีวิต กิจกรรม และพฤติกรรมต่างๆ ที่แตกต่างไปจากเดิม ส่งผลให้ภาครัฐจำเป็นต้องเตรียมพร้อมและรับมือกับการเปลี่ยนแปลงอย่างทันที่ (Rapid Change) ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ ด้านที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ แผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน ได้กำหนดทิศทางที่สำคัญในการพัฒนาระบบราชการ ที่มุ่งเน้นทั้งในด้านพัฒนาประสิทธิภาพภาครัฐและการยกระดับการบริการภาครัฐให้มีความรวดเร็ว ง่ายขึ้น ลดค่าใช้จ่าย ทันท่วงที มีความเป็นธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ เข้าถึงทุกกลุ่มโดยเน้นการให้บริการตามความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง รวมถึงการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้ดียิ่งขึ้น

สำนักงาน ก.พ.ร. ในฐานะหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราชการเห็นว่า การพัฒนาระบบราชการไทยในอนาคตต้องก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น เพื่อมุ่งสู่การเป็น “ภาครัฐที่น่าเชื่อถือ” ผ่านการพัฒนาระบบราชการเพื่อให้สามารถรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในพลวัตในบริบทโลก ที่เต็มไปด้วยความผันผวน (Volatility) ความไม่แน่นอน (Uncertainty) ความซับซ้อน (Complexity) และความกำกวม (Ambiguity) ซึ่งยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการ (พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๕) ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาระบบราชการไว้ใน ๓ ประเด็น ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาการบริการภาครัฐเพื่อประชาชน

มุ่งเน้นให้ภาครัฐมีบริการที่เป็นมาตรฐานสากลตอบสนองความต้องการของประชาชนในฐานะผู้รับบริการได้อย่างทันที ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านการเชื่อมโยงบริการของทุกหน่วยงานแบบเบ็ดเสร็จ โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัล ระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การปรับบทบาทภารกิจ และโครงสร้างหน่วยงานภาครัฐให้ทันสมัย ยืดหยุ่น รองรับการเปลี่ยนแปลง

มุ่งเน้นให้ภาครัฐมีความทันสมัย มีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ มีการจัดรูปแบบองค์กรใหม่ที่มีความยืดหยุ่นคล่องตัว และสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการเข้ามาช่วยจัดทำบริการสาธารณะภาครัฐ มุ่งเน้นการทำงานในลักษณะของเครือข่าย

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงานภาครัฐ

มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้ในการบูรณาการการทำงานและระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data)

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย (พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๕) ฉบับนี้ มีความสอดคล้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ แผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน แผนพัฒนา

เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) และนโยบายรัฐบาลเรื่องการปฏิรูป การบริหารจัดการ ภาครัฐ พร้อมทั้งได้วิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบราชการ และ กำหนดเป้าหมายการพัฒนาระบบราชการให้เป็นไปตามทิศทางการพัฒนาประเทศที่สำคัญ โดยมุ่งเน้นให้ภาครัฐมี ขนาดที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีและฐานข้อมูล (Data Driven) และนำนวัตกรรม มาเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการบริหารงานภาครัฐ (Innovation Driven) อันจะส่งผลให้ภาครัฐมีประสิทธิภาพ สูงขึ้น ประชาชนได้รับการบริการภาครัฐที่ตรงตามความต้องการ และประชาชนมีความเชื่อมั่นในภาครัฐ (Public Trust) ต่อไป

๑.๑๗ แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕

การพัฒนาและปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐเป็นหนึ่งในประเด็นการดำเนินการปฏิรูปประเทศ ที่สำคัญตาม กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนการปฏิรูปประเทศ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) กำหนดให้ต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาการบริหารงานบุคคลภาครัฐเพื่อจูงใจให้ผู้มีความรู้ ความสามารถอย่างแท้จริงเข้ามาทำงานในหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งพัฒนาบุคลากรภาครัฐให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริม การเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง มุ่งเน้นให้กำลังคนภาครัฐมีสมรรถนะสูง มีความสามารถ ทักษะ และสมรรถนะที่ทันสมัย ปฏิบัติงานอย่างมีคุณภาพและยึดมั่นในคุณธรรม รวมถึงพัฒนาภาวะผู้นำในทุกระดับให้มีขีดความสามารถสูง มีความ รับผิดชอบ มีความเป็นมืออาชีพ

โดยที่การพัฒนาบุคลากรภาครัฐเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้องค์กรภาครัฐสามารถขับเคลื่อนการพัฒนา ประเทศภายใต้บริบทความท้าทายและการเปลี่ยนแปลงแบบพลิกผันได้ ประกอบกับบริบทผันผวนที่เกิดขึ้นใน ปัจจุบัน ส่งผลให้ต้องมีการทบทวนหลักการ แนวทาง รูปแบบการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การ เปลี่ยนกระบวนทัศน์ของการพัฒนาที่ต้องเน้นให้บุคลากรภาครัฐเรียนรู้และพัฒนาตนเอง การสร้างระบบนิเวศที่ ส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาที่ยืดหยุ่นต่อเนื่อง พร้อมปรับให้ทันกับการเปลี่ยนแปลง รวมถึงการนำเทคโนโลยี ดิจิทัลมาใช้ในการกระบวนการเรียนรู้และพัฒนา เพื่อเร่งการเสริมสร้างศักยภาพและประสิทธิภาพการทำงานของบุคลากร ภาครัฐ

สำนักงาน ก.พ. ในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่ตามมาตรา ๑๓ (๗) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพล เรือน พ.ศ. ๒๕๕๑ ในการจัดทำยุทธศาสตร์ ประสาน และดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ ข้าราชการฝ่ายพลเรือน จึงกำหนด “แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕” เพื่อให้บุคลากรและ หน่วยงานภาครัฐได้ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถในการปฏิบัติงานที่เหมาะสมทันต่อ เหตุการณ์ นำการเปลี่ยนแปลงด้วยการสร้างนวัตกรรมและการตอบสนองประชาชนและส่วนรวมได้อย่างมี ประสิทธิภาพ โดยมีสาระสำคัญของแนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ดังนี้

วัตถุประสงค์

“แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบแนวทางให้

๑. บุคลากรภาครัฐใช้ในการบริหารการเรียนรู้และพัฒนาตนเอง โดยการประเมินและวางแผนการพัฒนาของ ตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในบริบทที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว
๒. หน่วยงานและผู้บริหารภาครัฐใช้ในการส่งเสริมให้บุคลากรภาครัฐทุกคนมีกรอบความคิดและทักษะที่ เหมาะสมในการปฏิบัติงาน สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงของบริบทโลกและบริบทประเทศในปัจจุบันและ อนาคต

๓. หน่วยงานภาครัฐสร้างระบบนิเวศในการทำงาน (Ecosystem) ที่เอื้อให้บุคลากรภาครัฐเกิดการเรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

หลักการและแนวคิดที่นำมาใช้เป็นกรอบในการพัฒนา

๑. แนวคิดการเรียนรู้และพัฒนาในศตวรรษที่ ๒๑ (๒๑st Century Skills) ที่ให้ความสำคัญกับการเรียนรู้และพัฒนาที่สนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้ที่ไม่หยุดนิ่ง ตอบสนองการผสมผสานระหว่างการทำงานและการใช้ชีวิตภายใต้บริบทความท้าทายในศตวรรษที่ ๒๑ และการเปลี่ยนแปลงและความก้าวหน้าของเทคโนโลยี โดยกำหนดกรอบความคิดและกรอบทักษะที่ผสมผสานทักษะในการทำงานและการใช้ชีวิต ทักษะด้านการเรียนรู้ และสร้างนวัตกรรม และทักษะด้านข้อมูล สื่อและเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเป็นเครื่องมือให้บุคลากรภาครัฐได้เรียนรู้และพัฒนาตนเอง รวมถึงเป็นเครื่องมือให้หน่วยงานภาครัฐใช้ในการกำหนดแนวทางส่งเสริมให้บุคลากรภาครัฐ เกิดการเรียนรู้และพัฒนาที่มีประสิทธิภาพ
๒. การสร้างสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศในการทำงานที่มีผลต่อประสิทธิภาพของบุคลากร ปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างองค์กร โครงสร้างอำนาจ โครงสร้างกฎหมาย สภาพแวดล้อมทางกายภาพ และสภาพแวดล้อมทางจิตวิทยา รวมถึงระบบการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลภาครัฐ ต้องได้รับการพัฒนาและปรับปรุง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาที่ไม่แยกตัวออกจากระบบการบริหารองค์กร การปฏิบัติงานและการบริหารทรัพยากรบุคคลในภาพรวม
๓. รูปแบบการเรียนรู้และพัฒนาที่มีเป้าหมายและให้ความสำคัญกับการสร้างประสบการณ์ที่ดีกับการทำงานในหน่วยงานราชการ (Employee Experience) โดยคำนึงถึงตัวบุคลากรเป็นศูนย์กลาง มีการออกแบบการเรียนรู้และพัฒนาที่คำนึงถึงความต้องการและความจำเป็นของแต่ละบุคคล ภายใต้กรอบการปฏิรูปภาครัฐและการพัฒนาระบบราชการ เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ของหน่วยงานและอาศัยเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเครื่องมือในการยกระดับขีดความสามารถของบุคลากรภาครัฐ
๔. การพัฒนาที่คำนึงถึงการขับเคลื่อนภารกิจหลักของภาครัฐ ๔ ด้าน ประกอบด้วย (๑) ด้านการพัฒนานโยบาย (๒) ด้านการให้บริการและการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน (๓) ด้านการบริหารสัญญาจ้าง และ (๔) ด้านการบริหารเครือข่าย ภายใต้แรงกดดันที่ต้องตอบสนองความต้องการของประชาชนและบริบทความท้าทายและการเปลี่ยนแปลง โดยการพัฒนาทักษะที่ส่งเสริมให้ ๑๑ บุคลากรภาครัฐสามารถปฏิบัติงานภารกิจข้างต้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งทักษะที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ (Professional Skills) ทักษะเชิงกลยุทธ์ (Strategic Skills) และทักษะเชิงนวัตกรรม (Innovative Skills)
๕. การพัฒนาที่สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่และการเติบโตตามเส้นทางอาชีพ เพื่อการพัฒนาภาวะผู้นำในทุกๆ ระดับ เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ และเตรียมความพร้อมบุคลากรภาครัฐในการเติบโตตามเส้นทางอาชีพ โดยจำแนกบุคลากรออกเป็น ๕ กลุ่ม ประกอบด้วย (๑) บุคลากรแรกบรรจุ (๒) บุคลากรผู้มีประสบการณ์ (๓) บุคลากรที่มีบทบาทเป็นหัวหน้างาน (๔) บุคลากรที่ดำรงตำแหน่งประเภทอำนวยการ และ (๕) บุคลากรที่ดำรงตำแหน่งประเภทบริหาร
๖. การเรียนรู้และพัฒนาเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของทุกคนและทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นบุคลากรผู้บังคับบัญชาทุกระดับ

ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ มีความเชื่อมโยงกับนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ ดังนี้

๑. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๒๕๘ ข (๔) กำหนดการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดินในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลภาครัฐ โดยให้มีการปรับปรุงและพัฒนาการ

บริหารงานบุคคลภาครัฐเพื่อจูงใจให้ผู้มีความรู้ความสามารถอย่างแท้จริงเข้ามาทำงานในหน่วยงานของรัฐ และสามารถเจริญก้าวหน้าได้ตามความสามารถและผลสัมฤทธิ์ของงานของแต่ละบุคคล มีความซื่อสัตย์ สุจริต กล้าตัดสินใจและกระทำในสิ่งที่ถูกต้องโดยคิดถึงประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ส่วนตัว มีความคิด สร้างสรรค์และคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อให้การปฏิบัติราชการและการบริหารราชการแผ่นดิน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. **ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐** ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ กำหนดเป้าหมายเพื่อปรับเปลี่ยนภาครัฐที่ยึดหลัก “ภาครัฐของประชาชน เพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” โดยภาครัฐต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน หลักคุณธรรม จริยธรรมและความซื่อสัตย์สุจริต มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น เป็นมืออาชีพ และมีการพัฒนาตามเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ
๓. **แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)** ประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ มุ่งเน้นพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐให้มีความทันสมัย ภาครัฐมีขนาดเหมาะสมกับภารกิจ มีสมรรถนะสูง ตอบสนองปัญหาความต้องการของประชาชนและสนับสนุนให้เป็นประเทศไทย ๔.๐ และเน้นการสร้างและพัฒนาศักยภาพภาครัฐให้มีความรู้ความสามารถและสมรรถนะสูง มีทักษะการคิดวิเคราะห์ และการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาที่สาม ทักษะด้านดิจิทัล มีทัศนคติและกรอบความคิดในการทำงานเพื่อให้บริการประชาชนด้วยความรับผิดชอบและความสุจริต มีคุณธรรมและจริยธรรม สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นได้อย่างเป็นรูปธรรม
๔. **แผนการปฏิรูปประเทศ ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕** ได้กำหนดกลไกระบบบริหารงานบุคคลที่สามารถดึงดูด สร้าง และรักษาคณดี คนเก่งไว้ในภาครัฐ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อให้บุคลากรภาครัฐทุกระดับและสายอาชีพมีขีดความสามารถ ทักษะและสมรรถนะในการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ สอดคล้องกับสายอาชีพ ช่วงอายุ และพื้นที่ปฏิบัติงาน ผู้บริหารทุกระดับในภาครัฐมีภาวะผู้นำที่เป็นตัวอย่าง (Leadership by Example) สามารถสร้างนวัตกรรมการบริหารได้อย่างต่อเนื่อง ภาครัฐมีผู้นำรุ่นใหม่ที่มีทักษะ และทัศนคติที่พร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ และบุคลากรภาครัฐทุกระดับมีภาวะผู้นำในการเปลี่ยนแปลง
๕. **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔** ได้กำหนด เป้าหมายโดยยึดหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” “การพัฒนาที่ยั่งยืน” และ “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” ๑๓ โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมและพัฒนาธรรมาภิบาลในภาครัฐอย่างเป็นรูปธรรมทั้งด้านระบบการบริหารงาน และบุคลากรมีการบริหารจัดการภาครัฐที่โปร่งใส มีประสิทธิภาพ สามารถตรวจสอบได้อย่างเป็นธรรม และประชาชนมีส่วนร่วม มีการกระจายอำนาจ และแบ่งภารกิจรับผิดชอบที่เหมาะสมระหว่างส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น
๖. **มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๐** เห็นชอบให้ข้าราชการและบุคลากรภาครัฐเร่งพัฒนาตนเองและสนับสนุนการพัฒนาผู้อื่นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีทักษะด้านดิจิทัลในระดับที่สามารถนำเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาใช้ในการปฏิบัติงานให้เกิดประโยชน์สูงสุด และสามารถสร้างสรรค์นวัตกรรมการทำงานหรือการให้บริการภาครัฐที่ทันสมัยและมีการเชื่อมโยงการทำงานและข้อมูลข้ามหน่วยงาน และการสร้างรัฐบาลแบบเปิดด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อการปรับเปลี่ยนเป็นรัฐบาลดิจิทัลและการพัฒนา ประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ได้กำหนดประเด็นและแนวทางการดำเนินการสำหรับบุคลากรและหน่วยงานภาครัฐไว้ ๓ ประการ ดังนี้

๑. ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ ระบบนิเวศในการทำงาน (Ecosystem) ที่ส่งเสริมและสนับสนุนการเรียนรู้และการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐมีสภาพแวดล้อมและระบบการทำงานที่เอื้อต่อการเรียนรู้และการพัฒนากรอบความคิดและกรอบทักษะ สำหรับการทำงานและการดำเนินชีวิตท่ามกลางความท้าทายในยุคดิจิทัลและศตวรรษที่ ๒๑
๒. ประเด็นการพัฒนาที่ ๒ พัฒนารอบทักษะ (Skillsets) การทำงานในยุคดิจิทัลและศตวรรษที่ ๒๑ และการสร้างนวัตกรรมที่ตอบสนองต่อการขับเคลื่อนภารกิจตามแผนการปฏิรูปประเทศ แผนยุทธศาสตร์ชาติ ตลอดจนการพัฒนากระบวนการในอนาคต เพื่อให้บุคลากรภาครัฐมีทักษะที่จำเป็นในการขับเคลื่อนการปฏิรูปภาครัฐ สร้างผลลัพธ์เชิงนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐและประชาชน และการผลานการทำงานและการใช้ชีวิตอย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ประเด็นการพัฒนาที่ ๓ ปลูกฝังบุคลากรภาครัฐให้มีกรอบความคิด (Mindset) ในการเรียนรู้และพัฒนาตนเอง การมุ่งเน้นประโยชน์ส่วนรวมและทำงานบนหลักคุณธรรม ประยุกต์หลักสากลอย่างเหมาะสม และทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในบริบทที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้บุคลากรภาครัฐมีคุณลักษณะในการเป็นผู้ใฝ่เรียนรู้และพัฒนา ให้ความสำคัญกับประโยชน์ส่วนรวม ทำงานด้วยความเป็นธรรมไม่เลือกปฏิบัติ ยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรม และมีทัศนคติแบบสากลที่สอดคล้องกับยุคดิจิทัล เพื่อร่วมกันสร้างภาครัฐที่ทันสมัย เป็นที่พึงของประชาชนและเชื่อถือไว้วางใจได้

ผลลัพธ์ที่คาดหวัง

การดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวนี้ มุ่งหวังที่จะนำบุคลากรและหน่วยงานภาครัฐไปสู่การได้รับความเชื่อถือไว้วางใจจากประชาชนในฐานะ “ภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” ที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีมีขนาดเล็กและโปร่งใส สร้างผลผลิตและนวัตกรรมเพื่อการพัฒนาประเทศและยกระดับชีวิตของประชาชนโดย

๑. บุคลากรภาครัฐในอนาคตเป็นผู้ที่ “มองภาพใหญ่และเข้าใจภารกิจขององค์กร” โดยเข้าใจบริบทแวดล้อมที่มีผลต่อภารกิจงานขององค์กรภาครัฐและบทบาทหน้าที่ของตนเอง (Big Picture Thinker) “เป็นนวัตกรรมที่เน้นสร้างผลสัมฤทธิ์” ที่มีคุณค่าและประโยชน์ต่อส่วนรวมและประชาชน (Result oriented Innovator) “ยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรม” และการทำงานเพื่อประโยชน์ส่วนรวม (Person of Integrity) และ “ให้ความสำคัญกับการทำงานบูรณาการ” และสร้างพันธมิตรกับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชนผู้รับบริการ (Professional Collaborator)
๒. หน่วยงานภาครัฐมีระบบนิเวศในการทำงานที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบท สามารถส่งเสริมให้บุคลากรภาครัฐเกิดการเรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่องและสามารถแสดงพฤติกรรมที่คาดหวังออกมาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถดึงดูดและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีศักยภาพในการขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลง

๑.๑๘ ยุทธศาสตร์การพัฒนาคุณภาพชีวิตข้าราชการพลเรือนสามัญ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๖

ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรบุคคล มีดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาคุณภาพชีวิตข้าราชการด้านการทำงาน

เพื่อให้ข้าราชการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีขวัญกำลังใจและแรงจูงใจในการสร้างสรรค์และส่งมอบผลงานที่มีคุณภาพแก่ประชาชน และเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ ๑ ส่งเสริมให้ส่วนราชการปรับปรุงสภาพแวดล้อมการทำงานให้เหมาะสม เสริมสร้างบรรยากาศที่ดีในการทำงาน และอำนวยความสะดวกให้ข้าราชการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ
- กลยุทธ์ที่ ๒ ส่งเสริมให้ส่วนราชการพัฒนาระบบและวิธีการทำงาน เพื่อให้ข้าราชการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- กลยุทธ์ที่ ๓ ส่งเสริมให้ส่วนราชการดำเนินการบริหารทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ ตามหลักคุณธรรม เพื่อสร้างขวัญกำลังใจและแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาคุณภาพชีวิตข้าราชการด้านส่วนตัว

เพื่อให้ข้าราชการมีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่แข็งแรง มีความสุข มีความสมดุลระหว่างชีวิตการทำงานกับชีวิตส่วนตัว ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ ๑ ส่งเสริมให้ส่วนราชการดำเนินการสร้างเสริมสุขภาพ เพื่อให้ข้าราชการมีสุขภาพที่ดี
- กลยุทธ์ที่ ๒ เสริมสร้างให้ข้าราชการมีชีวิตครอบครัวที่อบอุ่นและเข้มแข็ง มีความสมดุลระหว่างชีวิตการทำงานกับชีวิตส่วนตัว

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาคุณภาพชีวิตข้าราชการด้านสังคม

เพื่อให้ข้าราชการทุกระดับมีความสัมพันธ์ และความเข้าใจอันดีต่อกัน มีความสามัคคี มีความรักและความภาคภูมิใจในองค์กร ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ ๑ ส่งเสริมให้ส่วนราชการสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เหมาะสมกับลักษณะงานใน แต่ละส่วนราชการให้ข้าราชการมีความเชื่อถือและไว้วางใจในการทำงานร่วมกัน
- กลยุทธ์ที่ ๒ ส่งเสริมข้าราชการให้มีจิตสาธารณะ มีความรักและความสามัคคีภายในองค์กร

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาคุณภาพชีวิตข้าราชการด้านเศรษฐกิจ

เพื่อให้ข้าราชการมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และดำเนินชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ ๑ ส่งเสริมให้ส่วนราชการเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับการออมและการบริหารจัดการด้านการเงินให้แก่ข้าราชการ
- กลยุทธ์ที่ ๒ จัดสวัสดิการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดเพื่อบรรเทา ความเดือดร้อน และสร้างความสุขให้แก่ข้าราชการ

ส่วนที่ ๒ กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล ของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

๑. การวิเคราะห์ความต้องการทางยุทธศาสตร์

- ๑.๑ ความต้องการด้านนโยบาย (Policy Need)
- ๑.๒ ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Stakeholder Need)
- ๑.๓ ความต้องการตามภารกิจ (Business Need)

๒. การประเมินศักยภาพทางยุทธศาสตร์

- ๒.๑ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT ANALYSIS)
- ๒.๒ วิเคราะห์จุดแข็ง โอกาส แรงบันดาลใจ ผลลัพธ์ (SOAR ANALYSIS)

๓. ศึกษาวิเคราะห์ผลการดำเนินงานและการทบทวน

- แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕
- แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๕
- แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๕

๔. วิเคราะห์ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ของเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงที่ผ่านมา วิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า และการสัมภาษณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นและความคาดหวังจากผู้บริหารและพนักงานเรื่องจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

๕. วิเคราะห์ความท้าทายเชิงกลยุทธ์ (Strategic Challenge) ความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ (Strategic Advantage) สมรรถนะหลักองค์กรทั้งปัจจุบันและอนาคต (Core Competency) รวมทั้งเอกสารและปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง

๖. วิเคราะห์ ประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ (TOWS Matrix)

๗. จัดทำพันธกิจ วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัววัดสำคัญ แผนงานตามโครงการยุทธศาสตร์

การสัมมนาการเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning & Workshop) ร่วมกับคณะทำงาน ที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารกำหนด

ทีมที่ปรึกษาได้มีการจัดการสัมมนาการเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning & Workshop) ร่วมกับคณะทำงานที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารกำหนด เพื่อนำข้อมูลที่ได้มากำหนดทิศทาง และประเมินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการประจำปี เงินทุนหมุนเวียนฯ การนำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการประจำปี โดยมีรายละเอียดดังนี้

กิจกรรม	วันที่จัดกิจกรรม
๑. การสัมมนาให้ความรู้กับคณะทำงานที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารกำหนด ผ่านการเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning and Workshop)	วันที่ ๓๑ พ.ค. ๒๕๖๕ และ ๑-๒ มิ.ย. ๒๕๖๕ โรงแรมไมด้า ดอนเมือง
๒. การสัมมนาร่วมกับคณะทำงานที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารกำหนด เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ	วันที่ ๒๐-๒๒ มิ.ย. ๒๕๖๕ โรงแรมไมด้า ดอนเมือง
๓. การสัมมนาร่วมกับคณะทำงานที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารกำหนด เพื่อดำเนินการจัดทำโครงการ (Project) ตามแผนยุทธศาสตร์ฯ	วันที่ ๖-๘ ก.ค. ๒๕๖๕ โรงแรมไมด้า ดอนเมือง
๔. การสัมมนาเพื่อเปิดโอกาสให้คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนฯ ผู้บริหารสำนักเครื่องกลและสื่อสาร คณะทำงานฯ ตัวแทนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับเงินทุนหมุนเวียนฯ และเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ได้แสดงความเห็น ให้ข้อเสนอแนะ ให้คำแนะนำต่อร่างข้อมูลผลงาน ผ่านการเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning and Workshop)	วันที่ ๒๔-๒๗ ก.ค. ๒๕๖๕ ณ โรงแรมโกลเด้นโกลด์ (เขาใหญ่) รีสอร์ท แอนด์ สปา อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา

๑. การสัมมนาให้ความรู้กับคณะทำงานที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารกำหนด ผ่านการเรียนรู้และประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning and Workshop) วันที่ ๓๑ พ.ค. ๒๕๖๕ และ ๑-๒ มิ.ย. ๒๕๖๕ ณ โรงแรมไมด้า ดอนเมือง



๒. การสัมมนาร่วมกับคณะทำงานที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารกำหนด เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ
วันที่ ๒๐-๒๒ มิ.ย. ๒๕๖๕ ณ โรงแรมไมด้า ดอนเมือง



๓. การสัมมนาร่วมกับคณะทำงานที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารกำหนด เพื่อดำเนินการจัดทำโครงการ (Project) ตามแผนยุทธศาสตร์ฯ วันที่ ๖-๘ ก.ค. ๒๕๖๕ ณ โรงแรมไมด้า ดอนเมือง



๔. การสัมมนาเพื่อเปิดโอกาสให้คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนฯ ผู้บริหารสำนักเครื่องกลและสื่อสาร
คณะทำงานฯ ตัวแทนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับเงินทุนหมุนเวียนฯ และเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ได้แสดงความเห็น ให้
ข้อเสนอแนะ ให้คำแนะนำต่อร่างข้อมูลผลงาน ผ่านการเรียนรู้และประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning and Workshop)
วันที่ ๒๔-๒๗ ก.ค. ๒๕๖๕ ณ โรงแรมโกลเด้นโกลด์ (เขาใหญ่) รีสอร์ท แอนด์ สปา อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา



การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค (สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน)

การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviews) ผู้บริหารและการสนทนากลุ่ม (Focus Group) ผู้ที่เกี่ยวข้อง เป็นอีกหนึ่งกระบวนการเพื่อนำข้อมูลที่ได้มากำหนดทิศทาง และประเมินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการประจำปี เงินทุนหมุนเวียนฯ การนำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการประจำปี โดยทีมที่ปรึกษาได้มีการลงพื้นที่ในส่วนภูมิภาค ทั้งสำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน เพื่อสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนภูมิภาค	วันที่จัดกิจกรรม
๑. ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี	วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๕
๒. สำนักงานทางหลวงที่ ๑๒ (สุพรรณบุรี)	วันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๕
๓. สำนักงานทางหลวงที่ ๔ จังหวัดตาก	วันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๕
๔. ศูนย์สร้างทางหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์	วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕
๕. ศูนย์สร้างทางขอนแก่น	วันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕
๖. สำนักงานทางหลวงที่ ๗ จังหวัดขอนแก่น	วันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕
๗. ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ ๒ จังหวัดขอนแก่น	วันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๕
๘. แขวงทางหลวงยะลา สำนักทางหลวงที่ ๑๘	วันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๕
๙. ศูนย์สร้างทางสงขลา สำนักทางหลวงที่ ๑๘	วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๕
๑๐. สำนักงานทางหลวงที่ ๑๘ สงขลา	วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๕

๑. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๕



๒. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ สำนักงานทางหลวงที่ ๑๒ (สุพรรณบุรี) วันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๕



๓. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ สำนักงานทางหลวงที่ ๔ จังหวัดตาก วันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๕



๔. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ ศูนย์สร้างทางหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕



๕. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ ศูนย์สร้างทางขอนแก่น วันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕



๖. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ สำนักงานทางหลวงที่ ๗ จังหวัดขอนแก่น วันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕



๗. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ ๒ จังหวัดขอนแก่น วันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๕



๘. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ
แขวงทางหลวงยะลา สำนักงานทางหลวงที่ ๑๘ วันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๕



๙. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ ศูนย์สร้างทางสงขลา สำนักงานทางหลวงที่ ๑๘ วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๕



๑๐. การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ในส่วนภูมิภาค ณ สำนักงานทางหลวงที่ ๑๘ สงขลา วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๕



ส่วนที่ ๓ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล ของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

สรุปผลการสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้เครื่องจักรกลของเงินทุนหมุนเวียนฯ
ในส่วนภูมิภาค (สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน)

๑. ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและ ความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. นโยบาย	■ การบริหารจัดการเครื่องจักรของสำนักเครื่องกลดีขึ้นมาก ในอนาคตศูนย์สร้างทางกาญจนบุรีน่าจะเป็นหน่วยงานของกรมทางหลวงที่เป็นผู้ทดลองใช้เครื่องจักรนวัตกรรมใหม่ๆ ในงานก่อสร้าง เพื่อจะได้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงที่จะเป็นผู้นำด้านนวัตกรรมในการก่อสร้างทาง หากไปเริ่มใช้งานที่เขต/แขวง ก็จะเป็นการจ้างเหมา ก็จะเป็นการกำกับดูแลไม่ได้เป็นผู้ใช้เครื่องจักรก่อสร้างอย่างศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี ■ ต้องการเครื่องจักรที่สามารถใช้งานได้ทันที เมื่อเครื่องจักรเสียก็มีเครื่องจักรใหม่มาทดแทนเครื่องที่เสียในอัตราค่าเช่าเท่าเดิมและรับเครื่องจักรที่เสียกลับไปซ่อม ไม่ยึดติดกับเครื่องจักรคันนั้นๆ ไม่พยายามซ่อมเครื่องจักรคันที่เสียให้กลับมาใช้งานได้ ซึ่งอาจทำให้กระทบต่อการดำเนินโครงการก่อสร้างที่ล่าช้าและค่าเช่าอาจที่เพิ่มขึ้น ให้มองเครื่องจักรเป็นจิ๊กซอว์ตัวหนึ่ง ■ Fund Support จะมีการสนับสนุนเพิ่มเติมหรือไม่ เนื่องจากในศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี ยังคงมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบริหารต่างๆ ของเงินทุนหมุนเวียนฯ อยู่ เช่น งานพัสดุ งานบริหาร งานบัญชี เป็นต้น
๒. การเข้าใช้เครื่องจักร	■ ค่าเช่าเครื่องจักรใหม่มีแนวโน้มลดลงหรือสามารถยืดอายุการใช้งานได้หรือไม่ หากประเมินอายุการใช้งานเพิ่มขึ้น อัตราค่าเช่าจะลดลง
๓. การซ่อมและบำรุงรักษา เครื่องจักร	■ หากมองในมุมของศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี ก็จะมีปัญหาเรื่องค่าซ่อมและค่าเช่าที่ไม่เพียงพอ แต่หากมองในมุมของเงินทุนหมุนเวียนฯ ปัญหาก็คือ เก็บค่าเช่าไม่ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ต่างฝ่ายต่างไม่ Happy กับปัญหาในมุมมองของตนเอง จึงอยากให้มองกลับโดยภาพรวมว่าระบบวิธีการที่ดำเนินอยู่นั้นใช่วิธีการที่ใช้อย่างจริงจังหรือไม่ จึง เสนอให้มีการชาร์จเป็น % จากยอดค่าเช่า เช่น มีงบประมาณค่าเช่าเครื่องจักรในการสร้างถนน ๑๐๐ ล้านบาท อาจคำนวณเป็นค่าซ่อม ๘% (ตัวเลขสมมติ) โดยตัวเลข ๘% มาจากการวิเคราะห์สถิติการใช้งานในแต่ละลักษณะงาน เป็นต้น

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	■ งบประมาณค่าเช่าของเขต/แขวง จะอยู่ที่ ๑๔% แม้ว่าจะใช้งานครบหรือไม่ ครบก็จะมึงบค่าเช่าอยู่ที่ ๑๔% แตกต่างจากศูนย์ฯ ที่ใช้ระบบ charge to work ในตอนทำแผน โดยคิดค่าเช่าจากลักษณะงาน/ปริมาณงานที่จะทำ แต่เมื่อคิดค่าเช่าจริง กลับคิดค่าเช่าตามคันที่เช่า ซึ่งสวนทางกัน ทำให้งบประมาณค่าเช่าไม่พอดีกัน ■ งบประมาณค่าเช่าไม่สัมพันธ์กันกับค่าซ่อม กล่าวคือ งบประมาณค่าซ่อมที่ตั้งไว้ สวนทางกับเครื่องจักรปัจจุบัน เครื่องจักรที่ได้มาราคาค่อนข้างสูง ค่าอะไหล่ก็สูงตาม งบประมาณจึงไม่เพียงพอ ■ กรณีที่มีการซ่อมหนักพร้อมๆ กัน ค่าซ่อมไม่เพียงพอ บางครั้งจำเป็นต้องรบกวนขอความอนุเคราะห์ทางโครงการช่วยเหลือในการซ่อมให้แทน ■ ค่าเช่า/ค่าซ่อม ในโครงการจะมีการคิดค่าเช่าว่าราคาเท่าไร ถ้าได้เครื่องจักรเก่าก็มีค่าเช่าในราคาถูกแต่ต้องเพิ่มเติมค่าซ่อมบำรุง พอเครื่องจักรใหม่มาค่าเช่าก็ไม่เพียงพอ ดังนั้น ค่าเช่าควรสัมพันธ์กับค่าซ่อมบำรุง ■ อุปกรณ์ที่มีอยู่ ตัดจำหน่ายค่อนข้างเยอะ อยากให้มีการจัดสรรงบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์ที่ทันสมัยยิ่งขึ้น
๔. บุคลากร/พนักงานขับ	■ สิ่งที่ควรพัฒนาไปพร้อมกับเครื่องจักร ก็คือ พนักงานขับ ซึ่งส่วนใหญ่ที่มียังไม่ค่อยมีประสบการณ์ ส่วนที่มีประสบการณ์ก็ใกล้เกษียณค่อนข้างมาก ทำให้ขาดช่วงเรื่องบุคลากร ■ ความมั่นคงทางวิชาชีพและค่าตอบแทนของ พนักงานขับ ไม่จูงใจและไม่มั่นคง เมื่อมีงานเอกชนที่รายได้ดีกว่า ก็มักลาออกไปทำงานเอกชน ทำให้เกิดภาวะขาดแคลนพนักงานขับ ■ Career Path ของลูกจ้างเงินทุนหมุนเวียนฯ ■ แม้ว่าจะได้เครื่องจักรใหม่มา แต่เจ้าหน้าที่ที่มีความชำนาญการเกี่ยวกับเครื่องจักร/พนักงานขับก็ทยอยเกษียณอายุ ส่วนคนใหม่ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ■ เครื่องจักรที่เป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ พนักงานขับยังไม่มีความเชี่ยวชาญในการขับ รวมไปถึงบุคลากรที่เป็นช่างซ่อมก็ใกล้เกษียณค่อนข้างมาก ทำให้งานขาดช่วง ควรมีแผนรองรับในการรองรับเพื่อให้งานต่อเนื่อง ■ ยุทธศาสตร์ของศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี คือ OJT ต้องมีการฝึกทักษะคนกับหน้างานจริง การฝึกอบรมเพียงอย่างเดียวไม่ใช่การฝึกทักษะที่ยั่งยืน จำเป็นต้องให้มีการลงมือทำกับงานจริง โดยศูนย์สร้างทางกาญจนบุรีเป็น

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	สถานที่ในการจัดทำ OJT อาจต้องมี Training Center ชักแห่งเพื่อฝึกการทำงานจริงกับเครื่องจักร ■ แนวคิดในการทำงานของบุคลากร ต้องสร้าง mindset ในการทำงาน เช่น ต้องทำงานให้ดี รักษาทรัพยากรในการทำงานให้ดี ■ ระบบดี แต่อยากอบรม ตั้งแต่ทำงานมา ยังไม่เคยอบรมเรื่องระบบเลย ■ บุคลากรงานเงินทุนฯ หากมีคนที่ได้รับบรรจุเป็นพนักงานข้าราชการ ยังไม่มีคนมารับช่วงงานต่อ

๒. สำนักงานหลวงที่ ๑๒ (สุพรรณบุรี) วันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. ความต้องการเครื่องจักรกล	■ เครื่องจักรยังไม่พบปัญหามากนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาเกี่ยวกับเครื่องใช้อื่นๆ มากกว่า เช่น เครื่องตัดหญ้า เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่อง spec ไม่ได้ตามที่ต้องการ แต่ได้ในราคาที่ถูกกว่าจึงจำเป็นต้องรับ ■ อยากได้เครื่องจักรบางชนิด เช่น ชุดตัดต้นไม้ เครื่องทำความสะอาดเครื่องดูดโคลน ซึ่งจะมีใช้ในเมืองใหญ่ๆ เพราะจำเป็นกว่า แต่สำหรับเมืองเล็ก อาจจำเป็นบ้าง การใช้งานอาจไม่ถี่มาก ต้องดูความคุ้มค่าด้วย ■ รถบรรทุกเครื่องจักรหรือรถขนย้าย เป็นรถสนับสนุน ไม่มีค่าเช่า แต่ปัจจุบันรถขนย้ายที่มีค่อนข้างเก่า และไม่เพียงพอ เนื่องจากเครื่องจักรมีขนาดใหญ่ไม่สามารถจะขับไปยังปลายทางได้ด้วยเครื่องจักรเอง จำเป็นต้องใช้รถขนย้าย ถ้าหากแต่ละที่จะใช้งานพร้อมกันแต่รถขนย้ายไม่เพียงพอ ก็ต้องบริหารจัดการรถขนย้ายตามที่มีอยู่อย่างจำกัด ■ รถฟาร์มแทรกเตอร์ติดเครื่องตัดหญ้า ใช้ตัดหญ้าในเส้นทาง แต่หากเป็นเครื่องตัดหญ้าต้องใช้คนหลายคนไปตัดหญ้า ต้องดูความคุ้มค่าว่าใช้แบบไหนจึงจะเหมาะสม ว่าแต่ถ้าหากเป็นพื้นที่ที่มีสิ่งกีดขวางเยอะ เช่น ตอ เป็นต้น ก็จำเป็นต้องใช้แรงงานคนเพิ่มเติม ■ รถบดเล็ก ใช้ในการปรับซ่อมผิวทาง ■ รถยนต์นั่งที่เกินอายุ ๘ ปี หากมีสภาพที่ยังใช้งานได้อยู่ ก็จะไม่ได้ออกและซื้อทดแทน ยั้มนารถเก่ามาบริหารให้เกิดค่าเช่าเพิ่มเติมเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้เข้าใช้โดยที่ค่าเช่าก็ถูกลงด้วย ■ สรุปความต้องการเครื่องจักร ได้แก่

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	○ รถเกี่ย ขนาดแรงม้าเกินกว่า ๑๐๐-๒๐๐ แรงม้า จำนวน ๑ คัน (ส่วนฝ่ายที่ต้องการ : เครื่องกล สนับสนุน งานแขวง) ○ รถบรรทุกขนาดไม่เกิน ๑ ตัน / รถปิคอัพ ๒ ประตูหลังคาอลูมิเนียม จำนวน ๖ คัน (ส่วนฝ่ายที่ต้องการ : วบ ๑ คัน / วผ ๑ คัน / วว ๒ คัน / ก่อสร้าง ๒ คัน) ○ รถบรรทุกเครื่องจักร ขนาดบรรทุกเกิน ๑๐-๒๐ ตัน จำนวน ๑ คัน (ส่วนฝ่ายที่ต้องการ : เครื่องกล สนับสนุน งานแขวง) ○ รถฟาร์มแทรกเตอร์ติดเครื่องตัดหญ้า ขนาดแรงม้าไม่เกิน ๗๕ แรงม้า จำนวน ๒ คัน (ส่วนฝ่ายที่ต้องการ : เครื่องกล สนับสนุน งานแขวง) ○ รถชุด ขนาดแรงม้าเกินกว่า ๑๐๐-๑๕๐ แรงม้า ชนิด WHEEL TYPE จำนวน ๑ คัน (ส่วนฝ่ายที่ต้องการ : เครื่องกล สนับสนุน งานแขวง) ■ รถไฟฟ้า
๒. การเข้าใช้เครื่องจักร	■ ปัญหาในเชิงปฏิบัติ หากดูตามภารกิจงานจริงๆ ค่าเข้าใช้ทั้งปีน่าจะเกิน ๒๐% จึงเสนอว่า หากเป็นงานที่ไม่ได้หวังผลกำไร หากดูแล้วว่าจุดคุ้มทุนอยู่ที่เท่าไร อยากให้คิดค่าเช่าเป็นแบบเหมาแทน จะได้ไม่มีปัญหาเรื่องระเบียบ ■ อยากให้ปรับปรุงอัตราค่าเช่าให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เนื่องจากโมเดลค่าเช่าปัจจุบัน คือ เช่ามากจ่ายน้อย เช่ารายวันแพงกว่าเช่ารายสัปดาห์ จึงมีปัญหาการเช่า เสนอคิดเป็นวันโดยคำนวณค่าเช่ารวมของทั้งปี แล้วสรุปว่าจะใช้งานวันไหนบ้าง
๓. การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	■ งานซ่อมบำรุง จะมีจ้างซ่อมและซ่อมเอง กรณีซ่อมเอง เช่น การถ่ายของเหลว เป็นต้น แต่เนื่องจากนายช่างจะเกษียณค่อนข้างเยอะ อาจจำเป็นต้องจ้างซ่อมเพิ่มเติม แต่งบประมาณในการซ่อมมีจำกัด
๔. บุคลากร/พนักงานขับ	■ พนักงานขับ ที่เป็นลูกจ้างประจำส่วนใหญ่ใกล้เกษียณแล้วแต่กลับรับทดแทนได้ไม่เท่าเดิม จึงจำเป็นต้องรับเป็นลูกจ้างชั่วคราวแทน ปัญหาคือลูกจ้างชั่วคราวค่าจ้างน้อย จึงทำให้รับพนักงานขับยาก ค่าแรงพนักงานขับไม่พอใจ (๓๗๐ บาทต่อวัน) และไม่มีเบี้ยเลี้ยง ■ การใช้งานเครื่องจักร เขตจะเป็นผู้ให้บริการเครื่องจักรให้กับหน่วยงานแต่ละแขวง เช่น รถชุด เป็นต้น ดังนั้น ที่ขาดแคลน คือ ขาดแคลนพนักงานขับรถใหญ่ๆ

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	- บุคลากรที่จะมาควบคุมเครื่องจักร ต้องหาทางออกว่าจะจัดสรรคนที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดได้อย่างไร - งานเขต/แขวง จะแตกต่างจากงานโครงการ โดยงานโครงการอาจมีคนดูแลต่อ ๑ โครงการประมาณ ๕-๑๐ คน แต่เนื่องจากงานเขต/แขวงมีมากกว่า ๑๐๐ โครงการ แต่มีบุคลากรเพียง ๑๐ คน เฉลี่ย ๑ คนดูแลประมาณ ๑๐ โครงการ จึงกลายเป็นปัญหา ทำให้ไม่สามารถไปประจำหน้างานได้ ๑๐๐%
๕. ด้านอื่นๆ	จังหวัดสุพรรณบุรี ส่วนใหญ่เป็นถนนคอนกรีต จึงซ่อมแซมยากกว่าลาดยาง จำเป็นต้องปฏิบัติงานตอนกลางวันและเป็นงานที่ต้องทิ้งไว้จึงทำให้กระทบกับการจราจร

๓. สำนักงานทางหลวงที่ ๔ จังหวัดตาก วันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. ความต้องการเครื่องจักรกล	- จำนวนเครื่องจักรไม่เพียงพอต่อการใช้งาน - รถสนับสนุนสำหรับขนเครื่องจักรหนัก ควรมีประจำของจังหวัดตาก เนื่องจากพื้นที่จังหวัดตาก สภาพพื้นที่ในการไปลงปฏิบัติงานค่อนข้างไกลและลำบากในการเดินทาง - ในงานก่อสร้างต้องการที่จะมีรถแบคโฮแขนยาวมาช่วยในการทำงาน ซึ่งจะทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๒. การเข้าใช้เครื่องจักร	ค่าใช้จ่ายการเช่าเครื่องจักรกลในปัจจุบันนี้ยังสูงอยู่ คือ ประมาณ ๓๐% หากสามารถลดค่าใช้จ่ายนี้ลงได้ ก็จะทำให้สามารถนำงบประมาณส่วนนี้ไปจัดสรรเพื่อสนับสนุนงานส่วนอื่นได้
๓. การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	การลดค่าใช้จ่ายค่าซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร มีโอกาสค่อนข้างเป็นไปได้ยาก อันเนื่องมาจาก เครื่องจักรที่มีอยู่มีอายุการใช้งานมานาน โดยประมาณ ๖๐-๗๐% เป็นเครื่องจักรกลเก่า จึงมีความจำเป็นจะต้องดูแลและการบำรุงรักษามากขึ้น อะไหล่ต่างๆ ที่ใช้ในการซ่อมบำรุงก็มีราคาแพงขึ้น ดังนั้นการลดค่าใช้จ่ายการซ่อมและบำรุงรักษาจึงสวนทางกันกับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ณ ปัจจุบัน

ประเด็นความคิดเห็นและ ความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	■ ควรมีวิธีการเพื่อลดค่าใช้จ่ายนี้ออกมาอย่างชัดเจนเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการ
๔. บุคลากร/พนักงานขับ	■ อัตรากำลังพนักงาน ○ กรอบอัตรากำลังพนักงาน ที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ และมีโอกาสที่จะลดน้อยลงเนื่องจากมีพนักงานที่จะใกล้เกษียณ หากเกษียณไปแล้วก็จะทำให้เกิดการว่างงานในตำแหน่งงานนั้น จึงควรมีการวางแผนการสรรหาพนักงาน เพื่อรองรับตำแหน่งว่างงานนั้นให้ทันเวลา ○ พนักงานขับรถเครื่องจักรหนักไม่เพียงพอ และพนักงานที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้ก็ใกล้จะเกษียณ มีโอกาสเสี่ยงที่จะทำให้ขาดกำลังพล ■ การสรรหาพนักงาน ○ ทักษะความสามารถของพนักงาน ไม่เพียงพอต่อการทำงานกับเครื่องจักรกลต่างๆ ซึ่งเป็นปัญหาจากระบบการสรรหาพนักงาน พนักงานที่รับมามีประสิทธิภาพไม่มากพอต่อการปฏิบัติงานให้ได้ตามที่ ควรจะเป็น ซึ่งจะต้องมีการพัฒนาและเพิ่มเติมประสิทธิภาพพนักงานจริงกับพนักงานที่จะต้องปฏิบัติงานในกระบวนการต่างๆ ตามเครื่องจักรกล ซึ่งก่อนหน้านี้มีการสอนงานในรูปแบบพี่สอนน้อง ควรมีระบบการพัฒนาทักษะพนักงานที่มีความชัดเจน มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อการฝึกทักษะนี้ ■ สมรรถนะบุคลากร ○ ความรู้ความสามารถของช่าง จะต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เสริมสร้างความรู้ให้ทันสมัย เพื่อเตรียมความพร้อมรับกับการปฏิบัติงาน ○ การอบรมและพัฒนาเพิ่มทักษะความรู้ความสามารถให้กับพนักงาน ยังไม่มี ปัจจุบันนี้ยังใช้ลักษณะของการสอนงานแบบพี่สอนน้อง ควรมีระบบการฝึกอบรมและพัฒนาที่ชัดเจน รวมไปถึงการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานที่ทำงานจริง (OJT) และพนักงานที่เข้ามาใหม่จะต้องผ่านการฝึกอบรมก่อนลงปฏิบัติหน้างานจริงเสมอ ■ การสร้างขวัญกำลังใจพนักงาน ○ พนักงานเงินทุนฯ อยากจะให้มีการสร้างขวัญกำลังใจในการทำงานให้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเงินเดือนหรือค่าตอบแทนที่สูงขึ้น

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	รวมถึงสวัสดิการต่างๆ ควรเทียบเท่ากับพนักงานราชการ เพื่อเสริมสร้างขวัญกำลังใจของพนักงาน
๕. การบริหารงาน	■ การบริหารงาน นายช่างเครื่องกลควรมีการไปคลุกคลีที่หน้างานให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้เข้าใจถึงสถานการณ์ของหน้างาน และแนวทางในการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ
๖. การจัดการความรู้ (Knowledge Management)	■ อยากให้มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อสร้างและส่งเสริมกิจกรรมการแชร์ความรู้ ประสบการณ์ในการทำงานต่างๆ ให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ปฏิบัติงาน ได้เรียนรู้ Best / Good Practice จากหน้างานจริง จะช่วยทำให้เกิดการเรียนรู้ได้เร็วมากยิ่งขึ้น
๗. กระบวนการทำงาน	■ การเตรียมเครื่องจักรกลให้เหมาะสมกับการใช้งานหน้างาน ของแต่ละโครงการต่างๆในพื้นที่ ■ การเตรียมความพร้อมเครื่องจักรกล และเครื่องมือต่างๆ เพื่อช่วยในการแก้ไขหน้างานให้ได้เร็วขึ้น ■ งานทางโยธา ต้องมีการหาทางเลือกรูปแบบการซ่อมทาง ที่เหมาะสมกับหน้างานอย่างชัดเจน ■ กระบวนการจ่ายค่าน้ำมันการขนส่งเครื่องจักรกล ยังคงไม่ชัดเจนในเรื่องของผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายนั้น จะต้องมีการทบทวนกระบวนการนี้ให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้นว่าเป็นความรับผิดชอบของส่วนงานใด ■ ปัจจุบันงานไฟฟ้า มีแนวโน้มในการใช้งานมากขึ้น งานไฟฟ้าเครื่องจักรกลมีเพิ่มมากขึ้น ควรมีส่วนงานช่างไฟฟ้าแยกออกเป็นส่วนงานหนึ่งอย่างชัดเจน
๘. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	■ ระบบเอกสารใบเสร็จรับเงิน ปัจจุบันนี้ของเงินทุนอย่างเป็นระบบเดิมอยู่ เช่น ใบเสร็จรับเงินยังต้องใช้เป็นเล่มอยู่ อยากให้มีการใช้ในรูปแบบของออนไลน์ ■ ระบบ EIS ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ ยังมีปัญหาเกิดขึ้นอยู่บางครั้ง เสถียรภาพของการใช้ระบบยังน้อยอยู่
๙. การบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉิน การรับมือกับภัยพิบัติที่เกิดขึ้นตามฤดูกาล และ	■ การเตรียมพร้อมรับมือกับเหตุการณ์ในช่วงเวลาตามฤดูกาลเป็นสิ่งที่จำเป็นจะต้องมีการเตรียมความพร้อมทั้งกำลังพล และกำลังเครื่องจักร ตามฤดูกาลที่มีโอกาสจะเกิดขึ้น ■ การแก้ไขปัญหาหน้างานในกรณีฉุกเฉิน บางครั้งต้องพิจารณาความเหมาะสมเพื่อให้เกิดการแก้ไขงานได้ทันเหตุการณ์ ซึ่งบางกรณีการทำตามกระบวนการอาจเกิดความล่าช้า ไม่ทันกับเหตุการณ์ที่จะต้องแก้ไขในช่วงเวลานั้น

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	■ กระบวนการแก้ปัญหาหน้างานบางกรณี จะต้องมีการระดมกำลังพล กำลังเครื่องจักร เพื่อที่จะเข้าเผชิญกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้งาน รับมือกับเหตุการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ■ ปัญหาที่เกิดขึ้นหน้างาน ไม่สามารถที่จะให้หน่วยงานข้างนอกในพื้นที่มาช่วยในการแก้ไขได้ ทำให้การแก้ปัญหาเกิดความล่าช้า และเสียเวลาในการทำงาน

๔. ศูนย์สร้างทางหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. ความต้องการเครื่องจักรกล	■ การจัดซื้อจัดหาเครื่องจักรกล ควรมีการทบทวนชนิดของเครื่องจักร อะไหล่ และอายุการใช้งานของเครื่องจักร ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่าย การบริหารงาน การซ่อม การบำรุงรักษา ซึ่งสมัยนี้มีอะไหล่ที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์มากยิ่งขึ้น ค่าใช้จ่ายจะมีราคาสูง แต่อายุการใช้งานค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับระบบเดิมที่ใช้งานอยู่ เพราะจะส่งผลไปกับการใช้งาน การซ่อมบำรุงในอนาคตด้วย ■ การวางแผนจัดหาเครื่องจักรกลและความพร้อมของเครื่องจักรกล ให้พิจารณาโครงการตามแผนงานทางหลวง ๕ ปี เพื่อสนับสนุนการทำงานของโครงการทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๒. การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	■ ปัจจุบันรูปแบบของการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรเป็นแบบเสียแล้วจึงซ่อม (Break Down Maintenance) จึงทำให้เกิดการซ่อมบ่อย ไม่สามารถคาดเดาการเกิดความเสียหายของเครื่องจักรได้ ทำให้การซ่อมแต่ละครั้งมีค่าใช้จ่ายที่สูง อยากจะให้มีการทำงานแบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) เพิ่มขึ้น
๑. บุคลากร/พนักงานขับ	■ สมรรถนะบุคลากร ○ ทักษะและประสบการณ์ของพนักงาน ยังต้องมีการปรับปรุงเพิ่มเติม เพื่อให้สอดคล้องกับการทำงานจริง ซึ่งปัจจุบันนี้ผู้ที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานเหลือน้อยลง และยังคงมีโอกาสมพนักงานเกษียณเพิ่มมากขึ้น จะต้องมีการสร้างระบบฝึกทักษะและประสบการณ์ที่มีมาตรฐานและมีความต่อเนื่อง ให้มีความรู้ที่

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	ทันสมัย ต่อการปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจอยู่ตลอดเวลา สร้างความพร้อมทางด้านพนักงาน ○ พนักงานที่ได้รับการอบรม และมีประสบการณ์ปัจจุบันนี้เหลือน้อย ควรมีการทบทวนเรื่องการหาพนักงานทดแทน และการอบรมเพิ่มทักษะการปฏิบัติงานให้มากขึ้น ○ พนักงานลูกจ้างชั่วคราวที่มีอยู่ ควรมีการเพิ่มพูนความรู้เข้ามาฝึกอบรมเตรียมความพร้อมความสามารถ และประสบการณ์ เพื่อที่จะรอช่วงเวลาหรือโอกาสในการทดแทนเมื่อมีตำแหน่งที่ว่างลง จะทำให้สามารถปฏิบัติงานได้เลยโดยไม่ต้องรอเพราะมีความพร้อมเรื่องของความรู้ความสามารถและประสบการณ์เรียบร้อยแล้ว การพัฒนาพนักงานขับ บางครั้งมีการไปฝึกอบรมมาแล้วแต่ไม่ได้ปฏิบัติงานจริงอันเนื่องมาจากหลายสาเหตุจากการบริหารงาน หรือขาดโอกาสที่จะปฏิบัติงานที่ได้รับการพัฒนา ○ ในการปฏิบัติงานจริงพนักงาน ลักษณะงานมีการควบคุมเรื่องของการเบิกจ่ายตามชั่วโมงการใช้งานจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องใช้คนเก่งที่มีฝีมือมาทำงานเลย จะทำให้การทำงานเกิดความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ จึงทำให้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถยังไม่เก่งพอ ไม่ได้มีโอกาสดำเนินการทำงานสร้างประสบการณ์ให้กับตนเอง และไม่ได้ฝึกฝนทักษะการทำงานให้สูงมากขึ้น เป็นการเสียโอกาสที่จะสร้างประสบการณ์ทำงานจากพนักงานจริง ○ ก่อนหน้านี้การฝึกและพัฒนาพนักงาน มีการฝึกโดยให้ผู้มีประสบการณ์สอนที่พนักงานจริง สร้างประสบการณ์ให้กับพนักงาน จึงทำให้มีการเผื่องบประมาณในส่วนนี้เข้าไปด้วย ทำให้ภาพรวมของงบประมาณการทำงานในครั้งนั้นสูง เมื่อเปรียบเทียบกับค่าจ้างเหมาจากข้างนอก ○ การให้ความรู้ และฝึกทักษะของพนักงานอยากให้มีรูปแบบของการสอนงานที่พนักงาน การมีพี่เลี้ยงจะทำให้การถ่ายทอดความรู้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลงพนักงานจริง ปฏิบัติงานได้จริง และสร้างประสบการณ์จริงจากการทำงาน ○ การทำงานทดแทนกัน จะต้องมียุทธศาสตร์ที่สามารถบ่งชี้ถึงความสามารถที่ทำงานทดแทนกันได้ เพื่อเอาไว้ป้องกันในการ

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	ขาดแคลนพนักงาน หรือในกรณีที่มีความจำเป็นต้องทำงานทดแทนกัน ซึ่งระบบการบ่งชี้ความสามารถนี้ จะช่วยเป็นเกราะป้องกันการจ้างงานที่บ่งชี้ว่าทำงานนั้นได้ เป็นลักษณะของการขึ้นทะเบียนผู้ที่มีความสามารถขับเคลื่อนเครื่องจักรกลของแต่ละประเภทได้ การควบคุมการทำงานจะง่ายขึ้น ■ การสรรหาพนักงาน ○ อยากได้พนักงานขับรถที่มีประสบการณ์ที่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ■ การสร้างแรงจูงใจพนักงาน ○ อยากให้มีการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานเงินทุนให้มากขึ้น เพื่อเสริมสร้างให้เขาทำงานได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพ
๔. การเข้าใช้เครื่องจักร	■ การคิดค่าเช่าเครื่องจักรกล ควรมีการทบทวนและพิจารณา อัตราค่าเช่าของเครื่องจักรกลใหม่และเครื่องจักรกลเก่า ที่มีความเหมาะสม และเป็นธรรมมากขึ้น ■ การปรับเปลี่ยนอัตราค่าเช่าเครื่องจักรกล ตามกรอบระเบียบโครงการให้เช่าเครื่องจักรกล ส่งผลกระทบกับการวางแผนงบประมาณของค่าเช่าเครื่องจักรกล บางกรณีทำให้งบประมาณไม่เพียงพอต่อการเช่าเครื่องจักรใหม่ จึงจำเป็นต้องเช่าเครื่องจักรเก่าให้สอดคล้องกับงบประมาณที่ได้ตั้งเอาไว้ตั้งแต่แรก ■ กระบวนการคิดค่าเช่าเครื่องจักรกลในรูปแบบเดิมเป็นการคิดตามเวลาโครงการใช้งาน อยากจะให้พิจารณาการคิดค่าเช่าเครื่องจักรกลในรูปแบบของเหมาจ่ายงาน หรือเป็นการคิดค่าเช่าตามเนื้องานที่ทำจริง (Item) ตามข้อตกลงที่กำหนดไว้ก่อนการเช่า ■ รูปแบบในการให้เช่าต้องการที่จะให้พิจารณารูปแบบการค่าเช่าแบบเหมาจ่าย หรือตามฟังก์ชันของการปฏิบัติงานในแต่ละครั้ง เพื่อการบริหารงานทางด้านงบประมาณค่าเช่าเครื่องจักร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ■ อยากให้พิจารณาการเช่าเครื่องจักรพร้อมกับพนักงานคนขับ เพื่อที่จะทำให้การปฏิบัติงานได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพเนื่องจากมีพนักงานคนขับมาพร้อมที่มีประสบการณ์ จะทำให้ไม่มีปัญหาเรื่องของการขาดแรงงานเรื่องของคนขับ
๕. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	■ ระบบ EIS

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	○ การแสดงผลหน้าจอไม่เหมาะสม ดูไม่ชัดเจน อ่านยากไม่ทันสมัย ใช้งานค่อนข้างยาก ทำให้การปฏิบัติงานไม่สะดวก ฐานข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่ได้ถูกการอัปเดตให้ทันสมัย เช่น ข้อมูลพนักงานที่ลาออกไปแล้วยังคงมีอยู่ ทำให้เกิดการทำงานยาก เป็นต้น ฟังก์ชันการทำงานของระบบ มีความล่าช้า ระบบเครือข่ายยังมีข้อจำกัด อยากรจะให้มีการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อลดความยุ่งยากและกระบวนการที่ซับซ้อนในการทำงาน ○ การใช้งานของระบบ EIS การเข้าถึงยังยาก ความต้องการในการใช้ อยากรให้เข้าถึงได้ง่ายไม่ซับซ้อน โดยให้มองระดับของการใช้งานของแต่ละส่วนงาน เช่น การดูอัตราค่าเช่า การดูสถานะของรถ การดูตำแหน่งที่อยู่ของรถณปัจจุบัน เป็นต้น อยากรจะให้เข้าถึงได้ง่ายเหมือนการใช้งานของระบบการซื้อขายของออนไลน์ Lazada ○ รายงานในระบบ EIS ในส่วนงานของพัสดุ หน้าตาของรายงานยังไม่มีมาตรฐาน การเลือกใช้งานหญ้า การจ้างซ่อมใช้งานยาก เอกสารที่พิมพ์ออกมาจากระบบ ข้อมูลบางส่วนหายไปอันเนื่องมาจากระบบไม่รองรับ ■ ระบบ GPS ○ ต้องการที่จะให้ข้อมูลในระบบ GPS มีการเชื่อมต่อกับระบบ EIS ได้เลย ไม่ต้องมีการมาลงข้อมูลเพิ่มเติม ลดการทำงานลง และจะทำให้ความถูกต้องแม่นยำมากขึ้น ○ กระบวนการในการตรวจสอบการทำงานด้วยระบบ GPS เป็นระบบที่ดี สามารถตรวจสอบเส้นทางในการทำงานได้อย่างชัดเจน แต่บางกรณีจะต้องมีการทำนอกเหนือจากเส้นทางที่กำหนดไว้ ด้วยเจตนาที่ดีเพื่อโครงการได้สำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่เป็นรูปแบบของการทำนอกเหนือจากข้อตกลง จึงมีความเสี่ยงในเรื่องของการทำนอกเหนือจากการปฏิบัติงาน (เจตนาดีแต่ผิดระเบียบ)
๖. การจัดการความรู้ (Knowledge Management)	■ อยากรให้มีการดำเนินการจัดการความรู้ โดยนำเอา Best / Good Practice ของแต่ละที่มาแชร์ความรู้กัน สร้างโอกาสที่จะมีการนำเอาแต่ละ Best / Good Practice มาทำการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ให้เกิดการพัฒนาทั้งพนักงานและกระบวนการ และผสมผสานสร้างเป็นนวัตกรรมใหม่ของกรมทางหลวง

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๗. การพิจารณาจำหน่ายเครื่องจักรกลเก่า	การพิจารณาจำหน่ายเครื่องจักรกลเก่า ถ้ามีการพิจารณาถึงความคุ้มค่าของการจำหน่ายโดยให้มีปัจจัยในการมองในเรื่องของ อายุการใช้งาน อัตราการซ่อมบำรุง และมูลค่าที่เกิดขึ้นในช่วงเวลานั้น เพื่อให้เกิดการจำหน่ายเครื่องจักรกลเก่านี้ได้มีมูลค่าที่สูงที่สุด

๕. ศูนย์สร้างทางขอนแก่น วันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. ความต้องการเครื่องจักรกล	- กระบวนการให้บริการเครื่องจักรกล อยากให้มีการตอบสนองความต้องการของโครงการอย่างรวดเร็ว และเครื่องจักรกลจะต้องมีประสิทธิภาพ เหมาะสำหรับโครงการนั้นๆ ที่จะทำการดำเนินโครงการเป็นไปได้อย่างรวดเร็วตามเป้าหมายได้ - การบริหารงานการนำส่งเครื่องจักรกลไปสู่โครงการหน้างาน ควรจัดสรรให้มีรถขนส่งเพียงพอต่อความต้องการ และสามารถนำส่งได้อย่างรวดเร็ว - รถบริการอัดฉีดที่ปฏิบัติงานมีไม่เพียงพอ และเครื่องมืออุปกรณ์ที่อยู่ในรถยังเป็นรุ่นเก่า ไม่ทันสมัย อยากจะได้เครื่องมืออุปกรณ์ที่ทันสมัย มีเครื่องมือพร้อม และมีรถบริการอัดฉีดประจำแต่ละโครงการ เพื่อช่วยในการดูแลรักษาเครื่องจักรกลได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ - อยากมีเครื่องจักรกลสำรอง ที่อยู่ส่วนกลาง เพื่อช่วยในการนำมาทดแทนเครื่องจักรกลที่เสียได้อย่างรวดเร็ว และให้นำเครื่องจักรกลที่เสียมาซ่อมจนใช้งานได้แล้วค่อยเอากลับไปทดแทนเหมือนเดิม - อยากให้มีการพิจารณาประเภทของเครื่องจักรกลและจำนวนของเครื่องจักรกลให้เหมาะสมกับเนื้อหาของโครงการ ที่จะนำไปสู่การดำเนินงานได้ตามเป้าหมาย ใช้เป้าหมายเป็นเกณฑ์นำร่องในการจัดสรรเครื่องจักรกลสำหรับโครงการ - ความต้องการของรถแบคโฮที่เป็นล้อยาง มีความต้องการมาก เพื่อเอาไว้สำหรับเก็บงาน - เครื่องจักรกลที่มีการใช้งานมานานหรือรถที่มีการใช้งานมานานอยากให้เอากลับไปอยู่ส่วนกลาง และหารถใหม่มาทดแทน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๒. การสรรหาเครื่องจักรกล	■ มีระบบไฟฟ้าและระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มากขึ้น ให้พิจารณาความจำเป็นของการใช้งานเครื่องจักรกล ซึ่งมีผลกระทบกลับค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อจัดหาที่มีโอกาสสูงขึ้น และในช่วงเวลาการใช้งาน มีระบบเซ็นเซอร์ที่มากเกินไปจนความจำเป็น ทำให้ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการใช้งานเครื่องจักรกลนั้น จนไม่กล้าที่จะใช้งาน และเมื่อมีการเสียหาย ก็จะต้องใช้เวลาในการซ่อมนาน ค่าใช้จ่ายสูง
๓. การเข้าใช้เครื่องจักรกล	■ การพิจารณาค่าเช่าเครื่องจักรกล ในกรณีที่โครงการยังไม่จบ อยากจะให้พิจารณาค่าเช่าเครื่องจักรกล ตามที่เช่าของโครงการ โดยให้มีการใช้เครื่องจักรกลต่อจนจบ ■ การสรุปค่าเช่าเครื่องจักรกล และใบแจ้งหนี้ ยังมีการดำเนินงานที่ช้าอยู่
๓. การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรกล	■ การให้บริการงานซ่อมบำรุง อยากให้มีการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรให้ได้ทันเวลากับความต้องการของการทำงาน ■ ยังไม่เพียงพอ ต้องการที่จะให้มีการพิจารณาจัดทำแผนบำรุงรักษาอย่างมีระบบ โดยให้เริ่มจากเครื่องจักรกลหลักที่สำคัญของโครงการ ■ ปัญหาของเครื่องจักรกล เช่น รถแบคโฮยี่ห้อ CAT มีปัญหาบ่อยในเรื่องของหัวฉีด ควรมีการพิจารณาเชิงลึกเพื่อปรับปรุงและแก้ไขถึงสาเหตุ อาจจะเป็นในเรื่องของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่คุณภาพยังไม่เหมาะสมกับเครื่องจักรกลนั้น เช่น น้ำมันดีเซล b๗ ■ เครื่องจักรกลสมัยใหม่ในปัจจุบัน มีระบบไฟฟ้าและระบบอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น อะไหล่ต่างๆที่ต้องมาใช้ในการซ่อมบำรุงรักษา มักจะเป็นในรูปแบบของการเปลี่ยนโมดูลใหม่ ทำให้การซ่อมมีการรออะไหล่ที่นานขึ้น ส่วนการใช้งานจะมีระบบเซ็นเซอร์ที่ค่อนข้างมาก เมื่อมีการใช้งานไปเกิดการเตือน จึงทำให้ไม่กล้าที่จะทำงานต่อ หรือบางครั้ง มีฝุ่นละอองหรือแมลงเข้าไปติดกับเซ็นเซอร์ ก็ทำให้เกิดการ Alarm ทำงานต่อไม่ได้ ดังนั้นการพิจารณาสรรหาเครื่องจักรกล ควรดูความเหมาะสมกับพื้นที่หน้างานที่จะนำไปปฏิบัติ ถ้าระบบเซ็นเซอร์ที่ไม่จำเป็น ไม่ควรติดมากับเครื่องจักรกล จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการซื้อเครื่องจักรลดลงไปได้ ■ การบำรุงรักษารถและเครื่องจักรกลในช่วงนี้ใช้ลักษณะของการบำรุงรักษาระดับขั้นต้น โดยผู้ที่ขับจะเป็นผู้ดูแลเนื่องจากพนักงานในการบำรุงรักษามีไม่เพียงพอ จำเป็นจะต้องช่วยกันเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้ ■ การบำรุงรักษาเชิงป้องกันและการบำรุงรักษาตามแผน ยังไม่ชัดเจนทำให้เครื่องจักรกลหลายเครื่อง ยังคงขาดการบำรุงรักษาหรือมีการบำรุงรักษา

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	ไม่เพียงพอ โดยอยากให้พิจารณาเครื่องจักรกลหลักนำมาทำการบำรุงรักษาตามแผน เช่น การเปลี่ยนถ่ายของเหลวของเครื่องจักรกล เป็นต้น ■ อยากให้มีการจัดทำเครื่องจักรกลสำรอง เพื่อใช้ในการสับเปลี่ยนในกรณีที่มีเครื่องจักรเสีย โดยการนำเอาเครื่องจักรสำรองนี้มาใช้ทดแทนก่อน และนำเครื่องจักรที่เสียไปทำการซ่อมบำรุงให้เรียบร้อย แล้วนำกลับมาใช้เหมือนเดิม เพื่อที่จะให้โครงการได้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง
๔. การบริหารเครื่องจักรกล	■ เครื่องจักรกลที่ใช้ในงาน เช่น รถเกรดเดอร์ ซึ่งเป็นเครื่องจักรกลหลักที่ใช้ในงาน ถ้าเกิดมีการชำรุดเสีย ก็จะทำให้การทำงานในส่วนงานอื่นต้องหยุดงานตามไปด้วย ดังนั้นจะต้องมีการควบคุมดูแลเครื่องจักรกลที่เป็นตัวหลักในการทำงานให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้อยู่เสมอ ■ การบริหารเครื่องจักรกลที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่โครงการเกิดขึ้นพร้อมๆ กัน มีความเป็นไปได้ยากที่จะไปนำส่งเครื่องจักรกลที่ใดงานได้รวดเร็ว เนื่องจากรถเทรลเลอร์ไม่เพียงพอและคนขับมียังไม่เพียงพอ และบางพื้นที่ที่ต้องนำส่งเครื่องจักรกลต้องขึ้นภูเขา ซึ่งประสิทธิภาพของรถเทรลเลอร์ไม่เพียงพอจะต้องมีการหาช่องทางเลี่ยงการขึ้นภูเขา จึงต้องมีการเดินรถในทางราบแต่ต้องมีระยะทางที่ยาวขึ้นทำให้ต้องเสียเวลา ■ เครื่องจักรกลที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน บางประเภท เช่น รถของ Volvo ในการไปบำรุงรักษาหรือเปลี่ยนน้ำมันเครื่องจะต้องมีการใช้บริการจากช่างนอก ซึ่งต้องใช้เวลาในการเปลี่ยนนาน ■ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องจักรกล ยังคงมีข้อสงสัยในเรื่องของคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความสอดคล้องกับประเภทเครื่องจักรกล เพราะปัจจุบันนี้ยังมีการใช้แบบคละกันอยู่ ซึ่งมีโอกาสที่จะนำไปสู่ความเสียหายของเครื่องจักรกลนั้น
๕. บุคลากร/พนักงานขับ	■ สมรรถนะพนักงาน ○ พนักงานขับรถ และเครื่องจักรกล ควรมีเกณฑ์ในการพิจารณาและการอบรมให้ความรู้ ก่อนการปฏิบัติงาน เพื่อที่ให้การปฏิบัติงานเป็นไปได้หรือยังมีประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายกับเครื่องจักรกล ซึ่งนำไปสู่ความล่าช้าของโครงการได้ ○ ทักษะความสามารถในการใช้เครื่องจักรกลของพนักงานขับรถของผู้ปฏิบัติงาน หากมีไม่เพียงพออาจก่อให้เกิดไม่เพียงพอ จะทำให้เครื่องจักรกลเสียได้ ซึ่งผลกระทบทำให้งานไม่สามารถปฏิบัติต่อไปได้ เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	■ การสรรหาพนักงาน ○ การคัดเลือกพนักงานคนขับรถเครื่องจักรกล ควรมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาก่อนที่จะเข้ามาปฏิบัติงานอย่างชัดเจนเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถขับรถโดยที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายกับเครื่องจักรกลต่างๆ ■ การสร้างขวัญกำลังใจพนักงาน ○ พนักงานปฏิบัติงานยังขาดแรงจูงใจในการทำงานส่งผลทำให้การทำงานยังไม่เต็มประสิทธิภาพ และเมื่อพนักงานที่มีความรู้ความสามารถสูงขึ้น ก็จะออกไปทำงานข้างนอกเนื่องจากมีรายได้ที่สูงขึ้น

๖. สำนักงานทางหลวงที่ ๗ จังหวัดขอนแก่น วันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. ความต้องการเครื่องจักรกล	■ ควรมีการจัดสรรให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน รวมไปถึงรถขนย้ายเครื่องจักรที่จะต้องมีความพร้อมและเพียงพอต่อการใช้งานในทุกสถานการณ์ เช่น รถประเภท ๖๐ รถประเภท ๖๘ ซึ่งมีความต้องการมาก และรถแบคโฮคอยาว เป็นต้น ■ งานหลักในการปฏิบัติงานคือการบำรุงรักษาเส้นทางและการตัดแต่งกิ่งไม้ อยากจะได้เครื่องจักรในการปรับปรุงเส้นทางแขวงละ ๑ ชุด และเครื่องปรับปรุงตัดแต่งกิ่งไม้ ๒ แขวงต่อ ๑ ชุด เพื่อมาช่วยในการปฏิบัติงาน ■ รถเครื่องตัดหญ้าปัจจุบันใช้งานมานานและมีการเสียบ่อย อยากจะให้มีการพิจารณาปรับปรุงบำรุงรักษาให้เกิดความพร้อมใช้งาน และการใช้งานที่มีประสิทธิภาพ ■ รถเทรลเลอร์ขนย้ายเครื่องจักรไม่เพียงพอ อยากจะได้รถขนย้าย ๑ คันต่อเครื่องจักรกล ๒ เครื่อง ■ ความต้องการใช้รถประเภท ๖๘ และประเภท ๖๐ มีความต้องการมาก ดังนั้นควรจัดสรรรถให้สอดคล้องกับความต้องการ ■ ในกรณีเหตุการณ์ภัยพิบัติ ดินสไลด์ รถประเภท ๖๐ มีความจำเป็นมาก และการใช้งานก็จะง่าย จะช่วยทำให้การปฏิบัติงานได้เร็วขึ้น ■ อยากจะได้รถแบคโฮคอยาวเพื่อช่วยในการปฏิบัติงานควรมีเขตละ ๑ คัน

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๒. การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรกล	■ ควรมีการจัดทำอย่างต่อเนื่อง เช่น รถตัดหญ้า ซึ่งมีการใช้งานมานาน เสียบ่อบ่อย เพื่อให้เครื่องจักรอยู่ในสภาวะพร้อมใช้งาน และการใช้งานมีประสิทธิภาพ ช่วยลดเวลาในการทำงาน
๓. บุคลากร/พนักงานขับ	■ บุคลากรที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ถ้าเครื่องจักรมีปัญหาจะให้ผู้ปฏิบัติงานช่วยซ่อมเครื่องจักรเอง ■ พนักงานขับรถมีไม่เพียงพอ อยากจะได้พนักงานขับรถ ๑ คนต่อ ๑ เครื่องจักรกล ■ อยากให้มีการฝึกอบรมทักษะพนักงานที่ศูนย์ เพื่อเตรียมความพร้อมทางด้านบุคลากรในการใช้เครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพและความรู้ความสามารถของพนักงานในการปฏิบัติงาน
๔. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	■ ระบบ EMS และการกรอกข้อมูล EC๑ มีข้อมูลที่ย่อย อยากจะให้พนักงานขับรถช่วยลงข้อมูลได้เลย
๕. การจัดการความรู้ (Knowledge Management)	■ ตลาดนัดความรู้ซึ่งเดิมมีการจัดทำ ปัจจุบันกิจกรรมนี้หายไปในช่วงของสถานการณ์โควิด ซึ่งผลตอบรับของการจัดทำตลาดนัดความรู้ อยากให้มีการดำเนินงานต่อ เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของแต่ละหน่วยงาน นำมาแชร์ความรู้หาประสบการณ์ และการสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อมาช่วยในการปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งในงานมีนวัตกรรมดีๆ ที่สามารถนำมาปรับใช้กับงานจริงได้ เช่น รถแบคโฮติดปั๊มก็เพื่อตัดวัชพืช เป็นต้น และยังมีเทคโนโลยีใหม่ๆ จากต่างประเทศที่จะมาช่วยส่งเสริมการดำเนินงานได้ดี เช่น รถตัดต้นกระถิน เป็นต้น
๖. การบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉิน การรับมือกับภัยพิบัติที่เกิดขึ้นตามฤดูกาลและ	■ การจัดสรรงบประมาณ ควรมีการจัดสรรงบกรณีฉุกเฉิน หรือเหตุการณ์ภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้นได้ เพื่อมาช่วยบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗. ศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ ๒ จังหวัดขอนแก่น วันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. ความต้องการเครื่องจักรกล	■ เครื่องจักรยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ เช่น รถเทรลเลอร์ รถเครน ทางสาลี่ ปั่นจั่น และรถแบคโฮ เป็นต้น ควรมีการพิจารณาทบทวน จำนวนกองเครื่องจักรกลที่ต้องการจะใช้ ประเภทของเครื่องจักรกลที่ตรงกันกับหน่วยงาน ■ เทคโนโลยีของเครื่องจักรกลที่ต้องการเพิ่มเติม เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งาน เช่น ปั่นจั่นแบบล้อแท็ก เครื่องกดซีสพาย เครื่องสกัดหัวเสาเข็ม เป็นต้น จะสามารถทำให้การปฏิบัติงานเร็วขึ้น มีประสิทธิภาพในการทำงาน ประหยัดเวลา และอาจจะมียกเลิกเครื่องจักรกลและรถแบคโฮเอาไว้สำหรับการติดตามงาน ■ ประเภทของเครื่องจักรที่เหมาะสมกับงาน เช่น ขนาดของเครน ต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับการยกคาน จะช่วยทำงานได้เร็วขึ้น อยากให้ส่วนกลางมีเครนขนาดใหญ่เอาไว้สำหรับสนับสนุนการทำงาน ประเภทของทางสาลี่อยากจะได้สาลี่ ๓ เพลา มาช่วยในการขนย้ายคานที่มีขนาดที่ยาวขึ้น จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานได้เร็วขึ้น ■ รถเทรลเลอร์ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน มีจำนวนไม่เพียงพอ บางคันมีสภาพเก่า ต้องการรถเทรลเลอร์คันใหม่ การใช้งานต่อ ๑ โครงการมีประมาณ ๕๐ เที่ยว ดังนั้นถ้ามีรถเทรลเลอร์ที่มากขึ้นจะทำให้การปฏิบัติงานในการสร้างสะพานเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ■ รถเครนไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ซึ่งในหน่วยงานมีงานเกี่ยวกับการใช้รถเครนมาก ■ การขนย้ายวัสดุอุปกรณ์มีความจำเป็นมาก ซึ่งทางสาลี่ที่มีอยู่เป็นประเภททางสาลี่ที่ใช้ ๒ เพลา อยากจะได้ทางสาลี่ที่ใช้ ๓ เพลามาใช้งาน จะทำให้การขนย้ายคานสะพาน มีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ■ การปฏิบัติงานสร้างสะพานซึ่งมีการขนย้ายเครื่องจักรค่อนข้างมาก ซึ่งทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง และการบริหารเครื่องจักรกลพร้อมกับรถขนส่ง มีความยุ่งยาก อยากจะให้มีการเพิ่มรถขนส่งเครื่องจักรกล เพื่อช่วยในการบริหารเส้นทางในการขนส่ง และลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ■ การใช้เครนมีความจำเป็นอย่างมากเพื่อช่วยในการยกคาน ซึ่งถ้าคานมีความยาวมาก จะต้องใช้เครนขนาดใหญ่ที่สูงขึ้น ถ้าคานยาว ๑๐ เมตรใช้เครนประมาณ ๒๕ ตัน ถ้ายาว ๒๐ เมตร ต้องใช้เครน ๒๕ ตัน ๒ คัน ถ้าคานยาว ๓๐ เมตรจะต้องไปจ้างเครนขนาด ๘๐ ตันมาช่วยในการยก ดังนั้นควรมีการ

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	พิจารณาให้ส่วนกลางมีเครนขนาดใหญ่เอาไว้สนับสนุนในการใช้งาน จะทำให้การทำงานได้เร็วขึ้นและมีประสิทธิภาพ ■ ปั่นจั่นที่มีใช้อยู่ปัจจุบันเป็นแบบชนิดราง ซึ่งต้องมีการประกอบโครงสร้างของปั่นจั่น ต้องใช้เวลานาน และพื้นที่ในการติดตั้งมีบริเวณที่กว้าง การเคลื่อนย้ายลำบาก อยากจะให้มีปั่นจั่นแบบล้อแท็ก มาช่วยในการปฏิบัติงาน ซึ่งจะมีความสะดวกในการใช้งานได้ง่าย การเคลื่อนย้ายได้สะดวก งานเสร็จเร็วขึ้น การใช้แรงงานที่ลดน้อยลง ■ รถแบคโฮปัจจุบันมี ๑๒ ตัว อยู่ในสภาพที่ใช้งานไม่ได้ ๒ ตัว อยากจะได้รถแบคโฮที่มีหัวเจาะกระแทกติดมาด้วย ■ อยากจะได้เครื่องกดซีสพาย และเครื่องสกัดหัวเสาเข็ม เนื่องจากมาช่วยในการทำงานของการสร้างสะพาน ซึ่งจะทำให้การสร้างสะพานสามารถปฏิบัติงานได้ดีมากยิ่งขึ้น ■ อยากมีกล้องติดกับรถเทรลเลอร์ และรถแบคโฮ เพื่อช่วยในการติดตามและบริหารจัดการ
๒. การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรกล	■ อยากให้มีการซ่อมและบำรุงรักษาให้เครื่องจักรกลพร้อมใช้งานอยู่เสมอและมีประสิทธิภาพและปลอดภัย
๓. การบริหารเครื่องจักรกล	■ การบริหารเครื่องจักรกลพร้อมกับการขนส่ง มีความยุ่งยากในการบริหาร อยากให้มีการเพิ่มรถขนส่งและเครื่องจักรกลเพื่อช่วยในการบริหารการขนส่ง ลดการใช้เชื้อเพลิง และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของแต่ละโครงการ
๔. บุคลากร/พนักงานขับ	■ ทักษะความสามารถของพนักงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรูปจ้างชั่วคราว ควรมีการอบรมให้ความรู้เบื้องต้นของการใช้งานเครื่องจักรกลต่างๆ ก่อนการใช้งานเสมอ เพื่อช่วยในการทำงานที่มีประสิทธิภาพ และลดการชำรุดเสียหายอันเนื่องมาจากการใช้งาน ■ พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่เป็นลูกจ้างชั่วคราว ทักษะการขับยังไม่ดีพอ เมื่อมีการฝึกและขับไปเรื่อยๆ เกิดความชำนาญทำให้มีประสบการณ์และมีทักษะที่เพิ่มมากขึ้น เมื่อมีทักษะในการขับที่มากขึ้นแล้วมักมีการลาออกไปทำงานเอกชนเนื่องจากมีค่าแรงที่สูงกว่า

๘. แนวทางยะลา สำนักทางหลวงที่ ๑๘ วันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและ ความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. ความต้องการเครื่องจักรกล	■ ปัญหาที่มีมาตลอด ก็คือ เครื่องจักรที่ได้มา ไม่ตรงกับความต้องการของพื้นที่ บางรุ่น ประสิทธิภาพไม่ตอบโจทย์กับลักษณะงาน ก่อนหน้านี้ เครื่องจักรบางตัวใช้งานได้ดี แต่บางตัวเป็นภาระก็จะไม่ได้ใช้งาน เช่น ยะลา-เบตง อยู่ห่างกันไกล จึงไม่สะดวกต้องลากไปลากกลับ และยังพบปัญหาเครื่องจักรไม่เพียงพอต่อความต้องการด้วย อย่างกรณีช่วงปลายปีงบประมาณเหลือตามนโยบายค่าเช่า ๑๔% จึงจำเป็นต้องเช่ารถเพิ่มเติม ก็จะมีการแย่งกันเช่ารถ จึงไม่เพียงพอ เมื่อไม่มีรถให้เช่า ก็ต้องเช่ารถน้ำ ซึ่งไม่จำเป็นมากนัก เพราะพื้นที่มีฝนตกเยอะอยู่แล้ว ■ ส่วนใหญ่ที่ อ.เบตง มักจะมีงานฉุกเฉิน เช่น ปัญหาดินสไลด์ มีการเช่ารถตัดหญ้าจากเขต ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจากมีการใช้งานบ่อยและเกิดการสึกหรอ แต่ส่วนใหญ่จะใช้วิธีการจ้างเหมา ■ รถตัดหญ้ามีเพียง ๑ คัน และไม่ค่อยว่าง ■ เครื่องจักรที่ใช้ประจำ คือ เครื่องตัดหญ้า ซึ่งบางรุ่น เสียง่าย ■ อยากได้รถชุดคันเล็ก รถตัดหญ้า ที่สะดวกในการขนย้าย ■ อยากได้เครื่องตัดคอนกรีต เนื่องจากน้ำหนักเบา ■ อยากได้รถชุดที่สามารถติดตั้งเครื่องย่อยกิ่งไม้ ■ รถกระเช้า เข้ามาจากเขต เป็นรถเก่า ๑ คัน (เข้ามาซ่อม มั่นหมัดสภาพ เสียบ่อย) ■ รถที่อายุเกิน เช่น เครื่อง ๙๒ รถ ๔๗ ซึ่งเป็นรถบรรทุก งานเงินทุนหมุนเวียน ไม่ได้มีนโยบายในการจัดซื้อใหม่ แต่ยังมีความจำเป็นที่ยังต้องใช้อยู่ ● เครื่องมิตซูบิชิปี ๑๙ เครื่องค่อนข้างทนและใช้ได้ยาวนาน ปัญหาคือ เนื่องจากเป็นเครื่องจักรเล็กและเป็นของไทย จัดซื้อยากกว่าเครื่องจักรใหญ่ ● หลายๆ หน่วยงานให้จัดสรรงบประมาณให้เอง จะจัดซื้อเอง แต่ก็กังวลเรื่องของการควบคุมคุณภาพ แม้ว่าจะจัดซื้อเองก็ต้องเข้าไปในระบบของเงินทุนฯ จะทำให้เกิดปัญหาในการบริหารการซ่อมบำรุง และยากในการกำหนดอัตราค่าเช่ากลางด้วย ■ เลื่อย ยังต้องการอยู่เนื่องจากต้นไม้เยอะ ปัจจุบันมีเพียง ๔ ตัว ■ รถ ๔๔ ที่เพิ่งเข้ามา เสีย ขับไม่ได้ รถหมดอายุแล้ว ควรขายทอดตลาด ไม่ควรนำมาให้เช่าต่อ หากยังไม่มีรถใหม่ ก็พยายามให้ใช้รถคันเก่า ไม่ต้องนำคันใหม่ (แต่เป็นรถเก่า) มาให้เช่าทดแทน

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๒. การบริหารเครื่องจักรกล	เครื่องจักร ไม่มีคนขับ และไม่สามารถจอดเครื่องจักรไว้ที่หน้างานได้ จำเป็นต้องเอากลับ หากจำเป็นต้องจอดทิ้งไว้ อาจต้องหาที่พักจอดรถที่ปลอดภัย เช่น วัด สถานที่ราชการ หรือประสานงานกับผู้ใหญ่บ้าน/กำนัน เพื่อฝากจอดรถชั่วคราว
๓. การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรกล	ค่าซ่อมบำรุง หากปีไหนมีค่าซ่อมสูงก็จำเป็นต้องขอจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมจากสำนักเครื่องกล เนื่องจาก เครื่องจักรที่ได้มาจากเขตหากส่งกลับไปซ่อมแล้วจะใช้เวลาค่อนข้างนานและไม่สะดวก จึงจำเป็นต้องซ่อมที่แขวงทางหลวงยะลาแทน
๔. บุคลากร/พนักงานขับ	- พนักงานขับ มีทักษะความสามารถเพียงพอขับได้ แต่ยังมีผู้เชี่ยวชาญค่อนข้างน้อย - ยังไม่มีศูนย์ฝึกอบรมที่แขวง ใช้วิธีการสอนกันเองภายในแขวง - บุคลากรขาดแคลน หากมีพนักงานคนหนึ่งหยุด ก็ไม่มีพนักงานทดแทน - ส่วนใหญ่ใช้ลูกจ้างมาขับแทนพนักงาน เพราะไม่มีพนักงานขับ เช่น รถ JCB ก็ใช้ลูกจ้างชั่วคราว ๒ คน - อยากให้พนักงานขับเป็นพนักงานราชการเพื่อความก้าวหน้าและมั่นคง

๙. ศูนย์สร้างทางสงขลา สำนักทางหลวงที่ ๑๘ วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. ความต้องการเครื่องจักรกล/ทรัพยากร	ปัจจุบันมีคอมพิวเตอร์เพียง ๓ เครื่อง แต่ตามนโยบายเงินทุนฯ จะจัดสรรให้งานปฏิบัติการเงินทุน เพียง ๒ เครื่อง ยังไม่มีการปรับกรอบให้เป็น ๓ เครื่อง เมื่อเสียจึงไม่สามารถจัดสรรทดแทนได้
๒. การบริหารเครื่องจักรกล	- ภารกิจหลักของศูนย์สร้างทางสงขลา มี ๓ สายทาง กรมทางหลวงมอบหมายงานเพิ่มมาให้อีก ๒ งาน จึงจำเป็นต้องจัดสรรเครื่องจักรและคนให้สอดคล้องกับภารกิจของศูนย์สร้างทาง - ภารกิจของศูนย์จะแตกต่างจากแขวง จำนวนเครื่องจักรที่มากกว่า ชนิดของเครื่องจักรที่หนักกว่า วัฒนธรรมของศูนย์ จะบริหารแบบศูนย์รวม ทุกอย่างจะมาบริหารภาพรวมที่ฝ่ายเครื่องกล - เครื่องจักรยังไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน บางชนิดไม่เหมาะต่อการทำงาน หรือมีประสิทธิภาพมากเกินไป บางชนิดยังขาดประสิทธิภาพ ไม่

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	เหมาะสมกับภูมิประเทศ จึงจำเป็นยังต้องใช้เครื่องจักรเก่าที่จะต้องตัดจำหน่ายแล้วแต่ยังคงใช้งานได้ และเหมาะสมกับลักษณะงานและภูมิประเทศมากกว่า
๓. การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	■ การซ่อมเครื่องจักรกล ต้องบริหารให้ได้ภายใต้ข้อจำกัดของงบประมาณที่มีอยู่ จึงเป็นการซ่อมเพื่อให้สามารถใช้งานได้ก่อน แต่ภาพรวมก็ส่งผลทำให้เครื่องจักรไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
๔. การเข้าใช้เครื่องจักร	■ เครื่องจักรแต่ละคันค่าเช่าไม่เท่ากัน ด้วยองค์ประกอบหลายอย่าง เช่น ราคาเครื่องจักร อายุเครื่องจักร เป็นต้น ในฐานะผู้เช่า หากเป็นไปได้จะเลือกเครื่องจักรเก่า เนื่องจากค่าเช่าถูกกว่า แต่ก็จะมีประสิทธิภาพน้อยกว่า ใช้วิธีบริหารจัดการเครื่องจักรกลเก่าให้สามารถใช้งานได้ แต่ในทางกลับกัน สำนักเครื่องจักรกลฯ ก็พยายามจัดสรรเครื่องจักรใหม่มาให้ แต่ก็มีค่าเช่าที่แพง ■ งบประมาณที่ได้จัดสรรมาไม่สมดุล (Balance) กับ Unit Cost รูปแบบการซ่อมยังเป็นการซ่อมแบบ Breakdown โดยซ่อมเมื่อเสีย แต่ทางสำนักเครื่องจักรกลฯ จัดสรรงบประมาณค่าซ่อมมาจากค่าเช่า โดยไม่ได้ประเมินจากอายุเครื่องจักร ในขณะที่ศูนย์สร้างทางฯ จำเป็นต้องเช่าเครื่องจักรเก่า เนื่องจากค่าเช่าถูกกว่า แต่ก็ต้องมีภาระในการซ่อมบำรุงที่มากขึ้น ซึ่งงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรค่าซ่อมมาไม่สัมพันธ์กับอายุเครื่องจักร ■ อยากให้เพิ่มค่างานในการของบประมาณ เพื่อให้งบประมาณเพิ่มมากขึ้น ■ อยากให้เงินทุนฯ ลดค่าเช่าลงมาเพื่อให้เหมาะสมกับงบประมาณในการดำเนินงานโครงการ โดยการขยายอายุเครื่องจักร หรือคิดค่าเช่าใช้จริงตามเลขไมล์ ■ รถประเภทเดียวกัน แต่คนละยี่ห้อ คนละราคา อยากให้รถประเภทเดียวกัน ราคาเช่าเดียวกัน (การคิดค่าเช่าของเงินทุนฯ ราคามาเท่าไร ก็ให้นำมาคำนวณค่าเช่า) ■ รถน้ำมัน จะต้องจัดส่งน้ำมันบริการทุกวัน แต่ศูนย์สร้างทางก็ต้องเช่ารถน้ำมัน ขอให้รถน้ำมันเป็นอีกหนึ่งเครื่องจักรสนับสนุน ไม่คิดค่าเช่าได้หรือไม่ เนื่องจากวันหนึ่งใช้งานไม่กี่ชั่วโมง ทางสำนักเงินทุนฯ รับเรื่องเพื่อไปพิจารณา ทบทวนนโยบายรถสนับสนุน ซึ่งปัจจุบันรถน้ำมันมีน้อยลง ไม่มีการซื้อเพิ่มแล้ว
๕. บุคลากร/พนักงานขับ	■ สมรรถนะบุคลากร

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	○ ศูนย์สร้างทางเป็นศูนย์อบรมด้วย พนักงานขับหลายคนสามารถขับได้หลายอย่าง แต่ไม่ใช่ทุกคนที่จะมีทักษะความสามารถในการขับรถ/เครื่องจักรได้หลายอย่าง ○ พนักงานขับจำเป็นต้องมีความเชี่ยวชาญ ความรู้ความเข้าใจในการใช้เครื่องจักร ซึ่งปัจจุบันพนักงานขับมีความเชี่ยวชาญน้อยลงไปมาก จึงควรพัฒนาพนักงานขับให้มีทักษะความสามารถในการใช้รถ/เครื่องจักรใหม่ให้มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรจะเป็น ○ เครื่องจักรที่ใช้อยู่เก่า มีอายุการใช้งานมายาวนาน แต่เนื่องจากพนักงานขับมีความเชี่ยวชาญในการขับรถเก่ามากกว่ารถใหม่ ดังนั้น พนักงานขับจึงเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้สามารถใช้เครื่องจักรได้อย่างมีประสิทธิภาพได้ ○ อยากให้มีการสร้างพื้นที่จำลองในการฝึกพนักงานขับ โดยให้ฝึกทุกอย่างก่อนปฏิบัติงานจริง ○ กรณีที่มีพนักงานขับอยู่แล้ว อยากให้ฝึกเฉพาะเครื่องจักร เพิ่มทักษะ ส่งครูฝึกมา OJT โดยไม่ต้องส่งพนักงานขับออกไปพัฒนาข้างนอก น่าจะตอบโจทย์ปัญหาของศูนย์สร้างทาง โดยอาจจะจ้างครูฝึกที่เกษียณแล้วมาเป็นครูฝึก ■ อัตรากำลังบุคลากร ○ ช่างปรับซ่อม ค่อนข้างขาดแคลน ปัจจุบันเหลือเพียง ๓ คน แต่ต้องดูแลเครื่องจักร ๑๖๕ คัน อยากได้รับสนับสนุนตำแหน่ง/ข้าราชการช่างปรับซ่อมเครื่องจักรกลจากกรมทางหลวงเพิ่มเติมเมื่อก่อนมีข้าราชการเป็นหัวหน้าช่างปรับซ่อม แต่ปัจจุบันเหมือนกลายเป็นงานเดียวกันหมด ต้องดูแลหลายงาน บริหารงานด้วยซ่อมด้วย
๖. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	■ ระบบฐานข้อมูล อยากให้เข้าไปดูข้อมูลประกอบการตัดสินใจ ซึ่งตอนนี้มีแผนการพัฒนาระบบ EIS เพื่อสามารถดูภาพรวมได้

๑๐.สำนักงานทางหลวงที่ ๑๘ สงขลา วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๕

ประเด็นความคิดเห็นและ ความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
๑. สำนักงานทางหลวงที่ ๑๘ สงขลา	■ สำนักงานทางหลวงที่ ๑๘ สงขลา เป็นหน่วยงานที่มีความต้องการใช้เครื่องจักรจำนวนมาก แต่เครื่องจักรไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน เช่น เครื่อง Milling มี ๓ ตัว ต้องแย่งกันใช้ จึงจำเป็นต้องจัดตั้งคณะทำงานความเหมาะสมในการใช้งานเครื่องจักร เพื่อเสนอข้อมูลไปยังสำนักเครื่องกลฯ ■ เนื่องจากสภาวะภูมิประเทศและภูมิอากาศที่มีฝนตกชุกแทบตลอดทั้งปี ทำให้ต้องตัดหญ้าบ่อยมากกว่าภูมิภาคอื่นๆ จึงมีความต้องการเครื่องตัดหญ้าเพิ่มเติม ■ ต้องลดบุคลากรในการทำงานแล้วนำเครื่องจักรมาใช้งานแทนกำลังคน ที่อาจขาดแคลนกำลังคนในอนาคต เช่น การตัดหญ้าใช้รถตัดหญ้าแทนกำลังคน เพราะคนไม่พอ ขาดแคลนแรงงาน ■ ควรจัดสรรเครื่องจักรให้เหมาะสมกับพื้นที่ ■ ยังไม่ต้องคำนึงถึงความคุ้มค่า แต่ถ้าหากไม่มีเครื่องจักร เมื่อถึงเวลาที่ต้องใช้ก็ไม่มีเครื่องจักรให้ใช้งาน เช่น รถทำความสะอาดคูตอ้อยไม่มีรถคูตฝุ่น รถตรวจการ (เช่น ไม่มีรถตรวจการ หรือค่าเช่าไม่เพียงพอต้องใช้รถยนต์ส่วนตัว) พอสิ้นปีงบประมาณตั้งแผน แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน ■ โดยสภาพแวดล้อม มีความแตกต่างจากพื้นที่อื่นๆ เช่น เวลาในการทำงานอย่างน้อย ๕ ชั่วโมงจะมีเวลาทำงานเพียง ๔ วัน วันศุกร์ไม่ได้ทำเนื่องจากพี่น้องมุสลิมจะเป็นศาสนปฏิบัติ และค่าแรงงานแพงกว่าที่อื่น ๔๗๐ บาทต่อวัน ต้นทุนต่อยูนิตจะแพงกว่า จึงจำเป็นต้องใช้เครื่องจักรเข้ามาทดแทน ขาดแคลนแรงงาน อีกทั้งยังไม่สามารถจ้างแรงงานต่างด้าวได้ และคนงานในพื้นที่ก็มีน้อยมาก เช่น รถตัดหญ้า รถกวาดเกลี่ย ไม่เพียงพอ แม้ว่าทางสำนักเครื่องกลฯ จะจัดสรรรถแทรกเตอร์มาให้ที่สามารถกวาดเกลี่ยไหล่ทางให้ได้ แต่ก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทั้งหมด เพราะดินมันก็จะไปถมทับคูน้ำ ทำให้น้ำท่วมขังได้ ■ อยากให้ Pilot เครื่องจักรสมัยใหม่มาทดลองใช้เพื่อศึกษาเรื่องการใช้งานเครื่องจักร ■ พนักงานรุ่นเก่าที่มีความชำนาญค่อยๆ ลดลงไป อยากให้เพิ่มเติมในเรื่องของการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร ■ เครื่องตัดแต่งกิ่งไม้ อยากให้มีรถที่สามารถตัดแต่งกิ่งไม้ไม่ให้ย่นลำมาในแนวถนน และไม่มีปัญหากับนักอนุรักษ์ด้วย

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	ถนนทุกสายมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น ไฟฟ้า แสงสว่าง แต่บุคลากรมีเท่าเดิม เช่น พนักงานของแขวงวิ่งทำงานตลอดทั้งวัน ซ่อมไฟไม่ทัน รวมไปถึงเครื่องมือ Safety ก็ยังไม่มี เช่น ไม้ชักฟิวส์ ถุงมือ/รองเท้า Safety เป็นต้น หากทางเงินทุนฯ มีอุปกรณ์เหล่านี้ให้จะเป็นประโยชน์มาก
๒. แขวงทางหลวงยะลา	- ส่วนใหญ่ถนนเป็น ๒ ช่องจราจร พื้นที่ตัดหญ้าจะเยอะกว่าพื้นที่อื่น อยากได้เครื่องกวาดเกลี่ย และเครื่องตัดหญ้าเพิ่มขึ้น - รถตัดกิ่งไม้ อยากได้ที่สำเร็จรูปใช้งานได้เลย และมีมาตรฐาน - อยากให้เครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้ดูดี และเป็นเจ้าเทคโนโลยีและเป็นผู้นำในประเทศไทย - รถ Mixed ที่ใช้อยู่ปัจจุบัน เป็นเครื่องยุค ๙๐ ใช้ทุกวัน ในหนึ่งวันทำได้ประมาณ ๔ ไมล์ หรือ ๘ ต้น อยากได้รถตรงนี้ที่เป็นมาตรฐานและพ่วงไปกับรถบรรทุก
๓. แขวงทางหลวงสงขลาที่ ๒ (นาหม่อม)	- รถกวาดเกลี่ยเล็กเกินไป ไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน กวาดเกลี่ยลงไปก็ไปปิดร่องน้ำ อยากให้สำนักเครื่องกลฯ พิจารณาภาพรวมว่าหากเครื่องจักรใดไม่ได้ถูกเช่า แสดงว่าเครื่องจักรนั้นอาจไม่ตรงกับความต้องการของผู้ใช้หรือไม่ ความเหมาะสม ๑ คันต่อ ๑ แขวง เพราะแขวงหนึ่งมีพื้นที่ดูแลประมาณ ๓๐๐ กว่า ตร.กม. ปัญหาคือ หากไม่มีการกวาดเกลี่ย ก็จะมีน้ำขังซึ่งอันตรายต่อผู้ใช้ทาง การเช่ารถเกรดเดอร์มาใช้ก็ทำงานไม่ได้ เนื่องจากเป็นรถเก่า ไม่ซื้อรถใหม่ เพราะเป็นเครื่องจักรงานก่อสร้าง ต้องให้ศูนย์สร้างทางเป็นผู้สั่ง อยากได้เครื่องจักรที่ใหญ่ขึ้น กวาดเกลี่ยได้เต็มพื้นที่ เต็มสมรรถนะอยากให้ดู model ของต่างประเทศเป็นตัวอย่าง - ยางสำรอง เวลาออกปฏิบัติการ หากยางรั่วก็ต้องปะยางก่อน ซึ่งเสียเวลา หากมียางสำรองก็จะสามารถเปลี่ยนและปฏิบัติงานต่อได้เลย - อยากให้พิจารณาเครื่องจักรตามความต้องการโดยดูจากการเข้าใช้เครื่องจักร เช่น ลดการซื้อเครื่องจักรที่ไม่มีคนเช่า หรือจัดซื้อเครื่องจักรที่มีความต้องการมากเพิ่มเติม - อยากให้พิจารณา Spec ของเครื่องจักรที่เหมาะสม แรงม้า ประสิทธิภาพ หรือความคุ้มค่า - อยากได้เครื่องตีเส้น ที่ได้รับจัดสรรมาทำให้เฉพาะรถเข็นตีเส้น แต่ไม่มีหม้อต้มตีเส้นได้ แต่ตีได้นิดเดียว ก็ต้องเอามาเติมสีใหม่ หม้อต้มต้องแยกสีเหลืองกับสีขาว เพื่อให้ให้สีผสมกัน ควรมีประจำแต่ละเขต และสามารถยกขึ้นรถ ๔๖ (รถ ๖ ล้อ) ได้

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	■ งานปะซ่อม อยากให้ปรับปรุงเครื่อง ๔๐ ที่สามารถใช้ได้ทั้งสีกัดและตัดเหมือนของกรมทางหลวงชนบท ■ เครื่องตัดหญ้า หมวดเทพา กม. ๔๒ คนงานตัด ๗ คนได้ ๒๐,๐๐๐ ตร.ม./วัน แต่พื้นที่ที่ดูแลอยู่มีถึง ๕๐๐,๐๐๐ ตร.ม. เมื่อคำนวณแล้ว ต้องใช้เวลา ๒๕ วันในการตัดหญ้า โดยตัดเฉพาะเกาะกลางอย่างเดียว ไม่สามารถดำเนินการให้เสร็จได้ทันในเวลา ๑ เดือน จึงอยากได้เครื่องจักรที่ช่วยตัดหญ้าที่ใช้ทดแทนกำลังคนได้ เพื่อเพิ่มปริมาณการตัดหญ้า ■ ในการกำหนด TOR ควรพิจารณาให้เหมาะกับกำลังแรงม้า สมรรถนะ ล้อยาง ล้อแทรก เช่น เครื่องตัดหญ้ามีแบบอื่นที่ดีกว่าหัวฉ้อนหรือไม่ มีนวัตกรรมอื่นที่ดีกว่าหรือไม่ เป็นต้น ■ ค่าเช่าใช้เครื่องจักรในปีแรกๆ ชันมาก ผู้เช่าต้องใช้งบประมาณสูงในการเช่า ■ อยากได้รถดัก โดยหัวตักมีขนาด ๖๐ ซม สามารถตักโคลนในยูนิตได้ ก็จะเข้ากับยูนิต ๗๕ ได้พอดี และยังช่วยลดแรงคนได้ ■ หัวเจาะ เป็นอุปกรณ์เพิ่มเติมกับรถฟาร์มแทรกเตอร์ ปัจจุบันใช้เป็นตัวแ่ง หากมีหัวเจาะที่ดีตรงได้ จะช่วยให้มีประสิทธิภาพในการทำงานมากขึ้น หัวเจาะมีหลายเกรด ระยะห่างของใบแต่ละประเภทต้องเลือกให้เหมาะสมกับดินแต่ละสภาพพื้นที่
๔. ฝ่ายเครื่องกล	■ มีความต้องการร่นเพิ่มเติมนั้น ได้มีการประสานกับทางสำนักเครื่องกลและหน่วยงานใกล้เคียงที่มีรถว่างแล้ว ■ เครื่องจักรหนัก เช่น รถเกลี่ย เครื่องจักรขนาดใหญ่จะถูกส่งไปทางศูนย์สร้างทางฯ มากกว่า แต่ทางแขวงจะมีรถเก่าไว้ใช้งาน เป็นไปได้หรือไม่ที่จะมีรถใหม่ที่มีความเหมาะสมต่อการใช้งานในพื้นที่ ■ อยากให้มีการพัฒนาต่อ ยอดรถต้นแบบ และทดลองใช้ในพื้นที่ หากใช้ได้ก็พัฒนาต่อยอด ■ รถขุดดินตะขาบ รถแบคโฮ ที่มีขนาดใหญ่ที่มากกว่าสำนักเครื่องกลฯ มีตอนนี้ ปัจจุบันที่มีขนาดใหญ่ที่สุดคือขนาด ๑๘๐ ■ อยากให้เครื่องจักรหนักประจำที่แขวง แต่ก็ต้องพิจารณาในเรื่องค่าเช่าร่วมด้วย
๕. แขวงทางหลวงปัตตานี	■ อยากให้มีความหลากหลายของเครื่องจักรให้เช่า เช่น รถตัดแต่งกิ่งไม้ รถ Milling เป็นต้น ■ ปัจจุบันพบปัญหาที่มีเครื่องจักรมากกว่าพนักงานขับ อยากให้พัฒนาระบบ outsource โดยสามารถเช่าเครื่องจักรพร้อมพนักงานขับ มีหลายเครื่องจักร

ประเด็นความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้เข้าใช้	รายละเอียด
	ที่ที่ความต้องการอยากเช่า แต่ไม่สามารถเช่าได้เนื่องจากไม่มีพนักงานขับรถ แต่ก็จะมีปัญหาอื่นเพิ่มเติมอีกคือ เมื่อพนักงานขับรถมีทักษะความเชี่ยวชาญมากพอแล้ว มักจะถูกซื้อตัวโดยหน่วยงานเอกชน
๖. แนวทางหลวงสงขลาที่ ๑	■ อยากได้รถฟาร์มแทรกเตอร์ เครื่องตัดหญ้า ที่มีกำลังแรงม้ามากกว่าเดิมเท่าตัว เนื่องจากต้องการใช้งานทั้งปี เพราะฝนตกชุกตลอดทั้งปี
๗. ค ณ ะ พิจารณา ความเหมาะสมการใช้เครื่องจักร	■ อยากได้เครื่องปั่นไฟ และตู้เชื่อม ซึ่งมีความจำเป็นในการใช้งาน หากรถออกไปข้างนอก อาจจะไม่มีไฟฟ้าใช้งาน ■ ปัจจุบันมีรถตรวจการ ๒ คัน ต้องใช้ ๖ แขวง ส่วนใหญ่พื้นที่อยู่ใกล้กัน ส่วนของเขตต้องเพิ่มอีก ๕ คัน ■ เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณที่มีเท่าเดิม จึงอยากให้พิจารณาเรื่องการลดค่าเช่า ■ ค่าเช่า ในปีแรกๆ ควรลดความชันลง ช่วงแรกไม่ต้องสูงมาก แต่ค่าเช่าจะถูกคิดเพิ่มเติมในปีท้ายๆ แต่ทั้งหมดต้อง cover ค่าใช้จ่ายทั้งหมดได้ ส่วนเรื่องโปรโมชั่น ต้องนำไปศึกษาเพิ่มเติมและนำเสนอบอร์ดพิจารณา ■ อยากได้รถดั้ม เพื่อเติมสำหรับ สงขลา ๑ จำนวน ๑ คัน และ สงขลา ๒ จำนวน ๒ คัน
๘. สรุป	■ เครื่องจักรที่ใช้ในพื้นที่ อยากให้พิจารณาความเหมาะสม ■ ความต้องการเครื่องจักร อยากให้สำรวจความต้องการหรือสอบถามพื้นที่ ■ บุคลากร ความก้าวหน้า การพัฒนาบุคลากร ■ ค่าเช่า ๑๔% ตามพื้นที่ทำได้ ก็จะติดตามการใช้เครื่องจักร ■ การเพิ่มปริมาณของเครื่องจักรให้เหมาะสม เครื่องจักรบางตัว เอาไว้ประจำภาค บางตัวต้องมีทุกเขต หรือทุกแขวง เครื่องจักรพิเศษ ไว้ที่ส่วนกลาง

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis

ทีมที่ปรึกษาได้วิเคราะห์ข้อมูล และสำรวจวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค โดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis และ TOWS MATRIX เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์มาเป็นแนวทางในการกำหนดประเด็น ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงระยะยาวปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ โดยสรุปในแต่ละประเด็น ดังนี้

SWOT Analysis	
จุดแข็ง (Strengths)	S๑ ผู้บริหารให้ความสำคัญด้านบุคลากรโดยการกำหนดสัดส่วนงบประมาณ S๒ มีตัวแทนเงินทุนหมุนเวียนฯ (ศูนย์บริการ) กระจายทั่วประเทศ S๓ มีแผนการพัฒนารู้จักกับบุคลากรอย่างต่อเนื่อง S๔ บุคลากรมีความเชี่ยวชาญและชำนาญด้านเทคนิคในการทำงานด้านวิศวกรรมเครื่องกล งานซ่อมและบำรุงเครื่องจักรกล S๕ บุคลากรรุ่นใหม่มีความรู้ทางด้านเทคโนโลยี และยอมรับการพัฒนา S๖ มีลูกค้าที่แน่นอน ไม่มีความเสี่ยงด้านลูกค้า ส่งผลให้มีแหล่งรายได้ค่าเช่าหลักที่มั่นคง S๗ ไม่มีค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร, อาคารสถานที่ S๘ มีระบบสารสนเทศที่มีฐานข้อมูลเครื่องจักรกล (EMS/ACC) ใช้ในการบริหารจัดการ S๙ มีการวิจัยและพัฒนาเครื่องจักรกลอยู่เสมอ ทำให้เครื่องจักรกลมีคุณภาพสูง มีต้นทุนต่ำ และสามารถตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของผู้เช่าใช้ได้
จุดอ่อน (Weaknesses)	W๑ บุคลากรไม่เพียงพอต่อปริมาณงาน W๒ ระบบการพัฒนาบุคลากร และระบบสมรรถนะบุคลากรเงินทุนฯ ยังคงต้องพัฒนาให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น W๓ บุคลากรขาดแรงจูงใจในการทำงาน (เช่น ค่าตอบแทน สวัสดิการ เป็นต้น) และการพัฒนาตนเอง ที่ส่งผลต่อความผูกพันและความผูกพันของบุคลากร W๔ ขาดการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) และการถ่ายทอดองค์ความรู้จากผู้เชี่ยวชาญที่เกษียณอายุ W๕ ไม่มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของลูกจ้างเงินทุนหมุนเวียนฯ W๖ บุคลากรรุ่นใหม่ยอมรับในการพัฒนา แต่ยังคงขาดประสบการณ์/ความเชี่ยวชาญในการซ่อม และการดูแลรักษาเครื่องจักรให้สามารถใช้งานได้ W๗ ไม่มีบุคลากรด้าน IT ที่สามารถแก้ไข ปรับปรุงระบบสารสนเทศที่ใช้ในการบริหารงานได้ ต้องจ้างเอกชนเข้ามาดูแล W๘ ขาดการจัดทำตัวชี้วัด ที่ชัดเจน วัดได้ ด้านงานซ่อมและบำรุงรักษา ส่งผลต่อประสิทธิภาพงานซ่อมและบำรุงรักษา และความพร้อมใช้งานของเครื่องจักร W๙ ระบบการบริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ ยังใช้ระบบราชการ ทำให้การทำงานล่าช้ามีหลายขั้นตอนและติดขัดในหลายเรื่อง และยังไม่คล่องตัวในสถานะฉุกเฉิน ส่งผลต่อรายได้ W๑๐ ระบบการตรวจสอบ กฎระเบียบ บทลงโทษ การซ่อมเครื่องจักรภายใน การเบิกอะไหล่

SWOT Analysis	
	ไม่ชัดเจนและเหมาะสม ยังไม่สามารถควบคุมให้มีประสิทธิภาพได้ ทำให้ต้นทุนในการซ่อมแซมสูง W๑๑ ผู้บริหารของฝ่าย/ส่วนเครื่องกลในส่วนภูมิภาค ไม่สามารถบริหารงานตามที่ระเบียบได้เต็มที่และไม่เป็นอิสระ เนื่องจากอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของโยธา W๑๒ การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการบริการเครื่องจักรกลและการรับรู้ภาพลักษณ์เงินทุนหมุนเวียนฯ ยังไม่เข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย เนื่องจากกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกระจายอยู่ทั่วประเทศ W๑๓ การสำรวจเพื่อค้นหาและวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้ายังไม่ครอบคลุม ส่งผลต่อการจัดสรรเครื่องจักรกลที่ยังไม่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้ได้เท่าที่ควร นอกจากนี้ ยังส่งผลต่อความพึงพอใจ ความผูกพันของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการให้บริการและภาพลักษณ์เงินทุนฯ ด้วย W๑๔ การจัดเก็บค่าเช่าบางส่วนควบคุมไม่ได้/จัดเก็บไม่ครบ W๑๕ งานวิจัยและนวัตกรรมมีไม่เพียงพอ W๑๖ ระบบ EMS/ACC ไม่สอดคล้องและรองรับการทำงาน และไม่รองรับกับ Platform Window ในปัจจุบัน W๑๗ ขาดระบบ Monitor เครื่องจักรกลแบบ Real time W๑๘ มีเครื่องจักรกลเก่า สภาพชำรุด และไม่ก่อให้เกิดรายได้จำนวนมาก รวมไปถึงอายุการรับประกันหลังการขายสั้นเกินไป ส่งผลทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องจักรกลค่อนข้างสูง W๑๙ เครื่องจักรกลมีไม่เพียงพอในการเช่า-ใช้ เนื่องจากขาดการจัดทำกรอบอัตรากำลังเครื่องจักรกลที่มีประสิทธิภาพ W๒๐ Application ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน EMS/ACC ไม่ตอบโจทย์การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี
โอกาส (Opportunities)	O๑ ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้บุคลากรมีช่องทางและโอกาสในการพัฒนาความรู้ทักษะด้านเทคโนโลยีมากขึ้น O๒ นโยบายภาครัฐด้านการขยายโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้น O๓ นโยบายภาครัฐเพิ่มประสิทธิภาพของผิวจราจรเพื่อรองรับนโยบายการเพิ่มความเร็ว (๑๒๐ กม./ชม.) O๔ การจราจรที่หนาแน่นส่งผลให้ถนนชำรุดเพิ่มขึ้น ทำให้มีโอกาสเสนอของบประมาณได้เพิ่มขึ้น O๕ สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง (ภัยพิบัติต่างๆ) ทำให้มีโอกาสได้บริการเพิ่มขึ้น O๖ มีหน่วยงานครอบคลุมทั่วประเทศสามารถให้บริการสถานีชาร์จรถ EV O๗ การแข่งขันทางการตลาดออนไลน์ การเพิ่มขึ้นของการขายของออนไลน์ และการเพิ่มช่องทางการขายอะไหล่ออนไลน์ของศูนย์บริการ สามารถให้หาอะไหล่ หรือ สินค้าได้ง่าย (หากปรับระเบียบเกี่ยวกับจัดซื้อผ่านช่องทางออนไลน์ได้จะทำให้ต้นทุนอะไหล่ถูกลง) O๘ นโยบายลด PM ๒.๕ ส่งผลให้เพิ่มต้นทุนการปรับปรุง รักษา เครื่องจักรกลในการลดการ

SWOT Analysis	
	ปล่อยมลพิษ O๙ เทคโนโลยีเพื่อใช้ในการบริหารจัดการเครื่องจักรกลทางด้าน การเช่า ซ่อมและจำหน่าย (การรายงานและบันทึกข้อมูลการใช้เครื่องจักร) O๑๐ เทคโนโลยีพัฒนาลดต้นทุนจากเครื่องยนต์สันดาปภายในเป็นพลังงานทางเลือกที่สะอาด O๑๑ เทคโนโลยีที่ก้าวหน้าสามารถนำมาช่วยในการพัฒนาเครื่องจักรกล, GPS ช่วยเก็บข้อมูลต่างๆ รวมไปถึงตำแหน่งที่ตั้งเครื่องจักรกล O๑๒ เทคโนโลยีที่พัฒนาขึ้นสามารถจัดหาเครื่องจักรกลที่มีฟังก์ชันการใช้งานได้ตรงความต้องการได้มากขึ้น O๑๓ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่นำมาทดแทนการใช้แรงงานคนมีมากขึ้น อาจส่งผลต่ออัตราค่าจ้างของเงินทุนฯ และยังผลักดันให้บุคลากรมีแนวโน้มเตรียมความพร้อมและพัฒนาตนเองให้มีความรู้และทักษะในการทำงานได้หลายอย่าง (multi-skills) มากขึ้น เพื่อให้สามารถหมุนเวียนไปทำงานด้านอื่นแทนได้เมื่อมีเทคโนโลยีมาทดแทนแรงงานในตำแหน่งที่บุคลากรทำงานอยู่
อุปสรรค (Threats)	T๑ ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาอย่างก้าวกระโดด ส่งผลทำให้บุคลากรปรับตัวและเรียนรู้ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง T๒ การบริหารจัดการบุคลากรภายใต้สถานการณ์โรคระบาด T๓ นโยบายภาครัฐด้านการลดบุคลากร ทำให้บุคลากรต้องทำงานได้หลายงาน การพัฒนาความรู้ ทักษะ อาจไม่ทันทั่วถึง และยังทำให้ขาดบุคลากรในการขับเครื่องจักรกล ส่งผลให้ลูกค้าเลือกบริการจากเอกชนมากขึ้น ซึ่งมีคนขับ หรือเปลี่ยนไปจ้างเหมางาน T๔ ทางด้านเศรษฐกิจ ส่งผลให้ราคาต้นทุนสูงขึ้น ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น T๕ เงินเฟ้อ มูลค่าเงินมากขึ้นแต่ค่าเช่าเท่าเดิม T๖ การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม (ภัยพิบัติ) ส่งผลให้มีความต้องการใช้เครื่องจักรกลจำนวนมาก บริหารจัดการไม่ทันตามความต้องการ T๗ ความเชื่อมั่นในการบริการเครื่องจักรกลจากผู้เช่าใช้ T๘ สถานการณ์โรคระบาด รวมไปถึงเทคโนโลยีด้านการติดต่อสื่อสารพัฒนาขึ้น ทำให้การเดินทาง การใช้ถนนลดลง T๙ กฎระเบียบข้อบังคับ งานพัสดุ “เกี่ยวกับการแยกส่วนประกอบครุภัณฑ์” T๑๐ นโยบายภาครัฐต่อการจัดการเครื่องจักรกลนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น การปิดประเทศเนื่องจากโรคระบาด มีผลต่อการผลิตเครื่องจักรกล T๑๑ มีหน่วยงานอื่นๆ ที่มีเครื่องจักรกลเทียบเท่าเงินทุนหมุนเวียนฯ ในการให้บริการเพิ่มขึ้น T๑๒ เทคโนโลยีด้านเครื่องจักรกลที่มีนวัตกรรมใหม่ ทันสมัย มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา ทำให้ความต้องการของผู้เช่าใช้เปลี่ยนแปลงตามนวัตกรรมของเครื่องจักรกลด้วยเช่นกัน ส่งผลให้เงินทุนหมุนเวียนฯ ไม่สามารถหาเครื่องจักรกลที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้เช่าใช้ที่เปลี่ยนแปลงได้ทัน

TOWS Matrix สำหรับการสร้างกลยุทธ์ใหม่จากสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ปัจจุบันขององค์กร

ปัจจัยภายนอก / ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weaknesses)
โอกาส (Opportunities)	กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) - พัฒนาการออกแบบระบบให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย การจัดหา เครื่องจักร การให้บริการเช่า การปรับซ่อมและบำรุงรักษา เครื่องจักร (S๒, S๔, S๕, S๖, S๙) + (O๖, O๘, O๙, O๑๐, O๑๑, O๑๒, O๑๓) - เพิ่มการใช้พลังงานทดแทน (S๒, S๔, S๕, S๖, S๙) + (O๖, O๘, O๑๐, O๑๒)	กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy) - พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะสูง (W๑, W๒, W๓, W๔, W๖, W๗) + (O๑, O๑๓) - บริหารสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ (W๑๓, W๑๗, W๑๙) + (O๙, O๑๑) - ลดค่าใช้จ่าย (บริหารต้นทุน) (W๔, W๖, W๘, W๑๐ W๑๘) + (O๙, O๑๒) - เพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร (W๔, W๖, W๘, W๑๐ W๑๘) + (O๙, O๑๒) - ยกระดับความพึงพอใจ ความผูกพันของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (W๑๒, W๑๓) + (O๒, O๓, O๔, O๕) - ส่งเสริมภาพลักษณ์เงินทุนฯ (W๑๒, W๑๓) + (O๒, O๓, O๔, O๕)
อุปสรรค (Threats)	กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy) -	กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy) บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation) (W๙, W๑๐, W๑๑, W๒๐) + (T๑, T๒, T๓, T๗, T๙, T๑๑, T๑๒)

ลำดับความสำคัญของโครงการตามแผนยุทธศาสตร์

โครงการตามแผนยุทธศาสตร์	๑. ระดับความยากง่ายในการดำเนินงาน					๒. ระดับความสำคัญ			น้ำหนัก ความสำคัญ	ปีที่เริ่ม ดำเนินการ
	๑.๑ การมีส่วนร่วมของส่วนงาน ภายในและหน่วยงานภายนอก		๑.๒ ระดับความเชี่ยวชาญขององค์กร และบุคลากร		๑.๓ งบประมาณ ดำเนินการ	๒.๑ ความ เกี่ยวข้องกับ ประเด็นโอกาส ในการปรับปรุง	๒.๒ ระดับของผลกระทบ			
	๑.๑.๑ การมี ส่วนร่วมของ ส่วนงานภายใน	๑.๑.๒ การมี ส่วนร่วมของ หน่วยงาน ภายนอก	๑.๒.๑ ความ สอดคล้องกับ ความสามารถ พิเศษ (Core Competency) องค์กร	๑.๒.๒ ประสิทธิภาพ การดำเนินการ ขององค์กรและ พนักงาน			๒.๒.๑ ผลกระทบต่อ องค์กร	๒.๒.๒ ผลกระทบต่อผู้ มีส่วนได้ส่วนเสีย		
	๗.๕๐%	๗.๕๐%	๗.๕๐%	๗.๕๐%	๑๐.๐๐%	๓๐.๐๐%	๑๕.๐๐%	๑๕.๐๐%		
P๑ โครงการการบริหารสินทรัพย์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๑	๑	๓	๓	๓	๓	๓	๓	๒.๗๐	๒๕๖๖
P๒ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	๑	๓	๓	๓	๒	๓	๓	๓	๒.๗๕	๒๕๖๖
P๓ โครงการการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ และการนำไปใช้ (การจำหน่าย การจัดหาเครื่องจักร การให้บริการเช่า การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)	๓	๓	๒	๑	๒	๓	๒	๒	๒.๓๘	๒๕๖๗
P๔ โครงการ SMART ER Fund	๑	๒	๓	๒	๓	๓	๓	๓	๒.๗๐	๒๕๖๖
P๕ โครงการพัฒนาระบบ Total Productive Maintenance: TPM (เน้นการซ่อมบำรุง PM)	๑	๓	๓	๑	๒	๓	๓	๒	๒.๔๕	๒๕๖๗
P๖ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการองค์กร (Lean)	๑	๓	๓	๑	๓	๓	๒	๒	๒.๔๐	๒๕๖๗
P๗ โครงการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการงาน (Process Innovation)	๑	๓	๓	๑	๓	๓	๒	๒	๒.๔๐	๒๕๖๗
P๘ โครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมการใช้พลังงานทดแทนในเครื่องจักรกล (Innovation)	๓	๓	๒	๑	๓	๓	๓	๓	๒.๗๘	๒๕๖๖
P๙ โครงการพัฒนาระบบงานดิจิทัล										
P๑๐ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)	๓	๓	๒	๑	๑	๓	๓	๓	๒.๕๘	๒๕๖๖
P๑๑ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP	๓	๓	๒	๑	๑	๓	๓	๓	๒.๕๘	๒๕๖๖

โครงการตามแผนยุทธศาสตร์	๑. ระดับความยากง่ายในการดำเนินงาน					๒. ระดับความสำคัญ			น้ำหนัก ความสำคัญ	ปีที่เริ่ม ดำเนินการ
	๑.๑ การมีส่วนร่วมของส่วนงาน ภายในและหน่วยงานภายนอก		๑.๒ ระดับความเชี่ยวชาญขององค์กร และบุคลากร		๑.๓ งบประมาณ ดำเนินการ	๒.๑ ความ เกี่ยวข้องกับ ประเด็นโอกาส ในการปรับปรุง	๒.๒ ระดับของผลกระทบ			
	๑.๑.๑ การมี ส่วนร่วมของ ส่วนงานภายใน	๑.๑.๒ การมี ส่วนร่วมของ หน่วยงาน ภายนอก	๑.๒.๑ ความ สอดคล้องกับ ความสามารถ พิเศษ (Core Competency) องค์กร	๑.๒.๒ ประสบการณ์ การดำเนินการ ขององค์กรและ พนักงาน			๒.๒.๑ ผลกระทบต่อ องค์กร	๒.๒.๒ ผลกระทบต่อผู้ มีส่วนได้ส่วนเสีย		
	๗.๕๐%	๗.๕๐%	๗.๕๐%	๗.๕๐%	๑๐.๐๐%	๓๐.๐๐%	๑๕.๐๐%	๑๕.๐๐%		
P๓ โครงการนำร่อง e-Signature	๓	๓	๒	๒	๓	๓	๒	๒	๒.๕๕	๒๕๖๖
P๔ โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ	๑	๓	๓	๒	๓	๓	๓	๒	๒.๖๓	๒๕๖๖
P๕ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียน ฯ (ระยะยาว ๓ ปี)	๓	๒	๓	๑	๓	๒	๓	๑	๒.๑๘	๒๕๖๘
P๑๐ โครงการพัฒนาสมรรถนะและเสริมสร้างผาสูกและความผูกพันของบุคลากร										
P๑ โครงการจัดทำแผนและบริหารอัตราค่าจ้างบุคลากรเงินทุนฯ	๑	๓	๒	๒	๓	๓	๓	๒	๒.๕๕	๒๕๖๖
P๒ โครงการประเมินและพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเงินทุนฯ	๒	๓	๓	๑	๓	๓	๓	๒	๒.๖๓	๒๕๖๖
P๓ โครงการจัดการความรู้เงินทุนฯ (Knowledge Management)	๑	๓	๓	๑	๓	๓	๒	๒	๒.๔๐	๒๕๖๗
P๔ โครงการสำรวจและยกระดับความผาสูกและความผูกพัน										
P๔.๑ สํารวจปัจจัยความผาสูกและความผูกพันที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กร	๑	๓	๑	๒	๓	๓	๓	๓	๒.๖๓	๒๕๖๖
P๔.๒ ยกระดับปัจจัยความผาสูกและผูกพันที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กร										
P๕ โครงการส่งเสริมความ SAAP	๑	๓	๓	๒	๓	๒	๒	๒	๒.๑๘	๒๕๖๘

ส่วนที่ ๔ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐

พันธกิจ (Mission)

“บริหารเครื่องจักรกลและเงินทุนหมุนเวียนของกรมทางหลวง”

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นองค์กรสมรรถนะสูงด้านการบริการเครื่องจักรกลปี ๒๕๗๐”

ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ (Vision Statement)

- | | |
|--------------------------------------|---|
| ๑. ด้านประสิทธิผล : | ๑.๑ ระดับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานเฉลี่ย ๕ ปี (๒๕๖๖-๒๕๗๐) ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๗ |
| | ๑.๒ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) เฉลี่ย ๕ ปี (๒๕๖๖-๒๕๗๐) ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗ |
| ๒. ด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย | ๒.๑ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ เฉลี่ย ๕ ปี (๒๕๖๖-๒๕๗๐) ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๙๐ |
| ๓. ด้านกระบวนการภายใน | ๓.๑ จำนวนนวัตกรรมของงานเงินทุนหมุนเวียนฯ สะสมจนถึงปี ๒๕๗๐ ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๕ เรื่อง |
| ๔. ด้านบุคลากร | ๔.๑ บุคลากรมีสมรรถนะตามที่กำหนดไว้ในสมรรถนะบังคับ (Functional Competency) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ |

หมายเหตุ : คำอธิบายตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์

ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์	คำอธิบาย
ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๑.๑ ระดับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานประจำปี	เป็นตัววัดในลักษณะของ Lagging Indicator อยู่ในกลุ่มของการทำ Benchmarking ที่ต้องอาศัยตัววัดเหตุที่เป็นปัจจัย คือ leading indicator เช่น กลุ่มตัววัดด้านการเงิน กลุ่มตัววัดด้านการสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มการปฏิบัติการ เป็นต้น เมื่อกลุ่มตัววัด leading indicator ประสบความสำเร็จก็จะส่งผลให้ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๑.๑ ประสบผลสำเร็จไปด้วยเช่นกัน
ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๑.๒ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	เป็นตัววัดในลักษณะของ Lagging Indicator และเป็นตัวชี้วัดเดียวกับตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI ๒) ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ
ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๒.๑	เป็นตัววัดในลักษณะของ Lagging Indicator การที่จะเกิดผลลัพธ์ความพึงพอใจและความผูกพันของกลุ่มผู้ให้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะต้องเกิดการ

ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์	คำอธิบาย
ความพึงพอใจและความผูกพันของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ดำเนินการด้านต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพเช่นการบริการ การเตรียมเครื่องจักรให้พร้อมใช้งาน การแก้ไขปัญหา ฯลฯ ซึ่งตัวชี้วัดนี้เป็นตัวชี้วัดเดียวกับตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI ๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๓.๑ จำนวนนวัตกรรมของงานเงินทุนหมุนเวียนฯ	เป็นตัววัดในลักษณะของ Leading indicator หรือเรียกว่าเป็น Key Driver และเป็นลักษณะสำคัญประการหนึ่งขององค์กรสมรรถนะสูง ที่จะนำไปสู่ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๑.๑ ซึ่งตัวชี้วัดนี้เป็นตัวชี้วัดเดียวกับตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI ๙) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล
ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๔.๑ บุคลากรมีสมรรถนะตามที่กำหนดไว้ในสมรรถนะบ่งชี้ (Functional Competency)	เป็นตัววัดในลักษณะของ Lagging indicator เป็นตัวชี้วัดที่สืบเนื่องมาจาก KPI ๑๒ ระดับความสำเร็จของการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์

ค่านิยมหลัก (Core Value)

“SAAP”

S : Service	การให้บริการที่ดี / เป็นเลิศ คือ ความเป็นเลิศในด้านการบริการเครื่องจักรกลอย่างยั่งยืน
A : Agility	ความคล่องตัวและปรับตัวตามสถานการณ์ได้ดี คือ เงินทุนหมุนเวียนมีระบบการบริหารจัดการอย่างคล่องตัว ปรับตัวได้ทั้งตามสถานการณ์ปกติและสถานการณ์วิกฤต
A : Accountability	ความรับผิดชอบ คือ การมีบทบาทและปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นไปตามกรอบพันธกิจของเงินทุนหมุนเวียนฯ
P : Professional	ความเชี่ยวชาญในงาน มุ่งมั่น ทุ่มเท คือ การดำเนินงานด้วยความเป็นมืออาชีพ เชี่ยวชาญในงานบริการเครื่องจักรกลและการบริหารเงินทุนหมุนเวียนบูรณาการและทำงานเป็นทีม

แผนที่ยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐

พันธกิจ (Mission)

“บริหารเครื่องจักรกลและเงินทุนหมุนเวียนของกรมทางหลวง”

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นองค์กรสมรรถนะสูงด้านการบริการเครื่องจักรกลปี 2570”

ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ (Vision Statement)

1. ด้านประสิทธิภาพ : 1.1 ระดับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานเฉลี่ย 5 ปี (2566-2570) $\geq$ 4.7 1.2 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) เฉลี่ย 5 ปี (2566-2570) $\geq$ 2.17	2. ด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2.1 ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการเฉลี่ย 5 ปี (2566-2570) $\geq$ ร้อยละ 9	3. ด้านกระบวนการภายใน 3.1 จำนวนนวัตกรรมของงานเงินทุนหมุนเวียนฯ สะสมจนถึงปี 2570 $\geq$ 5 เรื่อง	4. ด้านบุคลากร 4.1 บุคลากรมีสมรรถนะตามที่กำหนดไว้ในสมรรถนะบ่งชี้ (Functional Competency) > ร้อยละ 80
---	---	---	--

ค่านิยมหลัก (Core Value) “SAAP”

S : Service การให้บริการที่ดี / เป็นเลิศ คือ มีความเป็นเลิศในด้านการบริการเครื่องจักรกลอย่างยั่งยืน	A : Agility ความคล่องตัวและปรับตัวตามสถานการณ์ได้ดี คือ เงินทุนหมุนเวียนมีระบบการบริหารจัดการอย่างคล่องตัว ปรับตัวได้ทั้งตามสถานการณ์ปกติและสถานการณ์วิกฤต	A : Accountability ความรับผิดชอบ คือ การมีบทบาทและปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นไปตามกรอบพันธกิจของเงินทุนหมุนเวียนฯ	P : Professional ความเชี่ยวชาญในงาน มุ่งมั่น กุ่มเก คือ การดำเนินงานด้วยความเป็นมืออาชีพเชี่ยวชาญในงานบริการเครื่องจักรกลและการบริหารเงินทุนหมุนเวียนบูรณาการและทำงานเป็นทีม
---	--	--	--

5 ยุทธศาสตร์ และ 10 กลยุทธ์ขับเคลื่อนสู่วิสัยทัศน์

มิติด้านประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ	กลยุทธ์ 1.1 บริหารสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ กลยุทธ์ 1.2 ลดค่าใช้จ่าย (บริหารต้นทุน)
มิติด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาช่องทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ	กลยุทธ์ 2.1 พัฒนาการออกแบบระบบให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร) กลยุทธ์ 3.1 ยกระดับความพึงพอใจ ความผูกพันของกลุ่มกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ กลยุทธ์ 3.2 ส่งเสริมภาพลักษณ์เงินทุนฯ
มิติด้านกระบวนการภายใน	ยุทธศาสตร์ที่ 4 ปรับปรุงกระบวนการและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล	กลยุทธ์ 4.1 เพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร กลยุทธ์ 4.2 บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation) กลยุทธ์ 4.3 เพิ่มการใช้พลังงานทดแทน กลยุทธ์ 4.4 พัฒนาระบบงานดิจิทัล
มิติด้านบุคลากร	ยุทธศาสตร์ที่ 5 บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์	กลยุทธ์ที่ 5.1 พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะสูง

ตาราง สรุปยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง กลยุทธ์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย โครงการ และ ระยะเวลาดำเนินการ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ					
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
มิติด้านประสิทธิภาพ															
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ															
เพื่อพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรสมรรถนะสูง* ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง	กลยุทธ์ ๑.๑ บริหารสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ	KPI ๑ รายได้ค่าเช่าเครื่องจักรกลสุทธิประจำปีบัญชี	ล้านบาท	๑,๐๔๐	๑,๐๔๐	๑,๐๔๐	๑,๐๔๐	๑,๐๔๐	P๑ โครงการการบริหารสินทรัพย์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด						
		KPI ๒ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗							
	กลยุทธ์ ๑.๒ ลดค่าใช้จ่าย (บริหารต้นทุน)	KPI ๓ ระดับคะแนนผลการประเมินการดำเนินงานประจำปี	ระดับคะแนน	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๕๐	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๕๕	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๖๐	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๖๕	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๗๐	P๒ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร						

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ					
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
มิติด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย															
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาช่องทางการการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)															
เพื่อศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)	กลยุทธ์ ๒.๑ พัฒนาการออกแบบระบบให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)	KPI ๔ ระดับความสำเร็จของการพัฒนาการให้บริการรูปแบบใหม่	ระดับความสำเร็จ	-	ระดับที่ ๑	ระดับที่ ๒ และ ๓	ระดับที่ ๔	ระดับที่ ๕	P๓ โครงการการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ และการนำไปใช้ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)						
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ															
๑. เพื่อยกระดับความพึงพอใจและความผูกพันในรูปแบบที่เหมาะสมเพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ ประโยชน์ในการวิเคราะห์และปรับปรุงกระบวนการทำงาน และตอบสนองต่อความคาดหวัง/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ ๒. เพื่อสร้างการรับรู้และยกระดับภาพลักษณ์สู่ความเป็นสากล	กลยุทธ์ ๓.๑ ยกระดับความพึงพอใจ ความผูกพันของกลุ่มกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ	KPI ๕ ร้อยละความพึงพอใจและความผูกพันของกลุ่มผู้ให้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย* (โดยวิธีการสำรวจตามหลักสถิติ) ๑.๑ ผู้ให้บริการ ๑.๒ ตัวแทนเงินทุน	ร้อยละ	๗๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	P๔ โครงการ SMART ER Fund						
	กลยุทธ์ ๓.๒ ส่งเสริมภาพลักษณ์เงินทุนฯ	KPI ๖ ร้อยละการรับรู้ภาพลักษณ์องค์กรของกลุ่มผู้ให้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย* ๒.๑ ผู้ให้บริการ ๒.๒ ตัวแทนเงินทุน	ร้อยละ	๖๕	๗๐	๗๕	๘๐	๘๕							

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ					
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
มิติด้านกระบวนการภายใน															
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล															
เพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการกระบวนการให้มีประสิทธิภาพ เกิดประสิทธิผลเชื่อมโยงทั้งกระบวนการ นำไปสู่ผลลัพธ์ที่ต้องการและมีการสร้างนวัตกรรมกระบวนการและการบริการ มีการลดต้นทุนและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้มีขีดสมรรถนะสูงขึ้น	กลยุทธ์ ๔.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	KPI ๗ ร้อยละของความพร้อมใช้งานของเครื่องจักรกลตามภารกิจหลัก (Availability) (เป้าหมายเพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๐๑ ทุกปี)	ร้อยละ	-	๙๘.๕๕	๙๘.๕๖	๙๘.๕๗	๙๘.๕๘	P๕ โครงการพัฒนาระบบ Total Productive Maintenance: TPM (เน้นการซ่อมบำรุง PM)						
		KPI ๘ ร้อยละของค่าซ่อมและค่าบำรุงรักษาเครื่องจักรกลตามภารกิจหลักเมื่อเทียบกับรายได้ค่าเช่า (เป้าหมายลดลงร้อยละ ๐.๒๕ ทุกปี)	ร้อยละ	-	๒๗.๐๐	๒๖.๗๕	๒๖.๕	๒๖.๒๕							
	กลยุทธ์ ๔.๒ บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation)	KPI ๙ จำนวนโครงการ	โครงการ	-	๑	๑	๑	๑	P๖ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการองค์กร (Lean)						
		· จำนวนโครงการปรับปรุงกระบวนการภายใน		-	๑	๑	๑	๑	P๗ โครงการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการ (Process Innovation)						
	กลยุทธ์ ๔.๓ เพิ่มการใช้พลังงานทดแทน	KPI ๑๐ ผลการศึกษาการใช้พลังงานทดแทนรูปแบบอื่นในกระบวนการทำงาน	ฉบับ	๑	-	-	-	-	P๘ โครงการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมการใช้พลังงานทดแทนในเครื่องจักรกล (Innovation)						

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ				
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
		KPI ๑๑ ร้อยละการใช้ พลังงานทดแทนจากเดิมได้ ตามแผน (ยานพาหนะสังกัด สำนักเครื่องกลและสื่อสาร รหัส ๒๔๐)	ร้อยละ	-	๕	๕	๕	๕						
	กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนา ระบบงานดิจิทัล	KPI ๑๒ ความสำเร็จของการ พัฒนาโครงการดิจิทัลตาม แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนฯ	ร้อยละ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	P๙ โครงการพัฒนาระบบงาน ดิจิทัล *รายละเอียดโครงการตามแผน ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนฯ					
									P๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อ จัดทำ ICT Blueprint และ ศึกษาการพัฒนาระบบ สารสนเทศบริหารเครื่องจักรกล ในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)					
									P๒ โครงการพัฒนาระบบ สารสนเทศบริหารเครื่องจักรใน รูปแบบ ERP					
									P๓ โครงการนำร่อง e- Signature					
									P๔ โครงการพัฒนาทักษะด้าน ดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ					
									P๕ โครงการพัฒนาระบบ สารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของ ผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (ระยะยาว ๓ ปี)					

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ					
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
มิติด้านบุคลากร															
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์															
เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการและพัฒนาทุนมนุษย์ให้มีประสิทธิภาพ และสร้างแรงจูงใจ มีความคล่องตัว และมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ มีการสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่ดีก่อให้เกิดความร่วมมือ	กลยุทธ์ที่ ๕.๑ พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะสูง	KPI ๑๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล	ร้อยละความสำเร็จ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	P๑๐ โครงการพัฒนาสมรรถนะและเสริมสร้างผลสัมฤทธิ์และความผูกพันของบุคลากร *รายละเอียดโครงการตามแผนยุทธศาสตร์บริหารทรัพยากรบุคคล						
									P๑ โครงการจัดทำแผนและบริหารอัตรากำลังบุคลากรเงินทุนฯ						
									P๒ โครงการประเมินและพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเงินทุนฯ						
									P๓ โครงการจัดการความรู้เงินทุนฯ (Knowledge Management)						
									P๔ โครงการสำรวจและยกระดับความผูกพันและความผูกพันที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กร P๔.๑ สำรวจปัจจัยความผูกพันและความผูกพันที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กร P๔.๒ ยกระดับปัจจัยความผูกพันและความผูกพันที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กร						
									P๕ โครงการส่งเสริมความ SAAP						

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพื่อพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรสมรรถนะสูง* ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง

* องค์กรสมรรถนะสูง หมายถึง การเป็นองค์กรที่เก่ง มีแผนรองรับกับสถานะต่างๆ อย่างชัดเจน มีการวิเคราะห์สถานการณ์ที่สามารถกระทบต่อการทำงานจากรอบด้านทุกมุมมอง ทำให้สามารถปฏิบัติการกิจบรรลุตามวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรงตามเวลา และคุณภาพของผลงานดีเยี่ยม เป็นที่ยอมรับ

กลยุทธ์	โครงการเชิงยุทธศาสตร์	ปีที่เริ่มโครงการ
กลยุทธ์ ๑.๑ บริหารสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ	P๑ โครงการการบริหารสินทรัพย์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๒๕๖๖
กลยุทธ์ ๑.๒ ลดค่าใช้จ่าย (บริหารต้นทุน)	P๒ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	๒๕๖๖

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI ๑ รายได้ค่าเช่าเครื่องจักรกลสุทธิประจำปี บัญชี	ล้านบาท	๑,๐๔๐	๑,๐๔๐	๑,๐๔๐	๑,๐๔๐	๑,๐๔๐
KPI ๒ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๑๗
KPI ๓ ระดับคะแนนผลการประเมินการดำเนินงานประจำปี	ระดับคะแนน	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๕๐	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๕๕	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๖๐	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๖๕	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๗๐

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาช่องทางการการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพื่อศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)

กลยุทธ์	โครงการเชิงยุทธศาสตร์	ปีที่เริ่มโครงการ
กลยุทธ์ ๒.๑ พัฒนาการออกแบบระบบให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)	P๓ โครงการการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ และการนำไปใช้ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)	๒๕๖๗

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI ๔ ระดับความสำเร็จของการพัฒนาการให้บริการรูปแบบใหม่	ระดับความสำเร็จ*	-	ระดับที่ ๑	ระดับที่ ๒ และ ๓	ระดับที่ ๔	ระดับที่ ๕

*ระดับความสำเร็จ

- ระดับที่ ๑ ได้รายงานผลการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)
- ระดับที่ ๒ ได้รับความเห็นชอบผลการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร) จากคณะอนุกรรมการบริหารงานเงินทุนฯ
- ระดับที่ ๓ ได้รับการอนุมัติผลการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร) จากคณะกรรมการบริหารงานเงินทุนฯ
- ระดับที่ ๔ มีการทดลองใช้การให้บริการรูปแบบใหม่ อย่างน้อย ๑ แบบ
- ระดับที่ ๕ ขยายผลการให้บริการรูปแบบใหม่

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ :

- ๑. เพื่อยกระดับความพึงพอใจและความผูกพันในรูปแบบที่เหมาะสมเพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ ประโยชน์ในการวิเคราะห์และปรับปรุงกระบวนการดำเนินงาน และตอบสนองต่อความคาดหวัง/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ
- ๒. เพื่อสร้างการรับรู้และยกระดับภาพลักษณ์สู่ความเป็นสากล

กลยุทธ์	โครงการเชิงยุทธศาสตร์	ปีที่เริ่มโครงการ
กลยุทธ์ ๓.๑ ยกระดับความพึงพอใจ ความผูกพันของกลุ่ม กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ กลยุทธ์ ๓.๒ ส่งเสริมภาพลักษณ์เงินทุนฯ	P๔ โครงการ SMART ER Fund	๒๕๖๖

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI ๕ ร้อยละความพึงพอใจและความผูกพัน ของกลุ่มผู้ให้บริการและกลุ่ม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย* (โดยวิธีการสำรวจ ตามหลักสถิติ) ๑.๑ ผู้ใช้บริการ ๑.๒ ตัวแทนเงินทุน	ร้อยละ	๗๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕
KPI ๖ ร้อยละการรับรู้ภาพลักษณ์องค์กรของ กลุ่มผู้ให้บริการและกลุ่ม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย* ๒.๑ ผู้ใช้บริการ ๒.๒ ตัวแทนเงินทุน	ร้อยละ	๖๕	๗๐	๗๕	๘๐	๘๕

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการกระบวนการงานให้มีประสิทธิภาพ เกิดประสิทธิผลเชื่อมโยงทั้งกระบวนการงาน นำไปสู่ผลลัพธ์ที่ต้องการและมีการสร้างนวัตกรรมกระบวนการงานและการบริการ มีการลดต้นทุนและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้มีขีดสมรรถนะสูงขึ้น

กลยุทธ์	โครงการเชิงยุทธศาสตร์	ปีที่เริ่มโครงการ
กลยุทธ์ ๔.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	P๕. โครงการพัฒนาระบบ Total Productive Maintenance: TPM (เน้นการซ่อมบำรุง PM)	๒๕๖๗
กลยุทธ์ ๔.๒ บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation)	P๖. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการองค์กร (Lean)	๒๕๖๗
	P๗. โครงการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการงาน (Process Innovation)	๒๕๖๗
กลยุทธ์ ๔.๓ เพิ่มการใช้พลังงานทดแทน	P๘. โครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมการใช้พลังงานทดแทนในเครื่องจักรกล (Innovation)	๒๕๖๖
กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาระบบงานดิจิทัล	P๙. โครงการพัฒนาระบบงานดิจิทัล *รายละเอียดโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนฯ P๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)	๒๕๖๖
	P๒ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP	๒๕๖๗
	P๓ โครงการนำร่อง e-Signature	๒๕๖๖
	P๔ โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากร เงินทุนฯ	๒๕๖๖
	P๕ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (ระยะยาว ๓ ปี)	๒๕๖๘

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI ๗ ร้อยละของความพร้อมใช้งานของเครื่องจักรกลตามภารกิจหลัก (Availability) (เป้าหมายเพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๐๑ ทุกปี)	ร้อยละ	-	๙๘.๕๕	๙๘.๕๖	๙๘.๕๗	๙๘.๕๘

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI ๘ ร้อยละของค่าซ่อมและค่าบำรุงรักษาเครื่องจักรกลตามภารกิจหลักเมื่อเทียบกับรายได้ค่าเช่า (เป้าหมายลดลงร้อยละ ๐.๒๕ ทุกปี)	ร้อยละ	-	๒๗.๐๐	๒๖.๗๕	๒๖.๕๐	๒๖.๒๕
KPI ๙ จำนวนโครงการ	โครงการ	-	๑	๑	๑	๑
● จำนวนโครงการปรับปรุงกระบวนการภายใน						
● จำนวนนวัตกรรมกระบวนการ	โครงการ	-	๑	๑	๑	๑
KPI ๑๐ ผลการศึกษาการใช้พลังงานทดแทนรูปแบบอื่นในกระบวนการทำงาน	ฉบับ	๑	-	-	-	-
KPI ๑๑ ร้อยละการใช้พลังงานทดแทนจากเดิมได้ตามแผน (ยานพาหนะสังกัดสำนักเครื่องกลและสื่อสาร รหัส ๒๔๐)	ร้อยละ	-	๕	๕	๕	๕
KPI ๑๒ ความสำเร็จของการพัฒนาโครงการดิจิทัลตามแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนฯ	ร้อยละ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการและพัฒนาทุนมนุษย์ให้มีประสิทธิภาพ และสร้างแรงจูงใจ มีความคล่องตัว และมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ มีการสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่ดีก่อให้เกิดความร่วมมือ

กลยุทธ์	โครงการเชิงยุทธศาสตร์	ปีที่เริ่มโครงการ
กลยุทธ์ที่ ๕.๑ พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะสูง	P๑๐ โครงการพัฒนาสมรรถนะและเสริมสร้างพาสูกและความผูกพันของบุคลากร *รายละเอียดโครงการตามแผนยุทธศาสตร์บริหารทรัพยากรบุคคล	
	P๑ โครงการจัดทำแผนและบริหารอัตรากำลัง	๒๕๖๖
	P๒ โครงการประเมินและพัฒนาสมรรถนะบุคลากร เงินทุนฯ	๒๕๖๖
	P๓ โครงการจัดการความรู้เงินทุนฯ (Knowledge Management)	๒๕๖๗
	P๔ โครงการสำรวจและยกระดับความพาสูกและความผูกพัน P๔.๑ สำรวจปัจจัยความพาสูกและความผูกพันที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กร P๔.๒ ยกระดับปัจจัยความพาสูกและผูกพันที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กร	๒๕๖๖
	P๕ โครงการส่งเสริมความ SAAP	๒๕๖๘

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI ๑๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล	ร้อยละความสำเร็จ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐



วิสัยทัศน์ (Vision)
“เป็นองค์กรสมรรถนะสูงด้านการบริการโครงข่ายปี 2570”

