



แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓



กรมการขนส่งทางบก
กันยายน ๒๕๕๘

ค่านิยมองค์กร
ONE DLT

เป้าหมายชัดเจน (Objective) มีบูรณาการ (Network) งานโดดเด่น (Eminence)
เน้นนวัตกรรม (Digital Economy) กำกับตามกฎหมาย (Legitimacy) โปร่งใส เป็นธรรม (Transparency)



งานราชการนั้น คืองานของแผ่นดิน มีผลเกี่ยวเนื่องถึง
ประโยชน์ของบ้านเมืองและประชาชนทุกคน. งานทุกอย่าง
จึงต้องมีผู้ปฏิบัติและมีผู้รับช่วง เพื่อให้งานดำเนินต่อเนื่องไป
ไม่ขาดสาย. ดังนั้น ผู้ปฏิบัติบริหารงานราชการทุกฝ่ายทุกระดับ
จึงไม่ควรยกเอาเรื่องใครเป็นผู้ทำมาก่อน หรือใครเป็นผู้รับช่วงงาน
ขึ้นเป็นข้อสำคัญนัก จะต้องถือประโยชน์ที่จะเกิดจากงาน
เป็นหลักใหญ่ แล้วร่วมกันคิดร่วมกันทำ ด้วยความอุตสาหะเสียสละ
และด้วยความสุจริตจริงใจ. งานทุกอย่างจึงจะดำเนินไปได้
อย่างราบรื่น ไม่ติดขัด และสำเร็จผลเป็นประโยชน์ได้แท้จริง
และยั่งยืนตลอดไป.

อาคารเฉลิมพระเกียรติ โรงพยาบาลศิริราช

วันที่ ๓๑ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘

(พระบรมราโชวาทของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พระราชทานแก่ข้าราชการพลเรือน เนื่องในโอกาสวันข้าราชการพลเรือน ปีพุทธศักราช ๒๕๕๘)

คำนำ

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ในการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งทางถนนของประเทศ เพื่อให้การขนส่งทางถนนมีส่วนช่วยในการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับปัจจุบันจะสิ้นสุดในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ กรมการขนส่งทางบกจึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับใหม่ตามแนวทางการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ หมวด ๒ การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อพัฒนากระบวนการจัดทำแผนของกรมฯ อย่างต่อเนื่องและเข้าสู่เกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฉบับใหม่จะใช้เทคนิคการมองภาพอนาคต การวิเคราะห์กระบวนการงาน (Business Process) ตามภารกิจปัจจุบัน การวิเคราะห์สถานะขององค์กรในปัจจุบันเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนากรมฯ ในอีก ๕ ปีข้างหน้าจากการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการและการพิจารณาของคณะกรรมการและคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ โดยมีคณะอาจารย์ที่ปรึกษาประกอบด้วย ศ.ดร.สกลธี วัชรภูวนา คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นหัวหน้าคณะที่ปรึกษา รศ.ดร.สรวิศ นฤปิติ หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ ดร.ศุภชัย ศรีสุชาติ อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษา ในการให้ข้อคิดเห็น และคำแนะนำในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ให้มีความเหมาะสม เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับใหม่ได้กำหนดบทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการเป็นหน่วยงานในการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งต้องอาศัยการดำเนินงานจากบุคลากรทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการทำงานที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบและวิธีการทำงานใหม่ ๆ ให้สามารถรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตลอดเวลาทั้งในบริบทของภายในประเทศที่จะมีการปฏิรูปประเทศและการเปลี่ยนแปลงจากสภาวะเศรษฐกิจโลก ความก้าวหน้าทางด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศ การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของมนุษย์ เป็นต้น ทั้งนี้ ในการดำเนินงานของทุกหน่วยจะต้องน้อมนำยุทธศาสตร์พระราชทาน “เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา” รวมถึงหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ และการปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ตอบสนองกับความต้องการของประชาชนโดยยึดผลประโยชน์ของประเทศโดยรวมเป็นหลัก

ท้ายนี้ ขอขอบคุณผู้บริหารทุกท่าน ผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการทุกท่าน คณะกรรมการ คณะทำงาน และคณะอาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้ร่วมแรงร่วมใจในการระดมความคิดเห็นและร่วมกันคิดวิเคราะห์ เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนางานของกรมการขนส่งทางบกในอีก ๕ ปีข้างหน้า และหวังว่าแผนยุทธศาสตร์ฉบับใหม่จะเป็นแผนที่นำทางในการพัฒนากรมการขนส่งทางบกให้มีความก้าวหน้าในการทำหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งทางถนนของประเทศได้ตามเจตนารมณ์ที่ตั้งใจไว้ทุกประการ



(นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

กันยายน ๒๕๕๘

สารบัญ

หน้า

คำนำ

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร

บทที่ ๑	บทนำ	๑
บทที่ ๒	โครงสร้างกรรมการขนส่งทางบกและผลการดำเนินงาน	๑๙
บทที่ ๓	การวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน กระบวนการ และภาพอนาคต	๓๓
บทที่ ๔	แผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓	๕๗
บทที่ ๕	การนำแผนสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล	๖๙
	เอกสารอ้างอิง	๗๓

ภาคผนวก

- ก. สถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน
- ข. นโยบายรัฐบาล นโยบาย คสช. และนโยบายกระทรวงคมนาคม
- ค. กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ และเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๕๘
- ง. สถิติผลการดำเนินงานของกรรมการขนส่งทางบก
- จ. คำสั่งกรรมการขนส่งทางบก ที่ ๖๕๘/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓
- ฉ. สรุปผลการประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ช. ข้อมูลสรุปเบื้องต้นของค่าเป้าหมายตัวชี้วัด และแผนงาน/โครงการ ในการขับเคลื่อนแผนฯ



บทสรุปผู้บริหาร

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการตามเกณฑ์พัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ หมวด ๒ การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในอีกห้าปีข้างหน้า ดังนี้

แนวคิดและหลักการของแผนยุทธศาสตร์ฯ

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งหลักของประเทศมีส่วนมากกว่าร้อยละ ๘๐ การขนส่งทางถนน จึงเป็นส่วนหนึ่งในการดำรงชีวิตประจำวันของคนไทยทุกคนในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และอื่น ๆ เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีจุดเด่นที่สามารถเข้าถึงได้ทุกที่หรือที่เรียกว่า door-to-door และการลงทุนในการขนส่งใช้เงินลงทุนไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งประเภทอื่น รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตให้ยานยนต์มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพในการขับขี่ย่างไม่หยุดยั้ง การขนส่งทางถนนจึงเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความสะดวกสบาย แต่การขนส่งทางถนนที่เพิ่มอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาทั้งปัญหาอุบัติเหตุ มลพิษจากการใช้รถ การใช้พลังงานในภาคการขนส่ง เป็นอย่างมาก จึงอาจก่อให้เกิดความไม่มีประสิทธิภาพและส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถของประเทศได้

ดังนั้น ในแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับใหม่จึงได้มุ่งเน้นบทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการเป็นหน่วยงาน ควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน เพื่อให้เกิดการพัฒนา การขนส่งทางถนนที่มีความสมดุล โดยยังคงจุดแข็งในเรื่องการบริการที่ เป็นเลิศด้วยนวัตกรรมและธรรมาภิบาล และมีหลักการของแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับใหม่ ดังนี้

๑) น้อมนำยุทธศาสตร์พระราชทาน “เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา ” และหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง “ความมีเหตุผล พอประมาณ การมีภูมิคุ้มกัน” มาใช้เป็นพื้นฐานในการปฏิบัติราชการ

๒) วิสัยทัศน์ประเทศไทยปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

๓) แนวทางการปฏิบัติงานของ นโยบายรัฐบาล “ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน”

๔) นโยบายกระทรวงคมนาคมในการทำงานเป็นเครือข่าย Network Centric Base/Operation และอยู่บนหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และยึดผลประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

๕) หลักการใช้ตัวชี้วัดเป็นเครื่องมือในการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนา โดยให้มีการพัฒนาตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Indicators) ให้ครอบคลุมทุกมิติของงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๖) การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้เป้าประสงค์ในอีก ๕ ปี บรรลุผล ซึ่งเป็นหน้าที่ของบุคลากรทุกคนในองค์กรในการร่วมมือร่วมใจในการปฏิบัติงานอย่างเป็นเครือข่าย ในการร่วมมือกับหน่วยงานเจ้าภาพหลักในแต่ละเป้าประสงค์ขับเคลื่อนงานตามภารกิจหลักของกรมฯ



แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

๑) วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน
ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

๒) ค่านิยม “ONE DLT” ประกอบด้วย

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐาน อย่างมืออาชีพ (รู้จริง ประชาชนเป็นศูนย์กลาง และผลงานเกินความคาดหมาย)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อควมมีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Economy)	เน้นนวัตกรรม	ด้วยการใช้นวัตกรรมอย่างเหมาะสมและปรับเปลี่ยนให้ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจสร้างสรรค์
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

๓) พันธกิจ มี ๔ ข้อ ดังนี้

๓.๑) พัฒนาระบบ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบ การขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐานและ มีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

๓.๒) พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย

๓.๓) พัฒนา และส่งเสริมการให้บริการระบบ การขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและมีสำนึก
รับผิดชอบ

๓.๔) บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

๔) ประเด็นยุทธศาสตร์ มี ๔ ข้อ ดังนี้

๔.๑) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

๔.๒) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๔.๓) พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

๔.๔) เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

๕) เป้าประสงค์ มี ๕ ข้อ ดังนี้

๕.๑) การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ



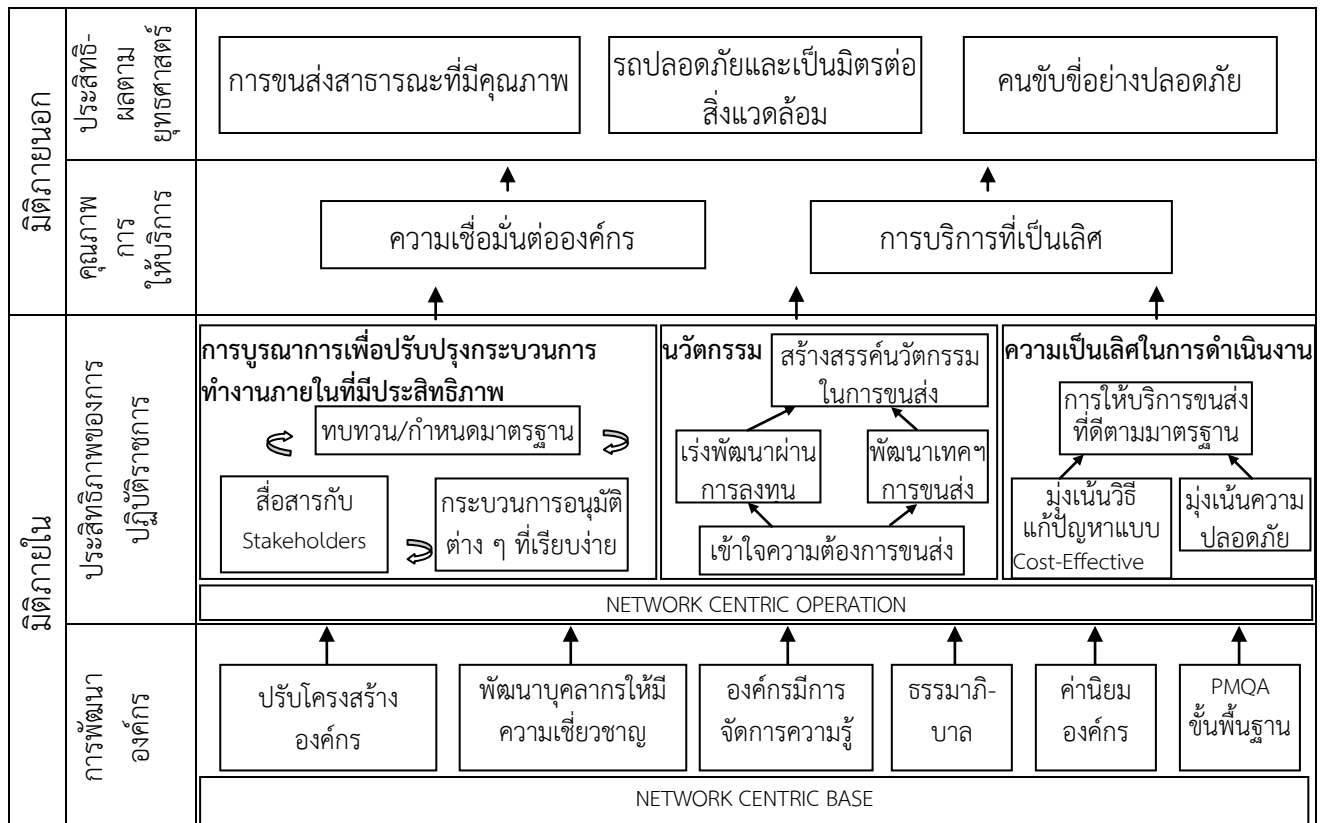
๕.๒) รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๕.๓) คนขับชื้ออย่างปลอดภัย

๕.๔) การให้บริการที่เป็นเลิศ

๕.๕) การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

๖) แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map)



๗) ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้	๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ <u>ตัวชี้วัด</u> - สัดส่วนผู้เดินทางโดยรถสาธารณะต่อผู้เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล - ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ - เวลารอคอยรถสาธารณะ	<u>ควบคุม</u> ๑. ทบทวนและกำหนดมาตรฐานงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
	- สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน - ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น	๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึง และเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ <u>กำกับ</u> ๔. กำกับระบบการขนส่งคนด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ <u>ดูแล</u> ๕. พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบต่อสังคม และรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและป้องกันรถผิดกฎหมาย
	๑.๒ ด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก <u>ตัวชี้วัด</u> - สัดส่วนปริมาณการบรรทุกทางถนนต่อการขนส่งสินค้าทั้งหมด - ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมฯ รับผิดชอบ	<u>ควบคุม</u> ๑. ทบทวน พัฒนาและกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง และรถบรรทุกส่วนบุคคล เพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถผิดประเภท ๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น <u>กำกับ</u> ๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
		<u>ดูแล</u> ๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ ๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งโดยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจและขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งด้วยรถบรรทุก
๒. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๒. รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม <u>ตัวชี้วัด</u> - จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้านคน-กิโลเมตร - จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน - จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง - ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน - ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน	<u>ควบคุม</u> ๑. พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภทรวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล ๒. พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ ๓. พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชนหน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม ๔. พัฒนาระบบการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและเอกชน ๕. กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษารถระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง <u>กำกับ</u> ๖. พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย <u>ดูแล</u> ๗. พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะฝีมือ)



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
		๘. สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถเพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถและการบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๙. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสอบสภาพรถ
	๓. คนขับซื้ออย่างปลอดภัย <u>ตัวชี้วัด</u> - จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ อ ๑๐๐ ล้านคน-กิโลเมตร - จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน - จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับซึ่ลดลง	<u>ควบคุม</u> ๑. ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน ๒. พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน <u>กำกับ</u> ๓. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล คนขับซื้ออย่างปลอดภัย <u>ดูแล</u> ๔. เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ๕. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ๖. ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ ๗. พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
๓. พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ	๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ <u>ตัวชี้วัด</u> - ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร - ร้อยละความพึงพอใจ - ร้อยละความไม่พึงพอใจ	๑. ประเมิน ทบทวน พัฒนา รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการองค์ความรู้กระบวนการให้บริการทุกอย่างอย่างสม่ำเสมอเพื่อการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้บริการที่เป็นเลิศ ๒. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้านโดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน ๓. มีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมของกรมฯ โดยเฉพาะด้านควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๔. เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	๕. การเป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง และมีการบริหารจัดการที่ดี <u>ตัวชี้วัด</u> - ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	๑. ปรับโครงสร้าง องค์กรให้สอดคล้องกับภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Enterprise Architecture) ๒. พัฒนา บุคลากรให้มีทักษะในการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน ๓. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรมและมีความใส่ใจในงานบริการ ๔. ส่งเสริมให้ทุกคนในองค์กรมีความตั้งใจในการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) ๕. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และการประเมินผลสัมฤทธิ์ยุทธศาสตร์องค์กร ๖. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ๗. การกำหนดให้มีมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย

๘) การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการประเมินผล จะมีกลไกการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยผู้บริหารทุกระดับซึ่ง จะมีการสื่อสารแผนอย่างเข้มข้นในช่วง ๓ - ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ พ .ศ. ๒๕๕๙ ในทุกช่องทางการสื่อสารทั้งสื่อสิ่งพิมพ์และสื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้เกิดการรับรู้ในวงกว้าง และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สำหรับการประเมินผลความสำเร็จ ตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์ จะดำเนินการในปีที่สามและปีที่ห้าเพื่อปรับกลยุทธ์ในการดำเนินงานในบรรลุป้าประสงค์ที่กำหนด รวมถึงจะมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่บรรจุในแผนปฏิบัติราชการประจำปีทุกปี





บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความสำคัญของการขนส่งและภาพรวม

การขนส่งเปรียบเหมือนเส้นเลือดที่นำปัจจัยการผลิต และผลผลิตไปยังที่ต่าง ๆ ที่มีความต้องการ ดังนั้น การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนโดยเปรียบเทียบต่ำจึงเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศอย่างยั่งยืน และยังเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อีกด้วย ที่ผ่านมามีตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑ ประเทศไทยมีนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อผลักดันให้เกิดการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ และสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ที่ผ่านมามีการก่อสร้างถนนและขยายถนน ๔ ช่องจราจรไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ ผลที่ตามมาคือการขนส่งทางถนนจึงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศโดยมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ ๘๐ ต่อมารัฐบาลจึงให้ความสำคัญกับการขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำสำหรับการขนส่งจำนวนมาก ๆ เนื่องจากการขนส่งทั้งสองรูปแบบมีต้นทุนต่อหน่วยโดยเปรียบเทียบต่ำกว่าการขนส่งทางถนน

ดังนั้น รูปแบบการขนส่งของประเทศในช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕ ๕๒ - ๒๕๕๖ การขนส่งทางถนนมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อยแต่ยังคงมีความสำคัญและมีสัดส่วนมากที่สุด โดยในปี ๒๕๕๖ การขนส่งสินค้าทางถนนมีสัดส่วนลดลงเหลือร้อยละ ๘๐ .๔๔ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ร้อยละ ๘.๙๕ ทางชายฝั่งทะเล ร้อยละ ๘.๓๖ ทางรถไฟร้อยละ ๒.๒ ๓ และทางอากาศร้อยละ ๐.๐๒ ตามลำดับ การขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและทางชายฝั่ง ทะเลมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ส่วนการขนส่งทาง รางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่ในปี ๒๕๕๖ มีสัดส่วนลดลง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางและทางน้ำยังต้องใช้เวลานานอีกค่อนข้างมากที่จะปรับเปลี่ยนโครงสร้างให้มีความสมดุลมากยิ่งขึ้น ดังนั้น การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนจึงมีความสำคัญและความจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

นอกจากการขนส่งทางถนนจะมีความสำคัญสำหรับการขนส่งภายในประเทศแล้ว การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นโดยพิจารณาจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศทั้งขาเข้าและขาออก และในอนาคตคาดว่าจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนเพิ่มมากขึ้นตามความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนในระดับทวิภาคีและพหุภาคีในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) และกรอบอาเซียน เป็นต้น การขนส่งทางถนนของไทยจึงจะมีความสำคัญในการเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการบริการในภูมิภาคนี้ด้วย

การขนส่งทุกประเภทต้องอาศัยเชื่อเพลิงในการขับเคลื่อนยานพาหนะ เมื่อพิจารณาปริมาณน้ำมันที่ใช้ในภาคการคมนาคมขนส่ง จัดเก็บโดยกรมพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ การขนส่งทางถนนมีการใช้น้ำมันเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ ๗๘.๘๖ เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่น และจากสถิติการใช้ปริมาณน้ำมันในภาคการขนส่งยังสอดคล้องกับสถิติจำนวนรถจด



ทะเบียนแยกตามการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง พบว่า การจดทะเบียนรถ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ เป็นรถที่ใช้ น้ำมันเบนซินและรถที่ใช้แก๊สธรรมชาติเป็นร้อยละ ๙๔.๖๐ ของจำนวนรถทั้งหมด การใช้พลังงานจำนวนมากในการขนส่งทางถนนจึงเป็นประเด็นสำคัญในเรื่องของประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาพรวมของประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ได้มีความพยายามในการคิดค้นพลังงานทดแทนในรูปแบบอื่น ๆ ได้แก่ ไบโอดีเซล เอสทานอล ก๊าซธรรมชาติ พลังงานไฟฟ้า และพลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น ซึ่งปริมาณการใช้พลังงานทดแทนดังกล่าวยังมีไม่มากนัก

๑.๒ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางถนน

การขนส่งทางถนนเกี่ยวข้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของคนจำนวนมากที่มีความจำเป็นในการเดินทางในเขตเมืองและระหว่างเมืองเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ ในการเดินทางไปทำธุรกิจ การศึกษา กิจกรรมทางสังคมและสันทนาการ และการไปจับจ่ายใช้สอยในสถานที่ต่าง ๆ การจัดเก็บสถิติการขนส่งทางถนนเพื่อให้ได้ปริมาณการขนส่งที่แท้จริงยังไม่มีหน่วยงานใดเก็บบันทึกข้อมูลเหล่านี้ เนื่องจากการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งจากที่ถึงที่ (door-to-door) ที่เข้าไปถึงบ้านของผู้คนที่อาศัยอยู่ในชุมชนต่าง ๆ จึงเปรียบเสมือนโครงข่ายที่เป็นทั้งเส้นเลือดใหญ่และเส้นเลือดฝอย จะเห็นแล้วว่าการขนส่งทางถนนมีความสำคัญและความจำเป็นต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ถึงแม้ว่าจะมีส่วนการใช้พลังงานจำนวนมากซึ่งจำเป็นต้องพึ่งพาการนำเข้ารวมถึงชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานพาหนะแล้ว การขนส่งทางถนนที่มีปริมาณมากก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ หลายประการ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และปัญหามลพิษ ดังนี้

๑) ปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ประสบปัญหาการจราจรติดขัดทำให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา เช่น การใช้พลังงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ ต้นทุนในการขนส่งสูงขึ้นเนื่องจากมีต้นทุนการไ้รถเพิ่มขึ้นและค่าใช้จ่ายทางด้านเวลาที่สูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์ รวมถึงส่งผลให้เกิดความตึงเครียดของผู้เดินทางอันนำไปสู่ปัญหาสุขภาพจิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมืองใหญ่ ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นปัญหาในระดับเมืองและระดับประเทศที่มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยกันแก้ไข้ปัญหาเพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปัญหานี้จะได้เริ่มขยายไปสู่เมืองใหญ่ ๆ ในภูมิภาค เช่น อ. หาดใหญ่ จ.สงขลา อ.เมือง จ. เชียงใหม่ เป็นต้น ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการจัดทำแผนแม่บทเพื่อรองรับในการแก้ไข้ปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตไว้ด้วยแล้ว

๒) ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนน การใช้รถใช้ถนนจำนวนมากและ ขาดวินัยจราจร รวมถึงการควบคุม กำกับ ดูแลทำได้ไม่ทั่วถึงก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุขึ้นทำให้เกิดความสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก และก่อให้เกิดปัญหาสังคมตามมาอีกมากมายอันเนื่องมาจากผู้บาดเจ็บและพิการ ปัญหาอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การดื่มสุราในขณะที่ขับรถ เป็นต้น

๓) ปัญหามลพิษที่เกิดจากการใช้รถ เนื่องจากปริมาณยานพาหนะประเภทต่าง ๆ มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ซึ่งยานพาหนะเหล่านี้ส่วนใหญ่มักใช้น้ำมันในการขับเคลื่อน มลพิษที่ปล่อยจากรถมีฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ สารตะกั่ว ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อให้มีการปล่อยก๊าซพิษ



น้อยลง และมีการใช้พลังงานจากก๊าซธรรมชาติเพิ่มมากขึ้น แต่ปัญหามลพิษจาการถสำหรับบริเวณที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นยังเป็นปัญหาสำหรับผู้อยู่อาศัยในเมืองใหญ่โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปริมาณฝุ่นละอองที่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

สำหรับสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับการวิเคราะห์ปรากฏในภาคผนวก ก.

๑.๓ นโยบายและแผนที่ใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก

การวางแผนยุทธศาสตร์เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ที่มีความสำคัญกับผลสัมฤทธิ์ของงานที่ส่งผลไปยังประชาชนผู้รับบริการ กระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์และเป้าหมายการทำงานที่ชัดเจนในการกำหนดทิศทางการขับเคลื่อนองค์กรในระยะ ๕ ปี โดยในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓) ได้ยึดกรอบแนวคิดและหลักการในการวางแผนที่สำคัญ โดยน้อมนำยุทธศาสตร์พระราชทาน “เข้าใจ เข้าถึงและพัฒนา” หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง แผนระดับชาติและระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์พระราชทานและหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฉบับใหม่นี้ได้มีการน้อมนำยุทธศาสตร์พระราชทาน “เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา” และหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง “ความมีเหตุผล พอประมาณ การมีภูมิคุ้มกัน” มาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ปัญหา เพื่อการพัฒนาในอนาคต และการขับเคลื่อนกระบวนการจัดทำแผนทุกขั้นตอนด้วย “ความรอบรู้และรอบคอบ” เป็นไปตามลำดับขั้นตอน รวมทั้งการเสริมสร้างศีลธรรมและสำนึกในคุณธรรมเป็นพื้นฐานในการปฏิบัติราชการด้วย “ความรู้คู่คุณธรรม”

๒) วิสัยทัศน์ประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” แนวทางการปฏิบัติงานของนโยบายรัฐบาล “ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน” สามารถสรุปได้ดังนี้

๑. นโยบาย หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) และนโยบายรัฐบาล

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้า คสช. ได้ประกาศเจตนารมณ์และนโยบายในการบริหารงานอย่างชัดเจน โดยเจตนารมณ์ เพื่อยุติความขัดแย้งของคนในชาติ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจและฟื้นฟูความเชื่อมั่นภายใต้ระบบบริหาร นิติบัญญัติ และตุลาการ การสร้างเสถียรภาพในทุกมิติ ทั้งด้านการเมือง ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม เพื่อเปลี่ยนผ่านประเทศไทยไปสู่การปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขอย่างสมบูรณ์และยั่งยืน รวมถึง ประกาศค่านิยมหลักของคนไทย ๑๒ ข้อ สำหรับยุทธศาสตร์การทำงานของ คสช. ๙ ด้าน มีประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับกรมฯ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างความเป็นธรรมในสังคม

กลยุทธ์ที่ ๓ การจัดระเบียบการให้บริการการขนส่งสาธารณะรับจ้าง

* ตัวชี้วัดความสำเร็จของเป้าหมายระยะสั้น ดังนี้



๑) มีการจัดทำบัญชียานพาหนะขนส่งสาธารณะรับจ้าง ด้วยการแยกประเภท รวมถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๒) มีการจัดทำแนวทางการปฏิบัติในการป้องกันปัญหาจากระบบการขนส่งสาธารณะรับจ้างทั้งด้านอุบัติเหตุ และการทำร้ายผู้โดยสาร รวมถึงการบังคับใช้แนวทางที่กำหนดขึ้น

๓) มีการปรับแก้กฎหมาย และกฎระเบียบในการควบคุม การให้บริการขนส่งสาธารณะรับจ้าง โดยผ่านความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยมีผลบังคับใช้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๔) มีการให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบการให้บริการการขนส่งสาธารณะรับจ้าง และในภาพรวมแล้วประชาชนต้องมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ต่อกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้ปรับปรุงแก้ไข

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน มีกลยุทธ์และตัวชี้วัด ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

* ตัวชี้วัดความสำเร็จของเป้าหมายระยะสั้น ดังนี้

๑) มีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ด้วยระบบรถไฟทางคู่ ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ตามแผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๒) การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้วยเส้นทางรถไฟฟ้า ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ตามแผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๓) การพัฒนาการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้วยการปรับเปลี่ยนใช้ยานพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (NGV) ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ตามแผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม

กลยุทธ์ที่ ๑ การปรับระบบโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

* ตัวชี้วัดความสำเร็จของเป้าหมายระยะสั้น ดังนี้

๑) มีการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค ทั้งโครงข่ายการขนส่งทางบก ทางน้ำ และการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยให้มีความพร้อมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ของแผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๒) พัฒนาลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับอนุภูมิภาคพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเมืองชายแดน โดยในปี ๒๕๕๘ ให้เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ จากฐานปี ๒๕๕๓

* ตัวชี้วัดความสำเร็จของเป้าหมายระยะยาวสู่ความยั่งยืน ดังนี้



๑) มีการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค ทั้งโครงข่ายการขนส่งทางบก ทางน้ำ และการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยให้มีความพร้อมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ตามเป้าหมายทั้งหมดในแผนงาน

๒) พัฒนาลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับอนุภูมิภาค พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเมืองชายแดน ให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของทุกปี จนถึงปี ๒๕๖๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๗ การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารงานของ รัฐวิสาหกิจให้เกิดประโยชน์กับประชาชนในการใช้บริการอย่างแท้จริง

กลยุทธ์ การปรับปรุงการบริหารรัฐวิสาหกิจให้เกิดประโยชน์กับประชาชน

* ตัวชี้วัดความสำเร็จของเป้าหมายระยะสั้น ดังนี้

๑) มีการจัดทำแผนแม่บทในการบริหารจัดการรัฐวิสาหกิจของประเทศ เพื่อปรับบทบาท รัฐวิสาหกิจ ตลอดจนการพัฒนาระบบกำกับดูแลและระบบบรรษัทภิบาลของรัฐวิสาหกิจ ภายใน ปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๒) มีแผนติดตามและแก้ไขปัญหาองค์กรของรัฐวิสาหกิจ ๗ แห่ง ดังนี้ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) บริษัท กสท. จำกัด (มหาชน) ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม แห่งประเทศไทย ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๘

* ตัวชี้วัดความสำเร็จของเป้าหมายระยะยาวสู่ความยั่งยืน ดังนี้

ประชาชนมีความพึงพอใจในการรับบริการของรัฐวิสาหกิจของประเทศ อยู่ในระดับที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนถึงปี ๒๕๖๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๘ การป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชันอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ การจัดระบบในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชันอย่างยั่งยืน

* ตัวชี้วัดความสำเร็จของเป้าหมายระยะสั้น ดังนี้

๑) มีกลไก ตรวจสอบถ่วงดุล โดยมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียนและร้องทุกข์ของศูนย์ดำรงธรรมให้ถึงระดับหมู่บ้าน ผ่านโครงการจังหวัดเคลื่อนที่และอำเภอเคลื่อนที่ ให้พร้อมภายในไตรมาสที่สองของปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๒) แก้ไขระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมาย และเกณฑ์จริยธรรมเพื่อควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล สร้างความร่วมมือภาคีเครือข่ายภาคประชาชนในการต่อต้านการทุจริตให้พร้อมภายในไตรมาสที่สองของปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๓) ความโปร่งใสของประเทศไทยมีอันดับที่สูงขึ้น โดยมีดัชนีภาพลักษณ์การคอร์รัปชันไม่ต่ำกว่า ๔.๐ คะแนน ภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๙

* ตัวชี้วัดความสำเร็จของเป้าหมายระยะยาวสู่ความยั่งยืน ดังนี้



ความโปร่งใสของประเทศไทยมีอันดับที่สูงขึ้น โดยดัชนีภาพลักษณ์การคอร์รัปชันไม่ต่ำกว่า ๕.๐ คะแนน ติดต่อกันจนถึงปี ๒๕๖๔

ในแผนการปฏิรูปประเทศกำหนดให้มีสภาพัฒนาการปฏิรูปประเทศ (สปช.) ซึ่งเป็นหน่วยงานกึ่งวิชาการ ทำหน้าที่ในการรวบรวมความคิดเห็นของประชาชนทุกภาคส่วนเพื่อจัดทำข้อเสนอการปฏิรูปประเทศ สปช. ได้แสดงผลงานของสภาพัฒนาการปฏิรูปแห่งชาติ เรื่อง “สปช.รายงานประชาชน” เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๘ ณ ห้องคอนเวนชันเซ็นเตอร์ A2 ชั้น ๒๒ โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ โดยมีการนำเสนอการปฏิรูปทั้งหมด ๓๖ วาระการปฏิรูป และ ๗ วาระการพัฒนา และมี ข้อเสนอการปฏิรูปที่มีลำดับความสำคัญสูง ๑๐ ลำดับแรก คือ

ลำดับ	วาระการปฏิรูป/การพัฒนา	ประเด็นข้อเสนอการปฏิรูป
๑.	การป้องกันและปราบปรามทุจริต ประพฤติมิชอบ	กระบวนการทำงานของกลไกปราบปรามทุจริตทั้งระบบ
		บทลงโทษที่รุนแรงและรวดเร็ว
		การป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน/การขัดกันของผลประโยชน์
๒.	การเข้าสู่อำนาจ/ระบบพรรคการเมือง	การตื่นรู้และมีส่วนร่วมทางการเมืองของพลเมือง
		ระบบการเลือกตั้ง/การเข้าสู่อำนาจที่ใสสะอาด
๓.	การปรับโครงสร้างอำนาจส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น	การกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่นให้ชัดเจน
		การกระจายอำนาจและถ่ายโอนภารกิจองค์การมหาชน
๔.	การปฏิรูประบบงบประมาณและการคลังท้องถิ่น	การจัดสรรงบประมาณตามยุทธศาสตร์และเป้าหมายร่วมกัน
		ระบบงบประมาณเชิงพื้นที่
		การเงินการคลังท้องถิ่น
๕.	การเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการบริหารงานภาครัฐ	รัฐบาลในระบบดิจิทัล (Digital and Connected Government)
		Open Government
		การสร้างการเปลี่ยนผ่านในการพัฒนาระบบบริหารจัดการเชิงพื้นที่
๖.	กิจการตำรวจ	ความเป็นอิสระของหน่วยงานตำรวจ
		มาตรฐานการแต่งตั้งโยกย้ายข้าราชการตำรวจ
		การถ่ายโอนภารกิจที่ไม่ใช่ภารกิจหลัก
๗.	การปฏิรูปกฎหมายและกระบวนการยุติธรรมการตรวจสอบการใช้อำนาจของรัฐ	กระบวนการตรากฎหมาย
๘.	การปฏิรูประบบและโครงสร้างภาษีการบริหารจัดเก็บภาษี	การบริหารจัดเก็บภาษี
๙.	การปฏิรูประบบการบริหารจัดการรัฐวิสาหกิจ	
๑๐.	ระบบพลังงาน	โครงสร้างระบบบริหารจัดการและกำกับกิจการพลังงานของชาติ
		กิจการไฟฟ้า



โดยมี เป้าหมายการพัฒนาภายใต้วิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ที่สำคัญคือการทำให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลาง และก้าวขึ้นไปเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๕ ทั้งนี้ โดยมีตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ๑) เพิ่มรายได้ต่อหัวประชากรเป็น ๔๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน และมีเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ ๖ ต่อปี
- ๒) ลดความเหลื่อมล้ำของกลุ่มผู้มีรายได้น้อยสุด (ร้อยละ ๑๐ จากน้อยที่สุด) ต้องมีรายได้เฉลี่ยต่อคน ๑๕,๐๐๐ บาทต่อเดือน
- ๓) ลดการทุจริตประพฤติมิชอบ โดยดัชนี Corruption Perception Index อยู่ในกลุ่ม ๒๕% แรกของโลก และมีคะแนน CPI score มากกว่า ๖๐%
- ๔) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยดัชนีความสามารถในการแข่งขัน Global Competitiveness Index อยู่ในระดับสูงในกลุ่มประเทศ ๑๕ อันดับแรกของโลก
- ๕) ประเทศไทยเป็นพันธมิตรที่แนบแน่นกับประเทศเพื่อนบ้านในสุวรรณภูมิ และกลุ่มประเทศอาเซียน ทั้งทางสังคมวัฒนธรรม และทางเศรษฐกิจ เพื่อสร้างความมั่นคงและอำนาจต่อรองของกลุ่มประเทศอาเซียนกับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจโลก
- ๖) คุณภาพการศึกษา ผลสัมฤทธิ์ของเด็กไทยเป็นอันดับ ๒ ของอาเซียน และเป็นอันดับ ๕ ของเอเชีย
- ๗) ทรัพยากรธรรมชาติมีความยั่งยืน พื้นที่ป่าเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๔๐ และมีระบบการจัดการน้ำเพื่อการเกษตรครอบคลุมพื้นที่ ร้อยละ ๗๐

ทั้งนี้ รัฐบาลมีนโยบายในการจัดทำแผนปฏิรูปประเทศ เพื่อวางรากฐาน และแนวทางการพัฒนา เป็นวิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศ ระยะ ๒๐ ปี ด้วย

๓) แผนระดับชาติที่เกี่ยวข้อง

ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของหน่วยงานจะต้องพิจารณา แผนระดับชาติที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ และแนวทางการพัฒนา ในการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๑) และแผนสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑ โดยมีรายละเอียดของแผนดังกล่าวโดยสังเขป ดังนี้

๑. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑) แนวคิดการพัฒนาประเทศในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๑ มีแนวคิดที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๘-๑๐ โดยยังคงยึดหลักการปฏิบัติตาม “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” และแนวคิดการพัฒนาแบบบูรณาการเป็นองค์รวมที่มี “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” เพื่อให้เกิดความสมดุลในการพึ่งตนเองกับการแข่งขันในเวทีโลก และความสมดุลระหว่างสังคมชนบทและสังคมเมือง โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์สำหรับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๑ คือ “สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง” โดยมีเป้าหมายหลัก ดังนี้



๑.๑) ความอยู่เย็นเป็นสุขและความสงบสุขของสังคมไทยเพิ่มขึ้น ความเหลื่อมล้ำในสังคมลดลง สัดส่วนผู้อยู่ใต้เส้นความยากจนลดลง และดัชนีภาพลักษณ์การคอร์รัปชันไม่ต่ำกว่า ๕.๐ คะแนน

๑.๒) คนไทยมีการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง มีสุขภาวะดีขึ้น มีคุณธรรม จริยธรรม และสถาบันทางสังคมมีความเข้มแข็งมากขึ้น

๑.๓) เศรษฐกิจเติบโตในอัตราที่เหมาะสมตามศักยภาพของประเทศ ให้ความสำคัญกับการเพิ่มผลิตภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๓.๐ ต่อปี เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ เพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ให้มีไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๔๐.๐

๑.๔) คุณภาพสิ่งแวดล้อมอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน เพิ่มประสิทธิภาพการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมทั้งเพิ่มพื้นที่ป่าไม้เพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศ

โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศ ๕ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างความเป็นธรรมในสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๑ จะสิ้นสุดในเดือนกันยายน ๒๕๕๙ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้สรุปสาระสำคัญและรายงานผลการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระยะ ๓ ปี ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๑ ในการประชุมประจำปี ๒๕๕๘ สรุปว่า แม้จะมีความก้าวหน้าเปรียบเทียบกับเป้าหมายในหลายประเด็นการพัฒนา แต่ยังมีประเด็นการพัฒนาที่ต้องเร่งดำเนินการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ต่อไป

๒) กรอบแนวคิดและหลักการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ยังคงมีความต่อเนื่องจากวิสัยทัศน์แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๑ โดยให้ ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีการกระจายรายได้และการพัฒนาอย่างเท่าเทียม มีระบบนิเวศที่ดี สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ระยะยาว “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ของประเทศ โดยมีการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของประเทศ (Country Strategic Positioning) ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ให้สอดคล้องกับจุดแข็งของประเทศและบริบทในอนาคต เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมินิวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



๒. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาบรรษัทกรไทย (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๑) จะใช้เป็นกรอบและทิศทางในการพัฒนาบรรษัทกรไทยในระยะ ๖ ปีข้างหน้า โดยมีวิสัยทัศน์ของการพัฒนาบรรษัทกรไทย ให้มุ่งเน้นพัฒนาการทำงานเพื่อประชาชนและรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติ ภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ยกระดับขีดสมรรถนะไปสู่ความเป็นเลิศ บูรณาการและเพิ่มประสิทธิภาพงานของภาครัฐ ประสานการทำงานกับทุกภาคส่วน สร้างความโปร่งใส ต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ เป็นที่น่าเชื่อถือและศรัทธาของประชาชน โดยแผนดังกล่าวมุ่งเน้นการยกระดับองค์การสู่ความเป็นเลิศ การพัฒนาอย่างยั่งยืน และการก้าวสู่สากล โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้น ๗ ข้อ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการประชาชน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาองค์กรให้มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย บุคลากรมีความเป็นมืออาชีพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารสินทรัพย์ของภาครัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การวางระบบการบริหารงานราชการแบบบูรณาการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ การส่งเสริมระบบการบริการกิจการบ้านเมืองร่วมกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๖ การยกระดับความโปร่งใสและสร้างความเชื่อมั่นศรัทธาในการบริหารราชการแผ่นดิน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๗ การสร้างความพร้อมของบรรษัทกรไทยเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน

๓. แผนสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑ มีเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นสังคมที่ส่งเสริม สิทธิ เสรีภาพ และความเท่าเทียม โดยคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ เพื่อนำไปสู่สังคมสันติสุข โดยมีเจตนารมณ์ที่จะให้แผนเป็นเครื่องมือช่วยการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เห็นความสำคัญเรื่องสิทธิมนุษยชน เพราะ “สิทธิมนุษยชน” จะมีความเกี่ยวข้องกับทุกหน่วยงานอยู่แล้ว โดยแผนสิทธิฯ จะเป็นกรอบแนวทางหนึ่งในระดับชาติที่ช่วยเสริมการทำงานให้หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินตามภารกิจตนเองและนำมิติด้านสิทธิมนุษยชนมาเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้น ด้วยการนำนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนหรือกลุ่มเป้าหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกิจตนเอง ถ่ายทอดลงสู่แผนปฏิบัติราชการ แผนพัฒนาขององค์กร แล้วจัดทำโครงการ/กิจกรรมรองรับโดยใช้งบประมาณของหน่วยงานดำเนินการ โดยในแผนสิทธิฯ ฉบับที่ ๓ จะประกอบด้วยแผนสิทธิมนุษยชน ๑๑ ด้าน และ ๑๕ กลุ่มเป้าหมาย โดยได้กำหนดให้มีแผนสิทธิมนุษยชนด้านการขนส่งเป็น ๑ ใน ๑๑ ด้าน ด้วย

แผนสิทธิมนุษยชนด้านการขนส่งได้กำหนดไว้ในแผนสิทธิฯ ฉบับที่ ๓ เนื่องจากการเข้าถึงการคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อ การเข้าถึงสิทธิมนุษยชนและความเท่าเทียมในมิติอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการสาธารณสุข ด้านเศรษฐกิจ ด้านการศึกษา และด้านที่อยู่อาศัย โดยระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ทัวถึง และผู้มีรายได้น้อยสามารถใช้บริการได้ จะเป็นปัจจัย



สำคัญช่วยสร้างประสิทธิภาพของนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนในหลาย ๆ ด้าน โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบ และมีกระทรวงมหาดไทยและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานร่วมในแผนปฏิบัติการ โดยมีรายละเอียดของวัตถุประสงค์ ตัวชี้วัด และมาตรการ/การปฏิบัติเพื่อเป็นกรอบแนวทางให้หน่วยงานนำไปใช้ในการแปลงแผนสู่การปฏิบัติปรากฏในแผนสิทธิมนุษยชนด้านการขนส่ง

๔) แผนกระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบกจะต้องพิจารณาแผนของกระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ โดยมีรายละเอียดของแผนดังกล่าวโดยสังเขป ดังนี้

๑. แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการทบทวนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เพื่อปรับปรุงแผนให้มีความเหมาะสม ทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป โดยดำเนินการในรูปแบบคณะกรรมการและคณะทำงานทบทวนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ผลการทบทวนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ สรุปได้ดังนี้

๑. วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” (Towards Sustainable Transport)

๒. พันธกิจ “พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้งวางแนวนโยบาย ขับเคลื่อนการพัฒนา กำกับดูแล และบูรณาการการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทัวถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม โดยคำนึงถึงคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม”

๓. เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ มีดังนี้

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์
๑. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub for Connectivity)	๑.๑ การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน (Gateways & Borders) รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones)
	๑.๒ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค (Regional Connectivity)
	๑.๓ การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
	๑.๔ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง



เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์
๒. เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่ง (Mobility & Accessibility)	๒.๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒.๒ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค ๒.๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร (Traffic Management) และการจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management)
๓. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง	๓.๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบควบคุมความปลอดภัยในเส้นทาง มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง (Hardware) ๓.๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง (Software) ๓.๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ
๔. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)	๔.๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Modal Shift) ๔.๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๔.๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ
๕. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)	๕.๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๕.๒ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค ๕.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค ๕.๔ การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

๔. เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ ผลกระทบ สามารถสรุปได้ดังนี้

เป้าประสงค์ (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ (Impact)
G๑. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub for Connectivity)	๑.๑ การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน (Gateways & Borders) รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones) ๑.๒ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค (Regional Connectivity) ๑.๓ การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	● การเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น	● มูลค่าผลิตภัณฑ์รวมในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้น ● การค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนของไทยขยายตัว ● เพิ่มบทบาทเศรษฐกิจของไทยในภูมิภาค



เป้าประสงค์ (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ (Impact)
	๑.๔ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง		
G๒. เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่ง (Mobility & Accessibility)	๒.๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒.๒ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค ๒.๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร (Traffic Management) และการจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management)	● ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางและการขนส่งดีขึ้น ● การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจมีความสะดวก รวดเร็ว และน่าเชื่อถือมากขึ้น ● ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเพิ่มขึ้น	● บรรเทาสภาพการจราจรแออัด ● ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาการขนส่งและจราจร ● เศรษฐกิจในภูมิภาคสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน ● เพิ่มโอกาสในการประกอบธุรกิจ
G๓. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง	๓.๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบควบคุมความปลอดภัยในเส้นทาง มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง (Hardware) ๓.๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้ความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง (Software) ๓.๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ	● จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง ● จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง	● คุณภาพชีวิตดีขึ้น ● ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากอุบัติเหตุ
G๔. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)	๔.๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Modal Shift) ๔.๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ๔.๓ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ	● สัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งลดลง ● มลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง	● ลดผลกระทบที่มีต่อภาวะโลกร้อน ● ลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ● เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน



เป้าประสงค์ (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ (Impact)
G๕. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)	๕.๑ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๕.๒ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค ๕.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค ๕.๔ การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	- ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น - ลดเวลาในการเดินทาง - ระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมสำหรับคนทุกกลุ่ม - การเชื่อมต่อการเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น	- เพิ่มความเท่าเทียมกันในสังคม - คุณภาพชีวิตดีขึ้น - ชุมชนมีความน่าอยู่มากขึ้น - เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๒. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) โดยกระทรวงคมนาคมได้ขยายกรอบเวลาแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็น พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙ โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ ๖ ข้อ คือ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึง พอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่งและการจราจร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๖ เป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

๓. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐)

แผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ ๒ นี้ เป็นแผนที่กระทรวงคมนาคมได้จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐) ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่จัดทำขึ้นโดยเน้นการพัฒนาที่เป็น การบูรณาการของเนื้องานมากกว่ากำหนดภารกิจของหน่วยงานเป็นเอกเทศ เพื่อให้เกิด “การอำนวยความสะดวก



สะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน ” โดยในแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ ๒ มีเป้าประสงค์หลัก และกลยุทธ์หลัก ดังนี้

เป้าประสงค์หลัก “มีระบบโลจิสติกส์การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเหนี่ยวนำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจากการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”

กลยุทธ์หลัก มี ๓ ข้อ คือ

กลยุทธ์หลักที่ ๑ พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ

กลยุทธ์หลักที่ ๒ สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

กลยุทธ์หลักที่ ๓ พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปเพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศอาเซียน-จีน และอาเซียน-อินเดีย

๔. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เพื่อนำเสนอหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติพิจารณาเห็นชอบ และเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีมติเห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมดังกล่าวแล้ว และกระทรวงคมนาคมได้มีข้อสั่งการให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำเอกสารยุทธศาสตร์ที่เสนอ คสช. ให้ทุกหน่วยงานในสังกัดรับไว้ใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานต่อไป โดยในยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีแนวคิด ๔ เพิ่ม ๑ ยึด ดังนี้

- ๑) เพิ่มโครงข่ายคมนาคมรองรับ ASEAN และเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- ๒) เพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน (Quality of Life)
- ๓) เพิ่มมาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Standard for Transport)
- ๔) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Competitiveness)
- ๕) ยึดหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) โดยเฉพาะความโปร่งใส (Transparency) ในการดำเนินงาน

โดยมีเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต ดังนี้

๑) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทาง สังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง

๒) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทาง เศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ



๓) เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งและเกิดการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน

๔) สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็น ประชาคมอาเซียน

และได้กำหนดให้มี มาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Standard for Transport) ดังนี้

๑) มาตรฐานระดับสากล (World Standard)

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้ได้มาตรฐานสากล รวมถึง สถานีขนส่ง

๒) มาตรฐานความปลอดภัย (Safety)

- จัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถเมล์ รถตู้โดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์

- นำเทคโนโลยีมาบังคับใช้เพื่อดูแลความปลอดภัยให้กับประชาชน เช่น GPS, CCTV

๓) มาตรฐานการให้บริการที่ดี (Service)

- เร่งสร้างมาตรฐานการให้บริการที่ดีกับประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะให้มีความสะดวก

๔) มาตรฐานการประหยัดพลังงาน (Energy Saving)

๕) มาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Transport)

สำหรับรายละเอียดของนโยบายรัฐบาล, นโยบาย คสช. และนโยบายกระทรวง ปรากฏในภาคผนวก ข.

๑.๔ บริบทการเปลี่ยนแปลงและแนวโน้ม

ในเอกสารประกอบการประชุมประจำปี ๒๕๕๘ ของ สศช. ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ได้กล่าวถึงบริบทการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญและมีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยแบ่งเป็นบริบทภายในประเทศและบริบทภายนอกประเทศ ดังนี้

๑ บริบทภายใน

๑) การเข้าสู่สังคมสูงวัย การปรับตัวเข้าสู่โครงสร้างประชากรผู้สูงอายุซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในด้านทางตรงและทางอ้อม ทำให้อัตราการพึ่งพิงของประชากรวัยแรงงานต้องแบกรับการดูแลผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น

๒) ความเหลื่อมล้ำ เป็นปัญหาสำคัญในสังคมไทยทั้งความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ โอกาส การเข้าถึงบริการภาครัฐและการเข้าทรัพยากรธรรมชาติ นำไปสู่ความขัดแย้ง และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศที่ลดทอนความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและความมั่นคงทางสังคม และยังส่งผลให้เกิดปัญหาต่าง ๆ



เช่น ปัญหาการทุจริตคอร์รัปชัน คนยากจนขาดโอกาสการเข้าถึงบริการการศึกษาและสาธารณสุขป็นต้นที่มีคุณภาพอย่างเท่าเทียม แยกชิงทรัพยากร การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติด

๓) **ความเป็นเมือง** มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชนบทไปสู่ความเป็นเมืองมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเพื่อลดความแออัดของเมืองหลวงและเมืองหลัก ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ดีแต่ภาครัฐจำเป็นต้องมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การจัดการบริการสาธารณะเพื่อรองรับการเติบโตของเมือง

๒. บริบทภายนอก

๑) **เงื่อนไขเศรษฐกิจโลก** ได้แก่ (๑) การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกยังมีความผันผวนและมีข้อจำกัดในการสนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย (๒) การแข่งขันในตลาดการค้าโลกยังมีแนวโน้มที่จะอยู่ในเกณฑ์สูงและสร้างแรงกดดันต่อการส่งออกของไทยเพิ่มขึ้น (๓) การเปิดเสรีภายใต้ข้อตกลงเขตเศรษฐกิจอาเซียน ปี ๒๕๕๘ (๔) แรงเหวี่ยงจากกระแสการเปิดเสรีทางการค้า (๕) ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์และการสร้างอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจ

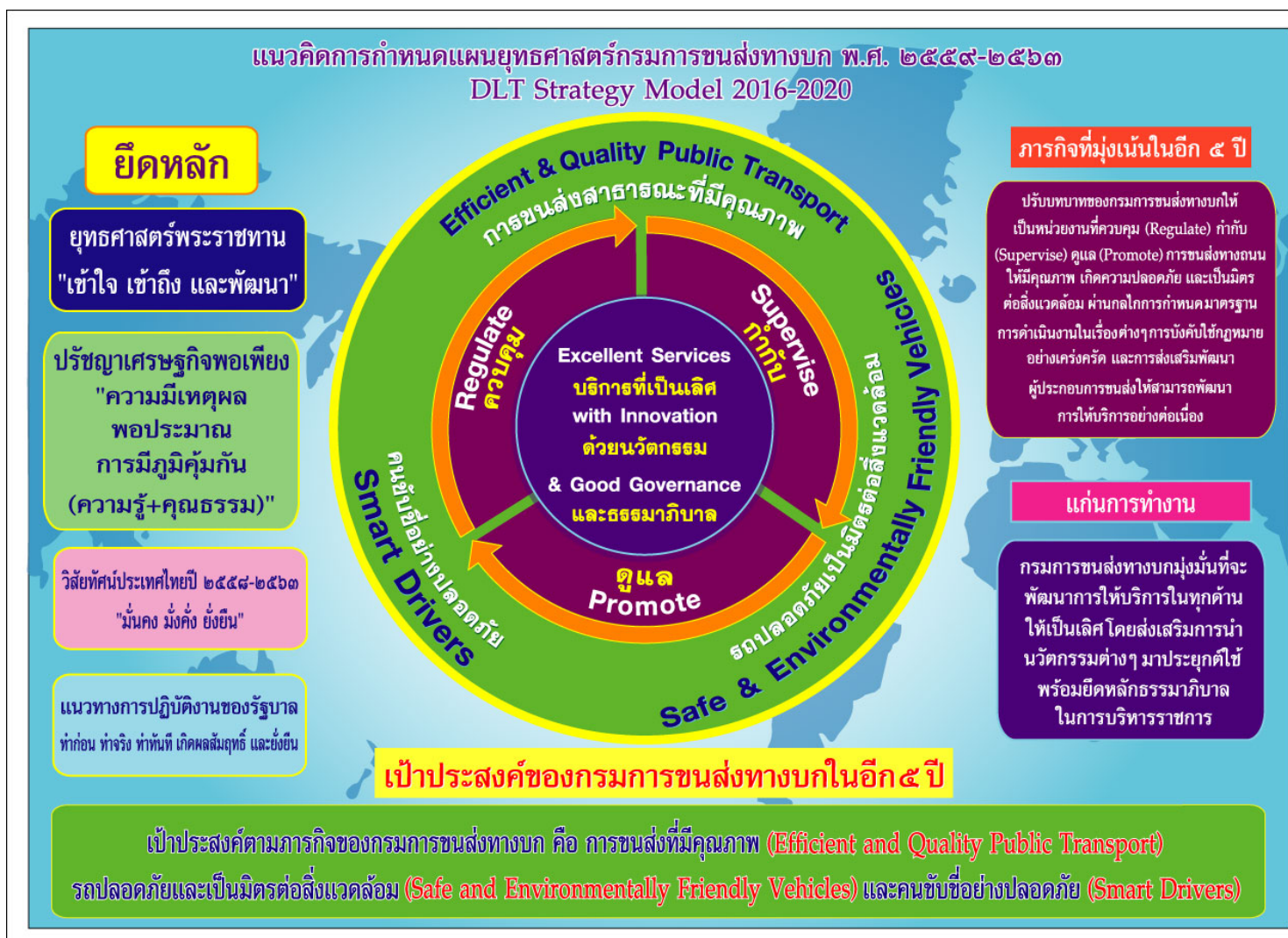
๒) **การเข้าสู่สังคมสูงวัยของโลก** องค์การสหประชาชาติประเมินสถานการณ์ว่าในช่วงปี ๒๕๕๔-๒๖๔๓ (ค.ศ.๒๐๐๑-๒๑๐๐) จะเป็นศตวรรษแห่งผู้สูงอายุ หมายถึงการมีประชากรอายุ ๖๐ ปีขึ้นไปมากกว่าร้อยละ ๑๐ ของประชากรรวมทั่วโลก ประเทศที่กำลังพัฒนาจะมีระยะเวลาเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรค่อนข้างสั้นกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว สะท้อนถึงระยะเวลาในการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับสังคมสูงวัยที่สั้นกว่าประเทศพัฒนาแล้วค่อนข้างมาก

๓) **การปรับเปลี่ยนด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม** ที่รวดเร็ว ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการผลิตและการค้าที่มีการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์กลายมาเป็นรูปแบบการค้าที่มีบทบาทมากขึ้น

๔) **การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ** ที่เกิดขึ้นมีความถี่และความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น

๑.๕ แนวคิดและหลักการของแผนยุทธศาสตร์กรมฯ

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับใหม่ได้มุ่งเน้นบทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการเป็นหน่วยงานควบคุม (Regulate) กำกับ (Supervise) ดูแล (Promote) การขนส่งทางถนน เพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนที่มีความสมดุล และการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัยและมีการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพโดยยังคงจุดแข็งในเรื่องการบริการที่เป็นเลิศ (Excellent Services) ด้วยนวัตกรรม (Innovation) และธรรมาภิบาล (Good Governance) และมีเป้าประสงค์สำคัญที่ต้องการบรรลุในอีก ๕ ปี คือ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ (Efficient Public Transport) รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safe and Environmentally Friendly Vehicles) และคนขับอย่างปลอดภัย (Smart Drivers) โดยการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกนอกจากจะยึดหลักธรรมาภิบาลแล้ว จะต้องน้อมนำยุทธศาสตร์พระราชทาน **เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา** และหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง รวมถึงวิสัยทัศน์ประเทศไทย **“มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”** และแนวทางปฏิบัติงานของรัฐบาล **“ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน”** ดังมีรายละเอียดของแนวคิดการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ตามแผนภาพด้านล่าง





๑.๖ สรุป

ในบทนำนี้ได้กล่าวถึงภาพรวมและความสำคัญของการขนส่งทางถนนและผลกระทบที่เกิดขึ้น ปัจจัยที่เกี่ยวข้องและแนวโน้ม กรอบนโยบายและแผนที่ใช้เป็น กรอบในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นการวิเคราะห์เบื้องต้นและนำไปสู่แนวคิดในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ โดยเนื้อหาในบทต่อไปของรายงานจะประกอบด้วย โครงสร้างกรมการขนส่งทางบกและผลการดำเนินงาน การวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน กระบวนการและภาพอนาคตของการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ และการนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล





บทที่ ๒

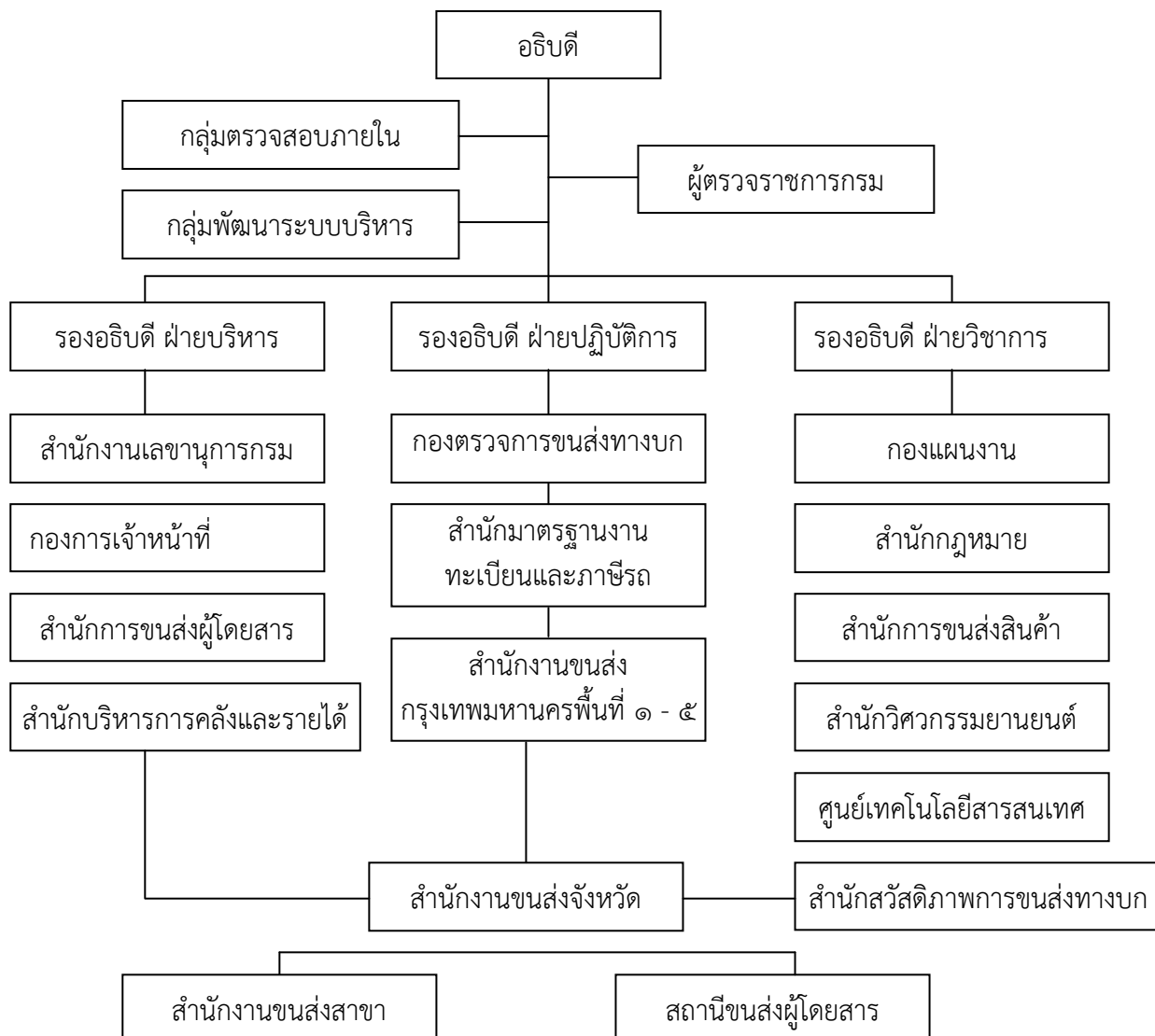
โครงสร้างกรมการขนส่งทางบกและผลการดำเนินงาน

๒.๑ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และการแบ่งส่วนราชการของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม ภายใต้กลุ่มภารกิจการขนส่ง ตาม กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ ได้กำหนดให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล ตรวจสอบ ตรวจสอบ ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ท้าถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- ๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
 - ๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
 - ๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก
 - ๔) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก
 - ๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
 - ๖) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย
- และตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของกองการเจ้าหน้าที่และกองแผนงาน ให้สอดคล้องกับภารกิจที่เพิ่มขึ้นและเหมาะสมกับสภาพของงานที่เปลี่ยนแปลงไป

กรมการขนส่งทางบกมีโครงสร้างองค์กรแบ่งเป็นราชการบริหารส่วนกลางและราชการบริหารส่วนภูมิภาค โดยมีโครงสร้างองค์กรตาม **รูปแสดงแผนภูมิโครงสร้างกรมการขนส่งทางบก** สำหรับรายละเอียดของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ และ พ.ศ. ๒๕๕๘ ปรากฏตามภาคผนวก ค.



รูปแสดงแผนภูมิโครงสร้างกรมการขนส่งทางบก

สำหรับอัตรากำลังในปัจจุบัน ณ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘ มีอัตรากำลังที่ปฏิบัติงานอยู่จริงเท่ากับ ๕,๘๑๘ อัตรา แบ่งเป็นข้าราชการ ๓,๙๔๐ อัตรา พนักงานราชการ ๑,๔๔๘ อัตรา และลูกจ้างประจำ ๔๓๐ อัตรา ทั้งนี้ ยังมิได้รวมอัตรากำลังลูกจ้างประเภทอื่น ๆ ประกอบด้วย ลูกจ้างระบบสัญญาจ้าง จำนวน ๒๘๔ อัตรา และลูกจ้างชั่วคราวจำนวน ๒๙๖ อัตรา



๒.๒ ผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้รับงบประมาณเพื่อดำเนินการตามภารกิจที่รับผิดชอบ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๒,๘๗๙.๓๖ ล้านบาท เป็นรายจ่ายสำหรับงบบุคลากรจำนวน ๑,๖๙๒.๗๙ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๕๘.๗๙ งบลงทุนจำนวน ๖๒๔.๔๐ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๑.๖๙ งบดำเนินงานจำนวน ๕๓๘.๑๗ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๘.๖๙ และงบรายจ่ายอื่นจำนวน ๒๔.๐๐ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๐.๘๓ โดยมีข้อมูลงบประมาณที่ได้รับจัดสรรสำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ เปรียบเทียบตามตาราง ดังนี้

ตารางแสดงกรอบวงเงินงบประมาณที่กรมการขนส่งทางบกได้รับจัดสรรปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘

หน่วย : ล้านบาท

งบรายจ่าย	๒๕๕๖		๒๕๕๗		๒๕๕๘	
	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน
งบบุคลากร	๑,๖๑๗.๖๒	๖๔.๔๑	๑,๖๓๓.๒๗	๖๑.๐๗	๑,๖๙๒.๗๙	๕๘.๗๙
งบดำเนินงาน	๕๒๘.๘๕	๒๑.๐๖	๕๓๔.๖๑	๑๙.๙๙	๕๓๘.๑๗	๑๘.๖๙
งบลงทุน	๒๙๔.๕๕	๑๑.๗๓	๔๕๓.๐๐	๑๖.๙๔	๖๒๔.๔๐	๒๑.๖๙
งบรายจ่ายอื่น	๗๐.๓๔	๒.๘๐	๕๓.๖๐	๒.๐๐	๒๔.๐๐	๐.๘๓
รวมทั้งสิ้น	๒,๕๑๑.๓๖	๑๐๐	๒,๖๗๔.๔๘	๑๐๐	๒,๘๗๙.๓๖	๑๐๐

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

จากตาราง จะเห็นได้ว่างบประมาณตลอดทั้ง สาม ปีมีสัดส่วนที่ไม่เปลี่ยนแปลงมากนักกล่าวคือ งบประมาณเกินกว่าร้อยละ ๕๐ เป็นงบบุคลากร รองลงมาเป็นงบดำเนินงาน งบลงทุน และงบรายจ่ายอื่น ตามลำดับ สำหรับในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ สัดส่วนงบลงทุนสูงกว่างบดำเนินงานเล็กน้อย

สำหรับผลการดำเนินงานสามารถแบ่งเป็นผลการดำเนินงานประจำที่จัดเก็บข้อมูลจากระบบสถิติ การขนส่ง และผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล และกระทรวงคมนาคมในด้านต่าง ๆ ดังนี้

๑. ผลการดำเนินงานประจำ สามารถสรุปได้ดังนี้

๑) จำนวนรถจดทะเบียน ใบอนุญาตต่าง ๆ ที่มีอยู่ในระบบสถิติการขนส่ง ตามข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

๑.๑) จำนวนรถจดทะเบียนสะสมรวมทั้งสิ้น ๓๖,๔๙๕,๓๙๘ คัน

- ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ๓๕,๓๑๖,๘๙๓ คัน
- ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ๑,๑๗๘,๕๐๕ คัน

๑.๒) จำนวนใบอนุญาตขับรถและผู้ประจํารถ รวมทั้งสิ้น ๒๙,๘๙๐,๙๓๓ ฉบับ

- ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ๒๘,๑๗๒,๔๔๗ ฉบับ
- ใบอนุญาตผู้ประจํารถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ๑,๗๑๘,๔๘๖ ฉบับ

๑.๓) จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ๔๒๒,๙๕๒ ฉบับ



๑.๔) จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง

๔๒๑,๔๔๓ ราย

๒) จำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งสิ้น ๔,๑๖๑ เส้นทาง (ข้อมูล ณ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘) แยกเป็น

- เส้นทางหมวด ๑	๑,๐๓๓ เส้นทาง
- เส้นทางหมวด ๒	๒๐๙ เส้นทาง
- เส้นทางหมวด ๓	๖๓๒ เส้นทาง
- เส้นทางหมวด ๔	๒,๒๗๓ เส้นทาง
- เส้นทางระหว่างประเทศ	๑๔ เส้นทาง

๓) สถานีขนส่งแบ่งเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีขนส่งสินค้า

๓.๑) สถานีขนส่งผู้โดยสาร มีจำนวน รวม ๑๒๑ แห่ง (ข้อมูล ณ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘)

- กรมการขนส่งทางบกดำเนินการ มีจำนวน	- แห่ง
* ถ่ายโอนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแล้ว	๘๘ แห่ง
* อยู่ระหว่างดำเนินการถ่ายโอน	๒ แห่ง
- บขส. ดำเนินการ	๘ แห่ง
- เอกชนดำเนินการ	๒๑ แห่ง
- เทศบาลดำเนินการ	๒ แห่ง

๓.๒) สถานีขนส่งสินค้ากรุงเทพมหานคร ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า

๔) ผลการดำเนินงานจัดเก็บข้อมูลจากระบบสถิติการขนส่ง มีดังนี้

๔.๑) การดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘) มีการดำเนินการรวมทั้งสิ้น ๓๕,๗๒๑,๗๕๕ ครั้ง แยกเป็น

- ต่ออายุ	๒๕,๕๗๐,๑๕๕ ครั้ง
- จัดใหม่	๒,๕๒๑,๔๐๗ ครั้ง
(เป็นรถใหม่ป้ายแดง จำนวน	๒,๓๑๘,๗๗๒ คัน)
- แฉ่งย้าย	๗๕๔,๘๗๓ ครั้ง
- โอน	๓,๒๘๗,๗๑๐ ครั้ง
- แฉ่งเลิกใช้	๑๕๙,๐๘๙ ครั้ง
- เปลี่ยนแปลงสาระสำคัญ	๕๒๕,๙๘๒ ครั้ง
- อื่น ๆ	๕๘๓,๗๖๗ ครั้ง



๔.๒) การดำเนินการตรวจสอบสภาพรถและตรวจสอบรถ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น ๖,๖๑๑,๑๔๓ คัน แยกเป็น

- รถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบสภาพ	๔,๔๖๒,๖๒๓ คัน
- รถที่ไม่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบสภาพ	๓๙,๘๓๖ คัน
- รถที่ตรวจจังหวัดอื่น	๑๗๖,๕๖๘ คัน
- การตรวจสอบรถ	๑,๙๓๒,๑๑๖ คัน

๔.๓) การดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและผู้ประจํารถ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น ๖,๒๓๔,๐๗๘ ครั้ง แยกเป็น

- ออกใบอนุญาตใหม่	๒,๕๔๖,๘๐๕ ครั้ง
- ต่ออายุใบอนุญาต	๒,๑๑๗,๘๖๖ ครั้ง
- ออกใบแทนใบอนุญาต	๖๐๓,๐๙๙ ครั้ง
- แก้ไขรายการ	๙๑๔,๔๑๖ ครั้ง
- อื่น ๆ	๕๑,๘๙๒ ครั้ง

๔.๔) การดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น ๒๘๔,๒๕๒ ฉบับ แยกเป็น

- ออกใบอนุญาตใหม่	๕๗,๘๓๕ ฉบับ
- ต่ออายุใบอนุญาต	๑๖,๖๘๗ ฉบับ
- อื่น ๆ	๒๐๙,๗๓๐ ฉบับ

๔.๕) สถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร จากสถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน ๑๑๘ สถานี ที่รายงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘) มีดังนี้

- จำนวนเที่ยวที่เข้าใช้สถานี	๒๒,๐๓๕,๘๐๕ เที่ยว
- จำนวนผู้โดยสาร	๓๔๕,๕๐๑,๘๔๘ คน-เที่ยว
- จำนวนเงินค่าบริการ	๑๖๑,๕๔๗,๑๕๐ บาท

๔.๖) สถิติจำนวนเงินรายได้จากเงินภาษีรถ เงินเพิ่ม และค่าธรรมเนียมที่เก็บได้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น ๒๖,๒๙๖.๑๒ ล้านบาท แยกเป็น

- เงินภาษีและเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	๒๒,๐๐๒.๒๐ ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	๙๓๓.๐๕ ล้านบาท
- ค่าแผ่นป้ายตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	๔๖๔.๒๙ ล้านบาท
- เงินภาษีและเงินเพิ่มตามกฎหมายขนส่ง	๒,๘๗๙.๕๓ ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายขนส่ง	๑๗.๐๕ ล้านบาท



- ค่าแผ่นป้ายตามกฎหมายขนส่ง ๒๔.๘๑ ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วย ๑,๔๑๕.๘๕ ล้านบาท
รถยนต์
- ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายขนส่ง ๑๑๐.๖๐ ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ๕๔.๑๙ ล้านบาท

๔.๗) สถิติการเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายขนส่ง ได้ ใน
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘) มีดังนี้

- จำนวนผู้ฝ่าฝืน ๙๗๑,๘๙๓ ราย
- จำนวนเงินค่าปรับ ๓๖๓,๖๒๐,๖๐๒ บาท

รายละเอียดข้อมูลแสดงในภาคผนวก ง.

๕) ผลการปฏิบัติราชการที่สอดคล้องกับผลผลิตตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ณ กรกฎาคม ๒๕๕๘) มีดังนี้

ผลผลิตที่ ๑ การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน

กิจกรรม	ผลงาน	
	เชิงปริมาณ	เชิงคุณภาพ
๑. การศึกษาและดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน	จำนวนการศึกษาและดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน ๑๒ เรื่อง	-
๒. การจัดระเบียบและกำกับดูแลการประกอบการขนส่งทางถนน	จำนวนการออกและต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ๖๘,๗๗๕ ฉบับ	-
	จำนวนการกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่ง ๒,๒๘๗ ครั้ง	-
๓. การพัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งทางถนน	จำนวนการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง ๑๐๔ ครั้ง	-

ผลผลิตที่ ๒ การพัฒนาความปลอดภัยและกำกับดูแลการขนส่งทางถนน

กิจกรรม	ผลงาน	
	เชิงปริมาณ	คุณภาพ
๑. การอบรมให้ความรู้ผู้ขับรถและผู้ประจำรถ	จำนวนผู้การอบรมและทดสอบจำนวน ๔,๒๓๐,๗๑๘ ราย	ผู้ผ่านการทดสอบตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดร้อยละ ๘๓.๑๘
๒. การพัฒนาความปลอดภัยของตัวรถ	จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพ ๔,๑๒๔,๘๙๖ คัน	



กิจกรรม	ผลงาน	
	เชิงปริมาณ	คุณภาพ
๓. การควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย	จำนวนรถและผู้ขับรถที่ผ่านการตรวจสอบ ๒,๙๔๖,๒๘๖ ราย	
	จำนวนการกำกับดูแลสถานประกอบการเอกชนที่ได้รับอนุญาต/ได้รับการรับรองจำนวน ๖,๔๑๒ ครั้ง	

ผลผลิตที่ ๓ การบริการด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ

กิจกรรม	ผลงาน	
	เชิงปริมาณ	คุณภาพ
๑. การดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ	จำนวนการดำเนินการด้านทะเบียน และภาษีรถ ๓๐,๑๕๑,๒๓๑ ครั้ง	ระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการเท่ากับร้อยละ ๙๔.๖๓
๒. การดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ	จำนวนด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ๕,๖๒๑,๑๒๒ ครั้ง	
๓. การพัฒนา/ปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	จำนวนการพัฒนา/ปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ใช้ในการดำเนินงาน ๔ โครงการ	

๖) ผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (รอบ ๙ เดือน)

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าคะแนนที่ได้
มิตินายนอก		๗๕	๔.๖๕๓๓
● การประเมินประสิทธิผล		๖๕	๕.๐๐๐๐
๑. ตัวชี้วัดภารกิจหลักของกระทรวงตามแนวทางการขับเคลื่อนประเทศ/แผนยุทธศาสตร์กรม ตัวชี้วัดระหว่างกระทรวงที่มีเป้าหมายร่วมกัน (Joint KPIs) และตัวชี้วัดภารกิจหลักของกรม		๖๕	๕.๐๐๐๐
๑.๑ จำนวนอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะ (ทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ)	คัน	๑๕	๕.๐๐๐๐
- อุบัติเหตุทางถนน			๕.๐๐๐๐
๑.๒ ร้อยละของจำนวนเส้นทางการเดินรถโดยสารที่เดินรถไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อจำนวนเส้นทางการเดินรถโดยสารที่ได้รับการตรวจสอบ	ร้อยละ	๒๐	๕.๐๐๐๐
๑.๓ ร้อยละของความสำเร็จของการกำกับดูแลสถานประกอบการโดยใช้ระบบสารสนเทศมาสนับสนุนการตรวจสอบ	ร้อยละ	๒๐	๕.๐๐๐๐



ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าคะแนน ที่ได้
๑.๔ ระดับความสำเร็จของการทดสอบระบบเชื่อมโยงข้อมูลกระบวนการนำเข้า-ส่งออกเข้าสู่ NSW	ระดับ	๑๐	๕.๐๐๐๐
● การประเมินคุณภาพ			
๒ คุณภาพการให้บริการประชาชน (Service Level Agreement : SLA)		๑๐	๒.๕๐๐๐
๒.๑ งานรับชำระภาษีรถประจำปี	ระดับ		๐.๑๗๐๐
๒.๒ งานออกใบอนุญาตขับรถ	ระดับ		๐.๐๗๐๐
นิติภายใน			
● การประเมินประสิทธิภาพ		๑๕	๑.๗๖๖๗
๓ การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ		๕	๑.๐๐๐๐
๓.๑ ร้อยละความสำเร็จของการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน	ร้อยละ	๒.๕	๑.๐๐๐๐
๓.๒ ร้อยละความสำเร็จของการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายภาพรวม	ร้อยละ	๒.๕	๑.๐๐๐๐
๔ การประหยัดพลังงาน			
๔.๑ ด้านไฟฟ้า	ร้อยละ	๒.๕	
๔.๒ ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง	ร้อยละ	๒.๕	
๕ การพัฒนาประสิทธิภาพระบบสารสนเทศภาครัฐ	ระดับ	๕	๓.๓๐๐๐
● การพัฒนาองค์กร			
๖ การพัฒนาสมรรถนะองค์กร		๑๐	๒.๖๐๐๐
๖.๑ ระดับความสำเร็จของการจัดทำรายงานลักษณะสำคัญขององค์กร	ระดับ	๑	๕.๐๐๐๐
๖.๒ ระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์กร	ระดับ	๔	๔.๐๐๐๐
๗ ระดับคุณธรรมและความโปร่งใสการดำเนินงานของหน่วยงาน	ระดับ	๕	๑.๐๐๐๐
น้ำหนักรวม		๑๐๐	๔.๐๑๕๐

การประเมินผลตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของกรมการขนส่งทางบกประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ผลคะแนนอยู่ในเกณฑ์ดี เท่ากับ ๔.๐๑๕๐ โดยเป็นค่าคะแนนจากการประเมินตนเอง รอบ ๙ เดือน



๗) ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กรมฯ ผลการดำเนินงานของกรมฯ ตามตัวชี้วัดในแผนยุทธศาสตร์ฯ เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด โดยสามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ กับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้ตามตารางข้างล่าง ดังนี้

ตารางสรุปผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์กรมฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ และปี ๒๕๕๗

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินการปีงบประมาณ พ.ศ.	
		๒๕๕๖	๒๕๕๗
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ			
- ร้อยละความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ	ปี ๒๕๕๖ ร้อยละ ๗๐ ปี ๒๕๕๗ ร้อยละ ๗๒	๗๒.๕๗	๗๓.๓๒
- ระดับความสำเร็จในการกำหนดระบบและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก	- มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ปี ๒๕๕๖ - ๓๐ ราย ปี ๒๕๕๗ - ๕๕ ราย - มาตรฐานคุณภาพบริการรายกลุ่มอุตสาหกรรม อย่างน้อย ๔ กลุ่ม	- ดำเนินการแล้วเสร็จ (ได้ Q แล้ว ๑๕๐ ราย) - มีการศึกษาเพื่อพัฒนาองค์กรตรวจประเมินฯ	- ดำเนินการแล้วเสร็จ (ได้ Q แล้ว ๒๑๔ ราย) - มีแนวทางการจัดตั้งองค์กรตรวจประเมิน
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม			
จำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุ	ลดลงร้อยละ ๒ ต่อปี	-๑๖.๔๔ (๘๐๓ ครั้ง)	-๑๙.๙๒ (๖๔๓ ครั้ง)
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ			
ร้อยละความพึงพอใจและความเชื่อมั่นของประชาชนผู้รับบริการด้านทะเบียนรถและภาษีรถ ด้านใบอนุญาตขับรถ และด้านตรวจสภาพรถ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	๙๐.๖๐	๙๐.๗๙

๒. ผลการดำเนินงานที่สำคัญตามนโยบาย

๒.๑ ด้านการขนส่งด้วยรถโดยสาร

๑) ด้านการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ

๑.๑) การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้ดำเนินการ ตรวจสอบวิน รถจักรยานยนต์สาธารณะที่ผิดกฎหมาย และเปลี่ยนประเภทรถจักรยานยนต์สาธารณะให้ถูกต้องตามกฎหมาย (เปลี่ยนจากป้ายดำเป็นป้ายเหลือง) สำหรับ ในกรุงเทพมหานคร ก่อนการจัดระเบียบมีจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะ ๔๐,๐๓๑ คัน ๔,๕๗๑ วิน และหลังจากการจัดระเบียบมีจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะ ๙๑,๓๓๐ คัน ๕,๔๗๗ วิน ได้มีการส่งมอบเสื้อวินแบบใหม่ จำนวน ๗๕,๘๑๗ ตัว ให้ผู้ขับขี่ที่ลงทะเบียนไว้ (๗๗,๑๔๘ ราย) ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ พล.๑ รอ., ตำรวจ และ กทม. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ เพื่อนำไปสู่การจัดระเบียบอย่าง ยั่งยืน โดยเน้นข้อหาการนำรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมารับ- ส่งผู้โดยสาร แต่งกายไม่ถูกต้องตามประกาศกรมฯ (ไม่ใช่เสื้อวิน



ไม่ติดบัตรประจำตัว) และไม่แสดงใบอนุญาตขับรถ (ยกเว้นอยู่ระหว่างผ่อนผันต้องแสดงหนังสือผ่านการอบรม) ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะในส่วนภูมิภาค โดยมีกำหนดดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๘

๑.๒) การจัดระเบียบรถตู้ ได้ดำเนินการดังนี้

- ตรวจสอบรถตู้ที่รับส่งผู้โดยสารอย่างผิดกฎหมาย (รถตู้ป้ายดำ) เปลี่ยนประเภท รถตู้โดยสารให้ถูก ต้องตามกฎหมาย (เปลี่ยนเป็นป้ายเหลือง)
- บรรจุรถตู้โดยสารป้ายดำในเส้นทาง หมวด ๑ (๙๒ เส้นทาง) เป็นรถถูกต้องตามกฎหมายจำนวน ๖๙๖ คัน / จัดทะเบียนแล้ว ๖๓๘ คัน และเส้นทางหมวด ๒ (๕๖ เส้นทาง) จำนวน ๑,๓๔๖ คัน / จัดทะเบียนแล้ว ๑,๓๐๕ คัน สิ้นสุดระยะเวลาดำเนินการเมื่อ วันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘
- จัดระเบียบสถานที่จอดรถตู้บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยให้รถตู้โดยสารสาธารณะที่มีเส้นทางไปทางภาคใต้ทั้งหมดต้องนำรถเข้าใช้สถานีขนส่งสายใต้เดิม เริ่มเดือนสิงหาคม ๒๕๕๘
- กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ พล.ม.๒ รอ., สำนักงานขนส่งจังหวัด , ผู้ประกอบการขนส่ง และกลุ่มรถตู้โดยสารส่วนบุคคล ประชุมหารือเพื่อดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสาร หมวด ๓ จำนวนรถ ๕๙๐ คัน และคณะกรรมการฯ กลาง มีมติให้ปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินรถ รวม ๓๕ เส้นทาง จำนวนรถ ๕๙๐ คัน โดยให้นำรถเข้าบรรจุและดำเนินการทางทะเบียนภายใน ๖๐ วัน ครบกำหนด ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๘

๑.๓) การจัดระเบียบรถแท็กซี่ ได้ดำเนินการตรวจมาตรฐานคุณภาพรถแท็กซี่มิเตอร์ เพื่อเตรียมความพร้อมการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสาร ระหว่างวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๑๑๗,๑๐๐ คัน ผ่านการตรวจสภาพจำนวน ๑๐๔,๖๑๔ คัน (ร้อยละ ๘๙.๓๔) และไม่ผ่านการตรวจสภาพจำนวน ๑๒,๔๘๖ คัน (ร้อยละ ๑๐.๖๖) และได้ทำการปรับจูนมาตรค่าโดยสารสำหรับรถแท็กซี่ที่ผ่านการ ตรวจสอบมาตรฐานแล้ว ระหว่างวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๗ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๙๖,๗๒๓ คัน รวมทั้งการเปรียบเทียบปรับรถแท็กซี่หลังพ้นกำหนด ให้นำรถเข้าตรวจสภาพ (๑๓ มีนาคม ๒๕๕๘) ระหว่างวันที่ ๑๖ มีนาคม - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ รวม ๑๓,๖๒๗ ราย

๑.๔) การจัดระเบียบรถสามล้อรับจ้าง กรมการขนส่งทางบก เตรียมความพร้อมเปิดรับจดทะเบียนรถยนต์สามล้อรับจ้าง ตามโครงการสามล้อเอื้ออาทร เพิ่มอีกจำนวนไม่เกิน ๘๑๔ คัน ซึ่งเป็นจำนวนที่คงค้างมาจากการเปิดรับจดทะเบียนรถยนต์สามล้อรับจ้าง เมื่อปี ๒๕๔๙ เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ผู้ขับรถยนต์สามล้อรับจ้าง ประกอบอาชีพอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และเพื่อประโยชน์ในการควบคุม และจัดระเบียบรถยนต์สาธารณะให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ทำให้เกิดความปลอดภัย สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการ โดยได้เปิดให้ยื่นคำขอลงทะเบียน เพื่อขอใช้สิทธิจดทะเบียน ด้วยตนเอง ณ กรมการขนส่งทางบก จนถึงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๘ และให้มาจดทะเบียนให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙

๒) แผนพัฒนาห้องน้ำภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารทั่วประเทศ จัดทำคู่มือการออกแบบมาตรฐานห้องน้ำจัดส่งให้สำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น บขส. และเอกชนผู้บริหารสถานี เพื่อใช้เป็นตัวอย่งในการพัฒนาห้องน้ำภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารทั่วประเทศ สามารถ



ดำเนินการตามนโยบายไม่เก็บค่าบริการห้องน้ำได้ จำนวน ๕๓ สถานี อยู่ระหว่างข้อผูกพันสัญญาหรือดำเนินการไม่เก็บค่าบริการห้องน้ำหลังสิ้นสุดสัญญา จำนวน ๑๙ สถานี

๓) การปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางตามมติ คนร. กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ คค.(สปค.), สนข., ขสมก. ทำการปฏิรูปเส้นทางเดินรถเสร็จสิ้นแล้ว โดยมีการกำหนดเส้นทาง ใหม่ ๑๗๒ เส้นทาง จากเดิม ๒๑๐ เส้นทาง และได้เสนอแนวทางการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ต่อ คค. เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และได้แต่งตั้ง คณะกรรมการจัดทำข้อกำหนดการปฏิบัติงาน (TOR) ของโครงการศึกษาแผนแม่บทเพื่อ พัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แล้วเสร็จ และได้ประชุมคณะกรรมการฯ แล้วเมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๘ โดยที่ประชุมมีมติให้ฝ่ายเลขานุการฯ ไปแก้ไขร่าง TOR และนำเสนอ คณะกรรมการฯ ในการประชุมคราวต่อไป (ยังไม่ได้กำหนดวันประชุม)

๔) สำรวจคุณภาพการให้บริการแท็กซี่ DLT Check in ได้จัดทำการประเมินความพึงพอใจการให้บริการแท็กซี่ (DLT Check in) ผ่าน Application โทรศัพท์มือถือ เปิดตัวโครงการเมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ มีผู้เข้าร่วมประเมินผลตั้งแต่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ - ๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๑๙,๗๙๔ ราย และพัฒนาแบบประเมินในแอปพลิเคชัน DLT Check in (เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘) เพื่อให้สามารถนำผลการประเมินมาศึกษาและวิเคราะห์พฤติกรรมรถแท็กซี่ที่ไม่ได้รับผู้โดยสาร และนำไปสู่การกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาย่อยอย่างเป็นรูปธรรม โดยข้อคำถามจะแยกส่วนระหว่างการให้คะแนน ความพึงพอใจในการให้บริการของรถแท็กซี่ที่ใช้บริการในขณะนั้น ประกอบด้วย ความพึงพอใจโดยรวม สภาพรถ พฤติกรรมคนขับ และเพิ่มเติมข้อคำถามเกี่ยวกับประสบการณ์ในการใช้บริการรถแท็กซี่ ประกอบด้วย ระยะเวลาที่ใช้ในการเรียกรถ ประสบการณ์ในการถูกปฏิเสธ และระดับความไม่พึงพอใจต่อการถูกปฏิเสธ

๒.๒ การพัฒนาด้านสถานีขนส่งสินค้า

๑) แผนก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ . เชียงราย ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ จ้างที่ปรึกษาสำรวจก่อสร้างหิรัญทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าฯ (ดำเนินการแล้วเสร็จ) และปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ได้รับงบประมาณเพื่อเป็นค่าทดแทนก่อสร้างหิรัญทรัพย์ให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดินที่จะก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ

๒) แผนก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษารูปแบบการจัดตั้ง การออกแบบรายละเอียดศูนย์การขนส่งชายแดน (ดำเนินการแล้วเสร็จ) และปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ได้รับงบประมาณเพื่อจ้างที่ปรึกษาสำรวจก่อสร้างหิรัญทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดน

๓) โครงการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้า ภูมิภาค (๑๗ แห่ง) จ้างสถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นที่ปรึกษา ในวงเงิน ๓๙.๓๔๐๓ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ ระยะเวลา ๓๖๐ วัน เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๗ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๘ ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับกลาง(Interim Report) เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ คณะกรรมการฯ มีมติตรวจรับรายงานเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ได้รับ



งบประมาณเพื่อ จ้างศึกษาวางแผนและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน (ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออกและตะวันตกและภาคใต้)

เมืองชายแดน ๙ แห่ง ได้แก่ เชียงราย ตาก ตราด สระแก้ว กาญจนบุรี หนองคาย มุกดาหาร สงขลา นราธิวาส

เมืองหลัก ๘ แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี ปราจีนบุรี สุราษฎร์ธานี

๒.๓ ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ได้มีการพัฒนาดังนี้

๑) ไทย - กัมพูชา ปัจจุบันการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - กัมพูชา เป็นการขนส่งภายใต้บันทึกความเข้าใจด้วยการเริ่มใช้ความตกลงในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง MOU IICBTA ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ - ปอยเปต และ MOU ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ - ปอยเปต โดยกำหนดให้ทั้งสองฝ่ายเปิดเดินรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารไม่ประจำทางจำนวนฝ่ายละ ๔๐ คัน รถโดยสารประจำทาง ๒ เส้นทาง ได้แก่

๑.๑) สายที่ ๑๒ กรุงเทพฯ- อรัญประเทศ- ปอยเปต- เสียมราฐ เปิดเดินรถในปี ๒๕๕๖

๑.๒) สายที่ ๑๓ กรุงเทพฯ- อรัญประเทศ- ปอยเปต- พนมเปญ เปิดเดินรถในปี ๒๕๕๗

เนื่องจากความต้องการในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมีความต้องการเพิ่มขึ้น ทั้ง ๒ ฝ่าย จึงอยู่ระหว่างการเจรจาเพิ่มจำนวนโควตาการตาม MOU ฉบับเดิม และจัดทำ MOU ฉบับใหม่ เพื่อขยายจุดผ่านแดนและเส้นทางการขนส่งระหว่างกัน โดยล่าสุดมีการประชุมเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๘ โดยมี ADB เป็นผู้ประสานงาน

๒) ไทย - ลาว ปัจจุบันการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - ลาว เป็นการขนส่งภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-ลาว เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๔๒ และลงนามข้อตกลงเพื่อกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างไทย- ลาว เมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๕๔ โดยปัจจุบันมีจำนวนรถที่ทำการขนส่ง ๒๖,๐๐๐ คัน และมีรถโดยสารประจำทางให้บริการจำนวน ๑๒ เส้นทาง ล่าสุดในการประชุมระดับรัฐมนตรีคมนาคม ไทย - ลาว เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการสนับสนุนการเพิ่มเส้นทาง R12 (นครพนม - ท่าแขก) อยู่ในพิธีสาร ๑ แนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง นอกจากนี้ยังเห็นชอบให้กรมการขนส่งทางบกของทั้ง ๒ ประเทศนำประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย - ลาว ทั้งด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ในการประชุมด้านการขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย - ลาว ระหว่างวันที่ ๒๖ - ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๘ ณ สปป.ลาว

๓) ไทย - เวียดนาม จากผลการเยือนเวียดนามของนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ - ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ฝ่ายไทยเสนอให้มีการเปิดบริการเดินรถโดยสารประจำ ทางในเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย กับ ภาคกลางของเวียดนาม ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือทวิภาคี ไทย - เวียดนาม ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๙ - ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๘ ฝ่ายไทยรับที่จะยกยกร่างความตกลง และเวียดนามรับที่จะเป็นเจ้าภาพจัดประชุม ๓ ฝ่าย ไทย - ลาว - เวียดนาม ซึ่งฝ่ายไทยได้ยกยกร่าง



ความตกลงเสร็จเรียบร้อยแล้ว และจัดส่งให้เวียดนาม ซึ่งเวียดนามจะจัดให้มีการประชุม ๓ ฝ่ายต่อไป และล่าสุดในการประชุมหารือระดับรัฐมนตรีคมนาคมไทย - ลาว เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ฝ่ายลาว เสนอให้มีการสำรวจเส้นทาง ไทย - ลาว - เวียดนาม และนำผลสำรวจที่ได้หารือร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งทั้ง ๓ ประเทศ เพื่อปรับปรุงร่างความ ตกลงต่อไป

๔) ไทย - เมียนมา - อินเดีย การประชุมคณะทำงานภายใต้โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมไทย - เมียนมา - อินเดีย (โครงการถนนสามฝ่าย) ครั้งที่ ๗ เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ ณ กรุงเทพมหานคร ได้เห็นพ้องให้มีการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างไทย - เมียนมา-อินเดีย ต่อมาได้มีการประชุมร่วมกัน ๓ ประเทศ เพื่อพิจารณาจัดทำร่างความตกลงยานยนต์ระหว่าง ไทย - เมียนมา - อินเดีย แล้วจำนวน ๓ ครั้ง ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๘ ณ เมืองเจนไน ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒ - ๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ ณ เมืองบังกาลอร์ ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๓ - ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ณ กรุงเทพมหานคร โดยการประชุมล่าสุดกำหนดให้มีการจัดทำภาคผนวกที่เกี่ยวข้องต่อไป และ กำหนดให้มีการลงนามความตกลงในเดือน พฤศจิกายน ๒๕๕๘

๒.๔ ด้านความปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๑) โครงการ Smart Driver Model (โครงการนำร่อง) ติดตั้งระบบ Monitoring Data Recorder บนรถโดยสารประจำทางให้กับ ขสธ. จำนวน ๖๐ คัน เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ และได้มีการ กำหนดเกณฑ์วัดผลพฤติกรรม การขับรถและดำเนินการวัดผลพฤติกรรมของพนักงานขับรถ และทำการวัด พฤติกรรมจากการใช้งานระบบ Monitoring Data Recorder พบว่ามีพนักงานขับรถที่มีการพัฒนา พฤติกรรมขับรถที่ปลอดภัยในระดับดีเยี่ยม จำนวน ๕๙ คน ซึ่งรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงฯ (นาย อาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ได้มอบประกาศนียบัตรให้พนักงานขับรถดังกล่าวเมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๘ (เสร็จสิ้นโครงการนำร่อง)

หมายเหตุ พฤติกรรมของพนักงานขับรถที่วัดมี ๖ เรื่อง คือ ๑) การขับรถเร็ว ๒) การ ออกตัวกะทันหัน ๓) การเบรก ๔) ชั่วโมงการทำงาน ๕) การใช้รอบเครื่องยนต์ (การใช้เกียร์) และ ๖) การ ติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้

๒) การติดตั้ง monitor บนรถโดยสารทุกคัน ได้ตั้งคณะทำงานศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาแนวทางในการติดตั้งระบบ Monitoring Data Recorder บนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งประกอบด้วย สนภ. สนค. สนว. และ ศทส. และได้มีการประชุม คณะงานฯ แล้ว ๒ ครั้ง (วันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๘) มีข้อสรุปดังนี้

๒.๑) เลือกใช้เทคโนโลยีแบบแถบแม่เหล็ก เพื่อสามารถระบุตัวตนของพนักงานขับรถ และรองรับกับใบอนุญาตที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบในอนาคต

๒.๒) พิจารณาคูณลักษณะของเครื่องบันทึกการเดินทาง ประกอบด้วย หมายเลข ทะเบียนรถ เลขที่ใบอนุญาตขับรถ ข้อมูลการเคลื่อนที่ของรถ เช่น ตำแหน่ง เวลา พฤติกรรมการขับขี่ เช่น ความเร็ว การเร่ง การเบรก การเลี้ยวกะทันหัน ชั่วโมงการทำงาน มีเสียงเตือนเมื่อใช้ความเร็วเกิน ใช้ ใบอนุญาตผิดประเภท หรือทำงานเกินชั่วโมงที่กำหนด

แนวทางการติดตั้ง monitor บนรถ

(๑) ต้องระบุตัวตนของพนักงานขับรถได้

(๒) ต้องระบุตำแหน่งได้

(๓) ต้องระบุพฤติกรรมพนักงานขับรถได้

Monitoring มีการควบคุมแบบ ๒ แบบ

- แบบ Active เตือนเมื่อกระทำผิดบนรถ เช่น ขับเร็วเกิน กฎหมายกำหนด หรือขับรถเกิน ๔ ชั่วโมง (แต่การเตือนอยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบใด เช่น ส่งเสียงเตือน) และจะนำไปใช้ประเมินคุณภาพพนักงานขับรถ พิจารณาความดีและไม่ดี จะส่งผลถึงคุณภาพผู้ประกอบการ รวมทั้งส่งผลถึงการพิจารณาเกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เช่น การต่ออายุใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่ง เป็นต้น

- แบบ Passive เตือนเมื่อกระทำผิดเกินกฎหมายกำหนดหรือไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น เรียกมาทำการเปรียบเทียบปรับ เป็นต้น

หมายเหตุ Smart Driver Model บอกพฤติกรรม แต่ GPS บอกตำแหน่ง Monitor คือรวมคุณสมบัติบอกทั้งพฤติกรรมและตำแหน่งเวลาที่ขับรถ

๒.๕ ด้านการบริการ

มีการพิจารณา การให้บริการชำระภาษีผ่าน Kiosk ขณะนี้อยู่ระหว่างการพัฒนาโปรแกรมเพื่อให้ครอบคลุมการทำงานทุกด้าน โดย บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) (CAT) อยู่ระหว่างดำเนินการขอใบอนุญาตจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งขอรับรองระบบสิ่งพิมพ์ออกจากคณะกรรมการ อิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากเป็นการดำเนินการที่เข้าข่ายธุรกรรมทาง อิเล็กทรอนิกส์ เพราะเป็นผู้รับเงินค่าภาษีรถประจำปีแทน กรมการขนส่งทางบก และอยู่ระหว่างการขอตกลงกับกรมบัญชีกลางเรื่องการใช้ใบเสร็จรับเงินอิเล็กทรอนิกส์ / ศึกษาเรื่องการเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มจากการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และการทดสอบระบบการเชื่อมต่อข้อมูลด้านการหักเงินระหว่างตัว Kiosk กับกรมการขนส่งทางบก

๒.๓ สรุป

ในบทนี้ได้กล่าวถึงอำนาจหน้าที่ อัตราค่าจ้าง และโครงสร้างองค์กรของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน ผลการดำเนินงานประกอบด้วยผลการดำเนินงานจากงานประจำ ได้รวบรวมข้อมูลจากระบบสถิติการดำเนินงานของกรมฯ ผลงานจากผลผลิตตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ผลงานจากคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และผลการดำเนินงานที่สำคัญตามนโยบายรัฐบาล





บทที่ ๓

การวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน กระบวนการและภาพอนาคต

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่ง ทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ได้ใช้เทคนิคการมองภาพอนาคตอีก ๕ ปีข้างหน้า การวิเคราะห์กระบวนการ (Business Process) การวิเคราะห์ SWOT และ Gap Analysis โดยใช้หลักการมีส่วนร่วมของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ดังนี้

๓.๑ การดำเนินงาน

กรมการขนส่งทางบกได้มี คำสั่ง ที่ ๖๕๘/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ และคณะทำงาน จัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ .ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ดังมีรายละเอียดปรากฏ ตามภาคผนวก จ. เพื่อเป็นกลไกในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับใหม่ โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้

๑) จัดประชุมเสวนากลุ่มผู้บริหารระดับสำนัก/กอง หัวหน้าส่วน กลุ่ม ฝ่าย และงาน และบุคลากรทุกระดับ ของ หน่วยงานในส่วนกลาง ในหัวข้อ “บทบาทของกรมในฐานะหน่วยงาน กำกับดูแล (Regulator) การขนส่งทางถนน ” เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะและสร้างความตระหนักรู้ในองค์กรเกี่ยวกับบทบาทของกรมฯ และความสำคัญของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์

๒) การประชุมเชิงปฏิบัติการคณะกรรมการ ฯ คณะทำงานฯ การประชุมกลุ่มย่อยของหน่วยงานในสังกัดทุกหน่วยงาน และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมดเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบก พ .ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- การประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มย่อย จำนวน ๕ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ เรื่อง การกำกับดูแลระบบการขนส่งสาธารณะ

ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๕๘ เรื่อง โมเดลการกำกับดูแลระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะอย่างมืออาชีพ

ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๘ เรื่อง การกำกับดูแลระบบการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ครั้งที่ ๔ เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ เรื่อง การกำกับดูแลงานทะเบียนและภาษีรถและการพัฒนางานบริการประชาชน

ครั้งที่ ๕ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ เรื่อง การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (คน รถ) การบังคับใช้กฎหมาย การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ การปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อรองรับการปรับบทบาทในการกำกับดูแล

โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน นักเรียนทุน และข้าราชการผู้มีผลสัมฤทธิ์สูงเข้าร่วมประชุมด้วย



- การประชุมเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) จำนวน ๒ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๘ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและทิศทางการพัฒนาในอีก ๕ ปีข้างหน้า โดยแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ๕ กลุ่ม คือ ๑) หน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคมและกระทรวงอื่น ๒) ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการจากกรมฯ ๓) ผู้ผลิตและผู้นำเข้ารถและชิ้นส่วนยานยนต์ ๔) ผู้ที่ได้รับอนุญาตจากกรมฯ และ ๕) ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมจำนวน ๓๗ หน่วยงาน จำนวน ๕๒ คน

ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะต่อร่าง แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน ๕ กลุ่ม ดังกล่าวเข้าร่วมประชุมรวมจำนวน ๓๗ หน่วยงาน จำนวน ๗๓ คน

สำหรับรายละเอียดของการประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจำนวน ๒ ครั้ง ปรากฏตาม ภาคผนวก จ.

- การประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ จำนวน ๔ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘ เพื่อรายงานผลการประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มย่อย จำนวน ๕ ครั้ง และพิจารณาการวิเคราะห์สถานะ ปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน รวมถึงการ พิจารณาคัดเลือกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อจัดประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งที่ ๑ เพื่อรับฟังความคิดเห็น

ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๘ เพื่อรายงานผลการประชุมเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย และพิจารณาการวิเคราะห์สถานะ ปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบก โดยเพิ่มเติมข้อมูลจาก การจัด ประชุมเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ครั้งที่ ๑

ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๘ รับทราบผลการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน ของ กรมการขนส่งทางบก แนวคิดในการร่างแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ และ เพื่อพิจารณาวิสัยทัศน์ และค่านิยม

ครั้งที่ ๔ เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๘ เพื่อพิจารณาพันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ และปัจจัยแห่งความสำเร็จ

- การประชุมคณะกรรมการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ จำนวน ๔ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๗ เพื่อพิจารณาหลักการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฉบับใหม่

ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๘ เพื่อพิจารณาการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน ของ กรมการขนส่งทางบกและแนวคิดในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๘ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการวิเคราะห์ สถานะปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบกของคณะทำงานจัดทำ แผนยุทธศาสตร์ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ และพิจารณาร่าง แผนยุทธศาสตร์ ฯ และให้ความเห็นชอบวิสัยทัศน์ ค่านิยม พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ กลยุทธ์และตัวชี้วัดในประเด็น ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านการขนส่งคน โดยสารด้วยรถสาธารณะ



ครั้งที่ ๔ เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๕๘ ได้พิจารณากลยุทธ์และตัวชี้วัดในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ และให้ความเห็นชอบร่างแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ โดยเชิญผู้บริหารระดับสูง ได้แก่ รองอธิบดี และผู้ตรวจราชการกรม เข้าร่วมประชุมในคณะกรรมการฯ ด้วย

นอกจากนี้ ได้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการเจ้าหน้าที่ของกองแผนงานร่วมกับอาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อให้หน่วยงานที่จัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมฯ มีความเข้าใจถึงหลักการและวิธีการจัดทำแผนฯ และพิจารณายกร่างวิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ ณ ห้องประชุม ๒๑๓ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพมหานคร เพื่อจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ รวมทั้งการประชุมเชิงปฏิบัติการหน่วยงานภารกิจหลัก จำนวน ๔ ครั้ง เพื่อพิจารณากำหนดตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย ดังนี้

ครั้งที่ ๑ วันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ สำหรับหน่วยงานที่รับผิดชอบภารกิจหลักตามเป้าประสงค์

ครั้งที่ ๒ วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๘ เพื่อกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายสำหรับเป้าประสงค์การให้บริการที่เป็นเลิศ

ครั้งที่ ๓ วันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๘ (เช้า) เพื่อกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายสำหรับเป้าประสงค์การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ (ด้านการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ) และเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

ครั้งที่ ๔ วันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๘ (บ่าย) เพื่อกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายสำหรับเป้าประสงค์การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ (ด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก) รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และคนขับอย่างปลอดภัย

๓.๒ การกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคต

ได้นำข้อมูลที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มย่อยและ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนมาทำการวิเคราะห์กระบวนการงาน สถานการณ์ปัจจุบัน ภาพอนาคต และสถานะปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบก สามารถสรุปได้ ๒ ส่วน คือ

๑) การวิเคราะห์กระบวนการงานเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนและภาพอนาคต

การศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการทำงาน (Business Process) ตามภารกิจสำคัญแต่ละด้านของกรมการขนส่งทางบก แบ่งออกเป็น ด้านการประกอบการขนส่ง ด้านรถ และด้านคน ในบทบาทที่กรมฯ จะเป็นหน่วยงานควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งทางถนน โดยเริ่มจากค่านิยม “ควบคุม” “กำกับ” และ “ดูแล” สถานการณ์ในปัจจุบัน และภาพอนาคต ดังมีรายละเอียดตามตารางด้านล่าง



ตารางแสดงการวิเคราะห์กระบวนการเกี่ยวกับการขนส่งทางถนน (การประกอบการขนส่ง คน รถ) และภาพอนาคต (การประกอบการขนส่ง คน รถ)

	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
คำนิยาม	การกำหนดกฎระเบียบมาตรฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง การจดทะเบียนรถ และการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ รวมถึงเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน	เป็นการดำเนินการเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ พนักงานขับรถและผู้ประจำรถ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและมาตรฐานต่าง ๆ ที่กำหนด หากไม่ปฏิบัติหรือฝ่าฝืนจะมีการลงโทษ	เพื่อสนับสนุน ส่งเสริมเพิ่มพูนศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ พนักงานขับรถ ผู้ประจำรถ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้สามารถทำหน้าที่ตามที่กำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (มาตรการเชิงบวก)
กระบวนการ	ประกอบ การ ขนส่ง กฎ ระเบียบ การอนุญาต/ ต่ออายุ ประกอบการ ขนส่ง การพิจารณา เงื่อนไขการ ประกอบการ ขนส่ง ออก/ต่อ ใบอนุญาต ประกอบการ ขนส่ง ผลิตและ ประกอบ รถ กฎ ระเบียบ การ รับรอง แบบ/จด ทะเบียนรถ การจดทะเบียน รถ ตรวจสอบ สภาพ ประจำปี กฎ ระเบียบ การ ขอรับ/ ต่ออายุ ใบอนุญาตขับ รถ ทดสอบ ก่อน อบรม การอบรม สามารถ ผ่าน โรงเรียน สอนขับ รถเอกชน ที่กรม รับรองได้ กรณีต่อ อายุ สามารถ อบรมที่ สถาน ศึกษาที่ ทำ MOU ออก/ ต่อใบ อนุญาต ขับรถ	การกำกับให้เป็นไป ตามเงื่อนไข ใบอนุญาต ประกอบการขนส่ง การรับ เรื่อง ร้องเรียน การ ดำเนินการ เกี่ยวกับเรื่อง ร้องเรียนและ การลงโทษ ตามฐาน ความผิด การกำกับให้ ปฏิบัติตาม ระเบียบและ กฎหมาย การตรวจสอบ ประจำปี การตรวจสอบ ประจำปี	การพัฒนาและ ส่งเสริม ผู้ประกอบการ ขนส่ง การให้ความรู้กับ ประชาชนและ ผู้ใช้รถใช้ถนน การพัฒนา พนักงานขับรถมือ อาชีพ



	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
สถานการณ์ปัจจุบัน	ประกอบการขนส่ง - หลักเกณฑ์การขออนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายขนส่งและกฎหมายรถยนต์ยังไม่เป็นหลักการเดียวกัน ทำให้เกิดกรณีพิพาท เช่น รถตู้ผิดกฎหมาย และทำให้การประกอบการขนส่งอยู่บนฐานที่ไม่เท่าเทียมกัน มีต้นทุนแตกต่างกัน ผู้ที่ทำตามกฎหมายจะถูกเข้มงวดและมีต้นทุนสูงในขณะที่รถผิดกฎหมายไม่ต้องปฏิบัติตามและมีต้นทุนที่ถูกกว่า - ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางมีความเข้าใจตลาดเคลื่อนเกี่ยวกับสิทธิในการเดินรถของผู้ประกอบการขนส่ง ด้วยรถโดยสารประจำทางว่าเมื่อได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้วจะได้รับสิทธิตลอดไปสามารถสืบทอดไปยังลูกหลานได้ซึ่งเป็นความเข้าใจผิดและไม่มีการชี้แจงประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการทราบ - หลักเกณฑ์ของการประกอบการขนส่งส่วนบุคคลและการประกอบการขนส่งด้วยรถไม่ประจำทาง ยังมีความไม่เท่าเทียมกันทำให้มีการขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจำนวนมากแต่นำรถไปใช้ผิดประเภท โดยเฉพาะรถบรรทุกหิน ดิน หินทราย และรถบรรทุกสิ่งของสกปรก	ประกอบการขนส่ง - การกำกับการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากมีผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยจำนวนมาก อัตราค่าจ้าง และเครื่องมืออุปกรณ์ไม่ทันสมัยและเพียงพอ	ประกอบการขนส่ง - การดูแลผู้ประกอบการขนส่งโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะเพื่อให้ได้มาตรฐานบริการ (Q) ยังทำได้น้อยมากเนื่องจากความนิยมในการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะมีแนวโน้มลดลงและการกำหนดอัตราค่าโดยสารไม่สามารถยืดหยุ่นได้ และไม่สะท้อนต้นทุนจริง - ปัจจุบันมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าเรียกว่า Q Mark มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งผู้โดยสารเรียกว่า Q และมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารไม่ประจำทางเรียกว่า ห้าดาว อาจจะทำให้เกิดความสับสนได้ควรกำหนดให้เป็นระบบเดียวกัน - ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อยทำให้ยากต่อการพัฒนาและส่งเสริมซึ่งต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก



	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
สถานการณ์ปัจจุบัน (ต่อ)	ประกอบการขนส่ง (ต่อ) - การขออนุญาตประกอบการขนส่งขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการขนส่งเป็นหลักเนื่องจากกรมฯ พิจารณาจากหลักฐานปริมาณงานที่ผู้ประกอบการขนส่งเสนอ ส่วนการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางยังไม่คำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้บริการทำให้ผู้ใช้บริการลดลงและหันไปใช้บริการขนส่งสาธารณะที่มีขน าดเล็กลงเช่น รถตู้ รถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล ที่มีความรวดเร็วกว่า - รัฐยังไม่ให้ความสำคัญกับองค์ประกอบสำหรับการขนส่งทางถนนสาธารณะ เช่น สถานีขนส่ง ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และจุดจอดรถ ฯลฯ - ในปัจจุบันกรมฯ ยังยึดนโยบายแท็กซี่เสรี และยังเป็นรูปแบบอู่ให้เช่ารถแท็กซี่มิใช่ผู้ประกอบการ - การประกอบการด้วยรถบรรทุกมีการบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด		



	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
สถานการณ์ปัจจุบัน (ต่อ)	รถ - มีแผนแม่บทการรับรองมาตรฐานรถให้เป็นมาตรฐาน UNECE แต่การดำเนินงานยังค่อนข้างล่าช้าเนื่องจากมีจำนวนกฎระเบียบสำหรับการรับรองมาตรฐานรถจำนวนมาก กำลังคน และเครื่องมือไม่พอเพียง - กรมฯ ใช้ทรัพยากรที่มุ่งเน้นการจดทะเบียนและการรับชำระภาษีรถมากเกินไป - มีการกำหนดให้รถขนส่งวัตถุอันตรายมีการควบคุมตามมาตรฐานสากล	รถ - ไม่สามารถควบคุมกำกับรถใหม่ (ป้ายแดง) ที่เข้ามาแต่ยังไม่จดทะเบียนนำมาวิ่งใช้งานบนท้องถนนโดยใช้รถป้ายแดงซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับเพื่อขายและซ่อม - มีรถที่จดทะเบียนแต่ไม่ต่ออายุภาษีประจำปีโดยเฉลี่ย ๓๐% - การกำกับ สถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ยังไม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ยังมีการปลอมเอกสาร ตรอ. - ปัจจุบันรถที่วิ่งบนท้องถนนมีสภาพเสื่อมโทรม มีการดัดแปลงรถ ควรมีการตรวจตราโดยใช้เทคโนโลยี - การกำกับดูแลรถที่ใช้ใช้งานบนท้องถนนยังมีข้อจำกัด ขาดบุคลากรและเทคโนโลยีในการดำเนินงาน - มีการกำกับดูแลรถบรรทุกวัตถุอันตรายโดยกำหนดให้ติดตั้งระบบ GPS และนำร่องติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสารของ บขส.	รถ -



	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
สถานการณ์ปัจจุบัน (ต่อ)	คน - กรมฯ มีแผนในการเพิ่มมาตรฐานการอบรมและออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐานเข้มข้นและเทียบเท่าสากล แต่การให้สถาบันการศึกษาอบรมแทนกรมยังมีปัญหาในทางปฏิบัติ - การวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนยังไม่มีการวิเคราะห์ถึงสาเหตุเชิงลึกถึงรากของปัญหา	คน - การกำกับด้านใบอนุญาตขับรถจะมุ่งเน้นการมีและใช้ใบอนุญาตผู้ประจำรถที่ถูกประเภท ส่วนการกำกับให้เป็นไปตามระเบียบ เช่น การให้ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะจอดพักเป็นเวลาครึ่งชั่วโมงเมื่อขับรถมาแล้วเป็นเวลา ๔ ชั่วโมง การเสพของมึนเมาและสิ่งเสพติด เป็นต้น รวมถึงการกำกับดูแลพฤติกรรมพนักงานขับรถบนท้องถนนยังทำได้จำกัด - การกำกับด้านการขับรถสาธารณะจะใช้วิธีการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์ ๑๕๘๔ - มีโครงการนำร่อง Smart Driver Model (ขับปลอดภัยได้ใจผู้โดยสาร) เพื่อวัดผลพฤติกรรมขับรถของพนักงานขับรถของ บขส . จากการใช้งานระบบ Monitoring Data Recorder - มีการตรวจสอบพฤติกรรมพนักงานขับรถแท็กซี่ผ่าน DLT Check-in	คน - ยังไม่มีระบบดูแลผู้ขับรถสาธารณะให้เป็นอาชีพที่มีการยอมรับในสังคมทำให้เกิดการขาดแคลนพนักงานขับรถ



	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
ภาพ อนาคต	ประกอบการขนส่ง - การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งการควรมีการวางแผนล่วงหน้าตามความเจริญเติบโตของเมืองและต้องบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่กระบวนการวางแผน - การขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและเป็นการขนส่งหลักในการให้บริการแก่ประชาชน - พัฒนาให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเป็นมืออาชีพ ไม่มีระบบรถร่วม (ไม่ใช่เรื่องของการส่งเสริมอาชีพ) เพื่อให้สามารถให้บริการที่มีคุณภาพได้ - อปท. มีส่วนร่วมในการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตเมือง - ในอนาคตการขนส่งทางรางจะมีบทบาทมากขึ้น จึงต้องมีการวางแผนเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะทางถนนกับทางรางเพื่อให้การเดินทางมีความสะดวก - มีการพัฒนาเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งให้มีมาตรฐาน - หลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่เข้มงวดมากขึ้น ส่วนรถแท็กซี่ ควรเร่งรัดการสร้างมาตรฐานควบคุมรถแท็กซี่และพัฒนาให้เป็นผู้ประกอบการมืออาชีพ - ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะการขนส่งระหว่างประเทศควรเป็นนิติบุคคล	ประกอบการขนส่ง รถ คน - มีการกำกับการตรวจสภาพรถและการตรวจสอบการติดตั้งก๊าซที่เข้มงวด จริงจังเพื่อให้เป็นไปตาม มาตรฐาน และมีประสิทธิภาพซึ่งจะทำให้การควบคุมรถประสบความสำเร็จ กรมฯ จึงจะพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อเชื่อมโยงระบบข้อมูล ตรอ. และการประกันภัยตาม พรบ. ซึ่งนอกจากจะทำให้การควบคุมมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นแล้วยังสามารถยกระดับการให้บริการรับชำระภาษีรถประจำปี โดยไม่จำเป็นต้องมาดำเนินการที่สำนักงาน และสามารถรับป้ายวงกลมและใบเสร็จรับเงิน ณ จุดบริการได้ - การควบคุมและกำกับดูแลต้องไปด้วยกัน โดยมีการกำหนดทิศทางที่จะพัฒนา แล้วกำหนดเป็น KPI โดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ และหลักการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาทั้งการควบคุมและการกำกับดูแลการประกอบการขนส่ง รถ และ คน - มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการกำกับดูแลทั้งการประกอบการขนส่ง รถ และคน - การมีนโยบายที่ชัดเจนในการถ่ายโอนงานให้เอกชนดำเนินการโดยที่กรมฯ กำหนดมาตรฐานและกำกับดูแลให้เอกชนดำเนินการตามมาตรฐานเหล่านั้น - อาจกำหนดให้มีหน่วยงานกลางในการตรวจสอบ (Audit) การดำเนินงานของผู้ได้รับใบอนุญาตจากกรม	ประกอบการขนส่ง - ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อรองรับ AEC โดยการสร้างพันธมิตรคู่ค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน หรือส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งขนาดใหญ่ไปขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน และผู้ประกอบการขนส่งขนาดเล็กสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งต่างชาติได้ - ควรมีมาตรฐานคุณภาพบริการสำหรับการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเป็นระบบมาตรฐานเดียวกัน



๐

	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
ภาพ อนาคต (ต่อ)	รถ - รถทุกชนิดทุกประเภทได้รับการรับรองมาตรฐาน และจะพัฒนาให้มีการรับรองแบบก่อนการผลิตและประกอบรถทั้งคัน และมีการใช้เทคโนโลยีในขั้นตอนการควบคุมรถ และควรมีการกำหนดมาตรฐานให้สูงขึ้น และมีการควบคุมรถทุกประเภท - มีกฎระเบียบที่ทันสมัยครอบคลุมรถใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นตลอดเวลา เช่น big bike และ รถไฟฟ้า เป็นต้น - ควรมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดอายุรถ หรือคัดรถเก่าออกจากระบบ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ โดยคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยเป็นสำคัญ - การควบคุมการตรวจสอบสภาพรถ ควรพัฒนามาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถ และมีการควบคุมการตรวจสอบสภาพรถให้มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐาน คน - ควรปรับปรุงระเบียบสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายทั้งสองฉบับให้มีเกณฑ์เท่าเทียมกัน - มีแนวทางในการปรับปรุงการออกใบอนุญาตขับรถให้เป็นมาตรฐานสากล เช่น เพิ่มชั่วโมงการอบรมตามมติกรม. การออกข้อสอบในเชิงวิเคราะห์ และการทดสอบขับรถบนถนนจริง เป็นต้น - มีโรงเรียนสอนขับรถที่เป็นมาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ - เพิ่มวงเงินประกันภัยภาคบังคับ การเพิ่มวงเงินค่ารักษาพยาบาล เพื่อชดเชยเยียวยาให้กับผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุสำหรับรถโดยสารสาธารณะ	ประกอบการขนส่ง รถ คน (ต่อ) - มีการกำกับดูแลการประกอบการขนส่ง การใช้รถ และผู้ประกอบการอย่างเข้มงวด และมีการลงโทษอย่างจริงจัง - มีการจัดตั้งศูนย์ควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสาธารณะทางถนน - ควรมีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจมีระเบียบวินัยและจริยธรรม (เนื่องจากหลายแห่งมีการปฏิบัติงานที่ไม่เป็นไปตามระเบียบ ในส่วนที่กรมฯ เข้มงวดกับ ตรอ . และมีการยกเลิก ตรอ . ทุกราย หากพบว่ามีผลกระทบแต่เจ้าหน้าที่ของกรมฯ ที่ไม่ปฏิบัติตามระเบียบอย่างเคร่งครัดในการตรวจสอบเอกสาร) - กรมฯ ควรให้ สขจ . แต่ละจังหวัดเสนอแนะหาวิธีการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะในจังหวัด โดยต้องการให้มีรถโดยสารที่ดีมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยให้บริการประชาชนได้ทั่วถึงทุก ๆ หมู่บ้าน - กรมฯ ควรมีการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับตัวชีวิต เช่น จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น - ให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมตรวจสอบการกำกับดูแลการประกอบการขนส่งโดยเฉพาะการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะซึ่งเป็นผู้รับบริการโดยตรง	รถ - กรมฯ ควรดูแลเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงรถ เพื่อให้ครบขั้นตอนทั้งตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษา (I/M Program) คน - ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยกระดับอาชีพพนักงานขับรถให้เป็นที่ยอมรับในสังคม



๒) การวิเคราะห์สถานะปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบก (SWOT Analysis) เป็นการนำข้อมูลข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารการจัดเสวนา การประชุมเชิงปฏิบัติการ ของคณะกรรมการฯ การประชุมกลุ่มย่อยของบุคลากรทุกระดับในหน่วยงาน การประชุมเชิงปฏิบัติการของคณะทำงานฯ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก และนำข้อมูลทั้งหมดเพื่อมาประกอบการพิจารณาในการวิเคราะห์ปัจจัยภายในองค์กรโดยใช้เทคนิค 7'S และใช้ PEST เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกดังนี้

การวิเคราะห์สถานะปัจจุบันขององค์กร (SWOT Analysis) ประกอบด้วย

S: Strengths คือ จุดแข็งขององค์กร ด้านทรัพยากรที่มีศักยภาพและความสามารถทางการแข่งขัน ได้แก่ ทักษะ ความเชี่ยวชาญ โครงสร้าง ภาพลักษณ์ ชื่อเสียงในด้านการให้บริการ

W: Weaknesses คือ จุดอ่อนขององค์กร ได้แก่ ทิศทางยุทธศาสตร์ที่ไม่ชัดเจน ขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะและความชำนาญด้านภาษาต่างประเทศ ด้านเทคโนโลยีไม่ทันสมัย การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารบ่อย ๆ

O: Opportunities คือ โอกาสขององค์กรที่มีศักยภาพจากสภาพภายนอกที่เอื้ออำนวย ได้แก่ นโยบายของรัฐบาลสนับสนุนการดำเนินงานในการกิจของหน่วยงาน การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ

T: Threats คือ อุปสรรคภายนอกที่ทำให้องค์กรต้องมีการปรับตัว ได้แก่ การมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการบริการ กฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคในการทำงานของหน่วยงาน

สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ได้แก่ จุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กรโดยใช้หลัก 7'S ตามแนวคิดของ McKinsey ประกอบด้วย

S: Strategy (กลยุทธ์ขององค์กร)

S: Structure (โครงสร้างองค์กร)

S: System (ระบบปฏิบัติงาน)

S: Staff (บุคลากร)

S: Skill (ทักษะ ความรู้ความสามารถ)

S: Style (รูปแบบการบริหารจัดการ)

S: Shared values (ค่านิยมร่วม)

ส่วนการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก ได้แก่ โอกาส และอุปสรรคขององค์กรโดยใช้หลัก PEST ประกอบด้วย



P: Politics ได้แก่ สถานการณ์ทางการเมือง การปรับเปลี่ยนกฎหมาย กฎระเบียบทางราชการ

E: Environment, Economics ได้แก่ สภาพแวดล้อม หรือ สภาพทางเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบันเป็นอย่างไร

S: Society ได้แก่ สภาพของสังคม วัฒนธรรม ค่านิยม ของประชาชนมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

T: Technology ได้แก่ เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน

เมื่อมีการวิเคราะห์จุดแข็ง-จุดอ่อน โอกาส-อุปสรรค ตามหลักการดังกล่าวแล้ว จะมีการประเมินการให้คะแนนเพื่อกำหนดสถานะของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะพิจารณาจากข้อมูล ๒ ส่วน ดังนี้ คือ

๑) การให้น้ำหนักความชัดเจนที่สัมพันธ์กับปัจจัยในด้านเดียวกัน

การวิเคราะห์สถานะขององค์กรในส่วนของการให้น้ำหนักความชัดเจนที่สัมพันธ์กับปัจจัยในด้านเดียวกัน จะกำหนดคะแนนของสถานะแวดล้อมภายใน (ด้านจุดแข็งและจุดอ่อน) เท่ากับ ๑.๐๐ คะแนน และสถานะแวดล้อมภายนอก (ด้านโอกาสและอุปสรรค) เท่ากับ ๑.๐๐๐ คะแนน สรุปได้ดังนี้

สถานะแวดล้อมภายใน (๑.๐๐)		สถานะแวดล้อมภายนอก (๑.๐๐)	
จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
๐.๕๐๐	๐.๕๐๐	๐.๕๐๐	๐.๕๐๐

สำหรับการพิจารณาจะเริ่มจากการจัดลำดับของแต่ละปัจจัย และให้ค่าน้ำหนักกับปัจจัยที่มีความสำคัญเรียงจากมากไปน้อยตามลำดับเพื่อถ่วงน้ำหนักให้คะแนนของปัจจัยแต่ละด้านเท่ากับ ๐.๕๐๐ คะแนนจากกำหนดน้ำหนักของแต่ละปัจจัยเป็นร้อยละก่อนแล้วจึงเทียบกลับเป็นคะแนนเพื่อความสะดวกในการคำนวณ) โดยพิจารณาคะแนนน้ำหนักความสัมพันธ์ทั้งด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ตัวอย่างการคำนวณในตาราง จะเห็นว่าด้านจุดแข็งมีปัจจัยที่สัมพันธ์กันทั้งหมด ๗ ตัว ซึ่งปัจจัยที่เป็นจุดแข็งมากที่สุดคือ รูปแบบการบริหารจัดการ (Style) ให้น้ำหนักร้อยละ ๒๒ เทียบเป็นคะแนนน้ำหนักได้ $(๒๒\% \times ๐.๕) = ๐.๑๑$ คะแนน จุดแข็งรองลงมาคือ ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill) ให้น้ำหนักร้อยละ ๑๘ เทียบเป็นคะแนนน้ำหนักได้ $(๑๘\% \times ๐.๕) = ๐.๐๙$ คะแนน เป็นต้น

๒) การให้คะแนนระดับความสำคัญ มีเกณฑ์ตั้งแต่ ๑ - ๕ โดยค่า ๑ มีค่าน้อยที่สุด และค่า ๕ มีค่ามากที่สุด ดังนี้

ปัจจัย	ระดับความสำคัญ				
จุดแข็ง	+ ๑	+ ๒	+ ๓	+ ๔	+ ๕
จุดอ่อน	- ๑	- ๒	- ๓	- ๔	- ๕
โอกาส	+ ๑	+ ๒	+ ๓	+ ๔	+ ๕
อุปสรรค	- ๑	- ๒	- ๓	- ๔	- ๕



คะแนนระดับความสำคัญ ให้พิจารณาในแต่ละปัจจัยของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ว่า องค์กรให้ความสำคัญต่อปัจจัยนั้น ๆ ในระดับใด โดยกำหนดเกณฑ์ดังนี้

- ๕ คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญมากที่สุด
- ๔ คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญมาก
- ๓ คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญปานกลาง
- ๒ คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญน้อย
- ๑ คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญน้อยที่สุด

ตัวอย่างเช่น จาก ตารางการวิเคราะห์สถานะของกรมการขนส่งทางบก ในด้านจุดแข็งมีปัจจัยรูปแบบการบริหารจัดการ (Style) ได้ ๕ คะแนน แสดงให้เห็นว่าในปัจจุบันกรมการขนส่ง ทางบกได้ให้ความสำคัญในปัจจัยนี้มากที่สุด

สำหรับรายละเอียดของการวิเคราะห์สถานะของกรมการขนส่งทางบก (SWOT Analysis) ปัจจัยภายใน (จุดแข็ง-จุดอ่อน) ปัจจัยภายนอก (โอกาส-อุปสรรค) และการให้คะแนนในปัจจัยต่าง ๆ ปรากฏตามตารางด้านล่าง



ตารางแสดงการวิเคราะห์สถานะของกรมการขนส่งทางบก

ปัจจัยภายใน		(๑) จัดลำดับ	(๒) น้ำหนัก (%)	(๓) น้ำหนัก (%) X ๐.๕	(๔) คะแนน	(๕) ถ่วง น้ำหนัก (๓) X (๔)
7s	จุดแข็ง (Strength)					
กลยุทธ์ของ องค์กร (Strategy)	■ กรมมีกระบวนการวิเคราะห์ทางยุทธศาสตร์ทั้งปัจจัยภายในและภายนอก เพื่อกำหนดทิศทางองค์กรที่ต้องการบรรลุอย่างชัดเจน	๓	๑๕	๐.๐๗๕	๓	๐.๒๒๕
โครงสร้าง องค์กร (Structure)	■ โครงสร้างและอำนาจหน้าที่เป็นไปตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ มีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคที่ชัดเจน	๕	๑๐	๐.๐๕	๕	๐.๒
ระบบการ ปฏิบัติงาน (System)	■ มีระบบการให้บริการประชาชนที่สะดวกรวดเร็ว ■ มีระบบฐานข้อมูลแบบรวมศูนย์กลาง (Centralization) สนับสนุนการปฏิบัติงานให้มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ ■ มีระบบติดตามและประเมินผลการปฏิบัติราชการทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	๓	๑๕	๐.๐๗๕	๓	๐.๒๒๕
บุคลากร (Staff)	■ มีการวางแผนกลยุทธ์ในการบริหารทรัพยากรบุคคล	๕	๑๐	๐.๐๕	๓	๐.๑๕
ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)	■ ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของกรมมีทักษะในงานด้านบริการและมีความมุ่งมั่นทุ่มเทเสียสละเพื่อทำงานให้บรรลุเป้าหมายองค์กร	๒	๑๘	๐.๐๙	๓	๐.๒๗
รูปแบบการ บริหาร จัดการ (Style)	■ ผู้บริหารมีการประสานงานกับฝ่ายนโยบายอย่างใกล้ชิดและนำสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ■ ผู้บริหารมีการบริหารราชการแบบมีส่วนร่วมและมีการทำงานเป็นทีม	๑	๒๒	๐.๑๑	๕	๐.๕๕
ค่านิยมร่วม (Shared values)	■ กรมมีค่านิยมร่วมกันในการให้บริการและนำสู่การพัฒนาเป็นวัฒนธรรมองค์กรซึ่งเป็นรากฐานของระบบการบริหาร และวิธีการปฏิบัติของบุคลากรและผู้บริหารภายในองค์กร	๕	๑๐	๐.๐๕	๓	๐.๑๕
รวม			๑๐๐%	๐.๕๐๐		๑.๗๗๐



ปัจจัยภายใน		(๑) จัดลำดับ	(๒) น้ำหนัก (%)	(๓) น้ำหนัก (%) X ๐.๕	(๔) คะแนน	(๕) ถ่วง น้ำหนัก (๓) X (๔)
7s	จุดอ่อน (Weakness)					
กลยุทธ์ของ องค์กร (Strategy)	■ กลยุทธ์ยังไม่ครอบคลุมภารกิจและไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เช่น AEC, การกำกับดูแลการขนส่งทางถนนในประเทศและระหว่างประเทศ ■ ขาดกลยุทธ์องค์กรที่สนับสนุน R&D เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งทางด้านวิชาการขนส่ง ■ ขาดกลยุทธ์ในการวางแผนให้มีการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบการขนส่งอื่นๆ ■ ขาดกลยุทธ์ด้านการบริหารงานบุคคล ■ ขาดกลยุทธ์การบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีและฐานข้อมูลที่สำคัญในการวางแผนการขนส่ง (การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการดำเนินงานให้ทันสมัยและนำมาควบคุมกำกับดูแลการขนส่งทางบกที่มีประสิทธิภาพ) ■ ขาดกลยุทธ์ในการบูรณาการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎหมาย (บังคับใช้กฎหมาย) ทั้งหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอก ■ ขาดกลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการใช้รถที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ■ ขาดแผนแม่บทด้านการขนส่งทางถนน (Master plan)	๑	๑๕	๐.๐๗๕	- ๔	-๐.๓
โครงสร้าง องค์กร (Structure)	■ โครงสร้างองค์กรขาดความยืดหยุ่น ไม่สามารถรองรับภารกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างทันที	๑	๑๕	๐.๐๗๕	- ๕	-๐.๓๗๕



ปัจจัยภายใน		(๑) จัดลำดับ	(๒) น้ำหนัก (%)	(๓) น้ำหนัก (%) X ๐.๕	(๔) คะแนน	(๕) ถ่วง น้ำหนัก (๓) X (๔)
7s	จุดอ่อน (Weakness)					
ระบบการปฏิบัติงาน (System)	■ ปริมาณงานที่มีจำนวนมากทำให้เจ้าหน้าที่ต้องเร่งในการปฏิบัติงานจึงทำให้ไม่รอบคอบและเกิดความบกพร่อง ■ การใช้เทคโนโลยีในการปฏิบัติงานและการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนยังไม่เต็มประสิทธิภาพ ■ ระบบสารสนเทศไม่มีประสิทธิภาพ ไม่เสถียร ข้อมูลมีความซ้ำซ้อน ไม่ทันสมัย ■ ระบบติดตามและประเมินผลยังไม่ถูกนำไปใช้ปรับปรุงงานอย่างเต็มประสิทธิภาพ ■ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่นำมาใช้ปฏิบัติงานยังมิได้ออกแบบให้ใช้งานได้ง่าย (user friendly) ■ กระบวนการ (Business Process) เช่น การออกใบอนุญาตการจดทะเบียน มีหลายขั้นตอนทำให้เสียเวลาและเพิ่มต้นทุนของผู้ประกอบการ ■ การบังคับใช้กฎหมาย ไม่ดำเนินการอย่างเด็ดขาด ■ ไม่มีหลักเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการที่ดี ■ การควบคุมกำกับดูแลยังไม่มีประสิทธิภาพ ■ การตรวจสอบสภาพรถยังดำเนินการไม่เต็มประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ■ การควบคุมกำกับดูแลเอกชนผู้ได้รับใบอนุญาตจากกรมฯ เช่น ตรอ., ร.ร.สอนขับรถ ยังไม่ได้มาตรฐานสากล ■ การวิเคราะห์อุบัติเหตุยังไม่ได้มุ่งไปที่ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ การคลี่คลายปัญหา กระบวนการตรวจสอบ การสืบสวนข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ ให้ถึงรากของปัญหา	๑	๑๕	๐.๐๗๕	- ๕	-๐.๓๗๕



ปัจจัยภายใน		(๑) จัดลำดับ	(๒) น้ำหนัก (%)	(๓) น้ำหนัก (%) X ๐.๕	(๔) คะแนน	(๕) ถ่วง น้ำหนัก (๓) X (๔)
7s	จุดอ่อน (Weakness)					
บุคลากร (Staff)	■ การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ยังดำเนินการไม่ต่อเนื่องและอัตรากำลังไม่รองรับภารกิจที่ปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็ว (เช่น AEC, การกำกับดูแลขนส่งทางถนน ฯลฯ) ■ บุคลากรในสำนักงานขนส่งจังหวัดต้องปฏิบัติงานทั้งในเชิงพื้นที่ (area) และในหน้าที่ของกรม (function) ทำให้ภารกิจด้านการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งทางถนนยังไม่เต็มประสิทธิภาพ	๑	๑๕	๐.๐๗๕	- ๔	-๐.๓
ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)	■ เน้นการพัฒนาบุคลากรที่ปฏิบัติงานตามภารกิจหลักของกรม ซึ่งไม่ครอบคลุมภารกิจทั้งหมด ■ ผู้ปฏิบัติงานขาดความรู้ในการใช้เทคโนโลยีที่กรมฯ นำมาใช้ ■ บุคลากรส่วนใหญ่มีทักษะการปฏิบัติงานในลักษณะงานบริการ แต่ยังขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น การวางแผนการขนส่ง วิศวกรรมขนส่ง เศรษฐศาสตร์ การขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ ■ การบริหารจัดการความรู้ขององค์กรยังไม่มีประสิทธิภาพ	๑	๑๕	๐.๐๗๕	- ๕	-๐.๓๗๕
รูปแบบการ บริหาร จัดการ (Style)	■ ขาดความต่อเนื่องในการผลักดันนโยบายที่สำคัญบางเรื่อง ■ การรับฟังความคิดเห็นจากผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรงยังไม่นำมาใช้ในการปรับปรุงงานอย่างต่อเนื่อง ■ ขาดการบูรณาการในการดำเนินงานในบางภารกิจและขาดการกำหนดเป้าหมายร่วมกัน	๗	๑๐	๐.๐๕	- ๕	-๐.๒๕
ค่านิยมร่วม (Shared values)	■ ค่านิยมร่วมไม่ครอบคลุมและเชื่อมโยงภารกิจสำคัญขององค์กร เช่น การควบคุมกำกับดูแล ความปลอดภัย	๑	๑๕	๐.๐๗๕	- ๕	-๐.๓๗๕
รวม			๑๐๐%	๐.๕๐๐		-๒.๓๕๐



ปัจจัยภายนอก		(๑) จัดลำดับ	(๒) น้ำหนัก (%)	(๓) น้ำหนัก (%) X ๐.๕	(๔) คะแนน	(๕) ถ่วง น้ำหนัก (๓) X (๔)
PEST Analysis	โอกาส (Opportunity)					
การเมือง (P: Politics)	■ รัฐบาลมีนโยบายปฏิรูปการขนส่ง เช่น การปรับโครงสร้างหน่วยงาน โดยแยกเป็นหน่วยงานด้านนโยบาย ด้านกำกับดูแล และด้านปฏิบัติการ ■ รัฐบาลมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	๔	๒๐	๐.๑	๕	๐.๕
เศรษฐกิจ (E: Economic)	■ การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องปรับตัวให้สามารถแข่งขันได้ ■ ระบบเศรษฐกิจไทยพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ■ อุตสาหกรรมยานยนต์มีการพัฒนาเทคโนโลยีในการเพิ่มสมรรถนะของรถ และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงและการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ■ ให้ความสำคัญกับการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการขนส่งสาธารณะ	๒	๒๕	๐.๑๒๕	๔	๐.๕
สังคม วัฒนธรรม และ สิ่งแวดล้อม (S: Social)	■ ความต้องการและความคาดหวังของประชาชนต่อระบบการบริการของกรมและการพัฒนาการขนส่งสาธารณะมีมากขึ้น ■ โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางถนนมีคุณภาพ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ■ ประชาคมโลกให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม กรมฯ สามารถเข้ามามีบทบาทในด้านการรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Transportation)	๑	๓๐	๐.๑๕	๔	๐.๖



ปัจจัยภายนอก		(๑) จัดลำดับ	(๒) น้ำหนัก (%)	(๓) น้ำหนัก (%) X ๐.๕	(๔) คะแนน	(๕) ถ่วง น้ำหนัก (๓) X (๔)
PEST Analysis	โอกาส (Opportunity)					
สังคม วัฒนธรรม และ สิ่งแวดล้อม (S: Social) (ต่อ)	■ มีโอกาสในการยกระดับอาชีพผู้ขับรถสาธารณะ (จยย.รับจ้าง, รถแท็กซี่) โดยการปรับปรุงกฎระเบียบให้มีมาตรฐานและเป็นธรรมทั้งผู้ให้บริการและผู้รับบริการ ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อสังคม เช่น เป็นอาสาสมัครดูแลสอดส่องความสงบเรียบร้อยภายในชุมชน ■ มีระบบสร้างแรงจูงใจเชิงบวก เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ดีเพิ่มขึ้นมากขึ้น					
เทคโนโลยี (T: Technology)	■ ในปัจจุบันมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่สามารถนำมาใช้ในด้านบริการประชาชนที่ทันสมัยเป็นจำนวนมาก ■ มีเทคโนโลยีที่สามารถควบคุมกำกับดูแลการขนส่งทางถนน ตั้งแต่กระบวนการผลิตรถจนถึงการเลิกใช้รถ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถติดตามข้อมูลการจดทะเบียนรถ การประกันภัยรถ การซ่อมบำรุงรักษารถ ตลอดจนการกระทำผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ	๒	๒๕	๐.๑๒๕	๕	๐.๖๒๕
รวม			๑๐๐%	๐.๕๐๐		๒.๒๒๕



ปัจจัยภายนอก		(๑) จัดลำดับ	(๒) น้ำหนัก (%)	(๓) น้ำหนัก (%) X ๐.๕	(๔) คะแนน	(๕) ถ่วง น้ำหนัก (๓) X (๔)
PEST Analysis	อุปสรรค (Threat)					
การเมือง (P: Politics)	■ นโยบายรัฐบาลไม่ชัดเจน ■ กฎหมายเปลี่ยนแปลงไม่ทันต่อความต้องการและความคาดหวังของประชาชน รวมถึงกฎระเบียบเพื่อรองรับ AEC ■ กฎระเบียบการขนส่งข้ามแดนไม่เอื้อต่อการประกอบการขนส่ง ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูง	๒	๒๕	๐.๑๒๕	-๔	-๐.๕
เศรษฐกิจ (E: Economic)	■ การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ทำให้มีภาระงานใหม่ๆ เพิ่มขึ้น เช่น การกำกับดูแลรถต่างประเทศที่เข้ามาในประเทศไทย ■ ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กเป็นจำนวนมากไม่มีความพร้อมในการปรับตัวเข้าสู่ AEC ทำให้ยากต่อการส่งเสริมและพัฒนาให้มีศักยภาพในการแข่งขันได้ ■ สภาวะทางเศรษฐกิจส่งผลให้ประชาชนต้องการเดินทางด้วยความรวดเร็ว ทำให้การขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ไม่เป็นที่นิยม ■ ภาครัฐสนับสนุนการขนส่งระบบรางให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ส่งผลให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะต้องปรับบทบาทเป็นผู้ประกอบการขนส่งเพื่อป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบการขนส่งหลัก (Feeder) ■ ภาครัฐไม่มีการสนับสนุนทางการเงิน (Subsidy) ในการประกอบการขนส่งให้แก่เอกชน	๑	๓๐	๐.๑๕	-๕	-๐.๗๕

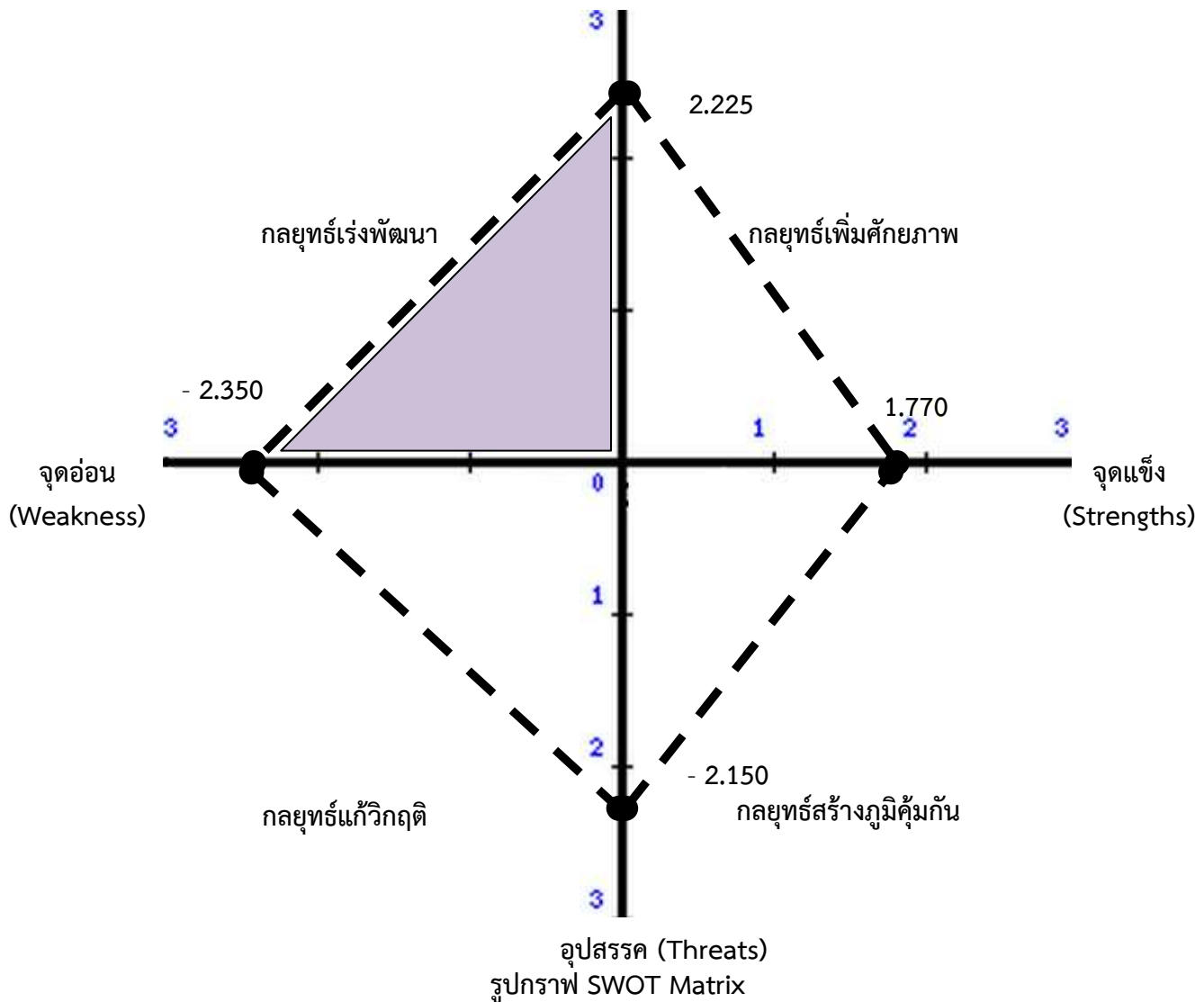


ปัจจัยภายนอก		(๑) จัดลำดับ	(๒) น้ำหนัก (%)	(๓) น้ำหนัก (%) X ๐.๕	(๔) คะแนน	(๕) ถ่วง น้ำหนัก (๓) X (๔)
PEST Analysis	อุปสรรค (Threat)					
สังคม วัฒนธรรม และ สิ่งแวดล้อม (S: Social)	■ การพัฒนาที่ผ่านมาขาดการวางผังเมืองที่ดี เมื่อมีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วทำให้การจัดบริการขนส่งสาธารณะไม่สามารถทำได้อย่างทั่วถึง จึงเกิดปัญหาการผิดกฎหมายขึ้นและยากแก่การควบคุมเพราะตอบสนองความต้องการของชุมชน ■ ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของประชาชนได้ ■ ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องในการร่วมกันแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ■ ประชาชนส่วนใหญ่ขาดวินัยและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ■ การใช้รถใช้ถนนปริมาณมากในเขต กทม. และเมืองขนาดใหญ่ทำให้มีปัญหามลพิษที่เกิดจากการใช้รถ ซึ่งเป็นปัญหาทางสังคมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน ■ ประชาชนมีค่านิยมมาติดต่อราชการเพื่อรอรับเอกสารด้วยตนเอง จึงมีปริมาณผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก เป็นภาระในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก และอุปสรรคในการบริหารจัดการ	๒	๒๕	๐.๑๒๕	-๔	-๐.๕
เทคโนโลยี (T: Technology)	■ ขาดความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอกในการบูรณาการข้อมูลร่วมกันทำให้ข้อมูลที่ต้องการไม่ครบถ้วน ■ เทคโนโลยีมีการปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็วทำให้กรมไม่สามารถปรับตัวได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี	๔	๒๐	๐.๑	-๔	-๐.๔
รวม			๑๐๐%	๐.๕๐๐		-๒.๑๕๐



สรุปค่าคะแนนการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน จากการวิเคราะห์คะแนนตามตารางข้างต้น แสดงให้เห็นว่าสภาพแวดล้อม ภายในด้านจุดแข็ง (S) มีค่าคะแนน ๑.๗๗๐ จุดอ่อน (W) มีค่าคะแนน - ๒.๓๕๐ สภาพแวดล้อมภายนอก โอกาส (O) มีค่าคะแนน ๒.๒๒๕ อุปสรรค (T) มีค่าคะแนน - ๒.๑๕๐ ซึ่งมีนัยยะสำคัญว่ากรมการขนส่งทางบกมีจุดอ่อนมากกว่าจุดแข็ง และมีโอกาสมากกว่าอุปสรรค เมื่อนำค่าคะแนนดังกล่าวมากำหนดจุดลงในกราฟวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน SWOT Matrix จะได้ค่าคะแนนสูงสุดของปัจจัยภายในและภายนอกอยู่ในส่วน (quadrant) กลยุทธ์เร่งพัฒนา กรมการขนส่งทางบกต้องใช้โอกาสและสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการทำงาน เป็นปัจจัยเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจุดอ่อนและอุปสรรคทั้งองค์กรซึ่งควรดำเนินการเปลี่ยนแปลงขนาดใหญ่ (Radical Change) มากกว่าการเปลี่ยนแปลงแบบค่อยเป็นค่อยไป (Incremental Change) ปรากฏตามรูปกราฟการวิเคราะห์สถานะองค์กรดังรูปข้างล่าง

โอกาส (Opportunities)





๓.๓ สรุป

ในบทนี้เป็นการ วิเคราะห์สถานะปัจจุบัน (SWOT Analysis) ของกรมการขนส่งทางบกและ การวิเคราะห์กระบวนการเกี่ยวกับ การขนส่งทางถนน (การประกอบการขนส่ง คน รถ) และภาพอนาคต (การประกอบการขนส่ง คน รถ) ซึ่งทำให้ทราบทิศทางการพัฒนากรมการขนส่งทางบก โดยใช้กลยุทธ์เร่งพัฒนา ต้องใช้โอกาสที่มีในสภาพแวดล้อมปัจจุบันและสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการทำงาน เป็นปัจจัยเร่ง ให้เกิดการเปลี่ยนแปลง แก้ไขจุดอ่อนและ ลดอุปสรรคในการดำเนินงานต่อไป ซึ่งในอนาคตต่อไปอีก ๕ ปีข้างหน้า กรมการขนส่งทางบกควรดำเนินการเปลี่ยนแปลงขนาดใหญ่ (Radical Change) มากกว่าการเปลี่ยนแปลงแบบค่อยเป็นค่อยไป (Incremental Change) และนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ทั้งหมดมากำหนดวิสัยทัศน์ ค่านิยม พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ ต่อไป

☆☆☆☆☆☆





บทที่ ๔

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

จากข้อมูลในบทที่ ๑ บทที่ ๒ และบทที่ ๓ เป็นข้อมูลสำหรับใช้ในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ดังนี้

๔.๑ หลักการของแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ จะยึดหลักการ ดังนี้

- ๑) น้อมนำยุทธศาสตร์พระราชทาน “เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา ” และหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง “ความมีเหตุผล พอประมาณ การมีภูมิคุ้มกัน” มาใช้เป็นพื้นฐานในการปฏิบัติราชการ
- ๒) วิสัยทัศน์ประเทศไทยปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”
- ๓) แนวทางการปฏิ บัตงานของ นโยบายรัฐบาล “ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน”

๔) นโยบายกระทรวงคมนาคมในการทำงานเป็นเครือข่าย Network Centric Base/Operation และอยู่บนหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และยึดผลประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

๕) หลักการใช้ตัวชี้วัดเป็นเครื่องมือในการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนา โดยให้มีการพัฒนาตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Indicators) ให้ครอบคลุมทุกมิติของงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

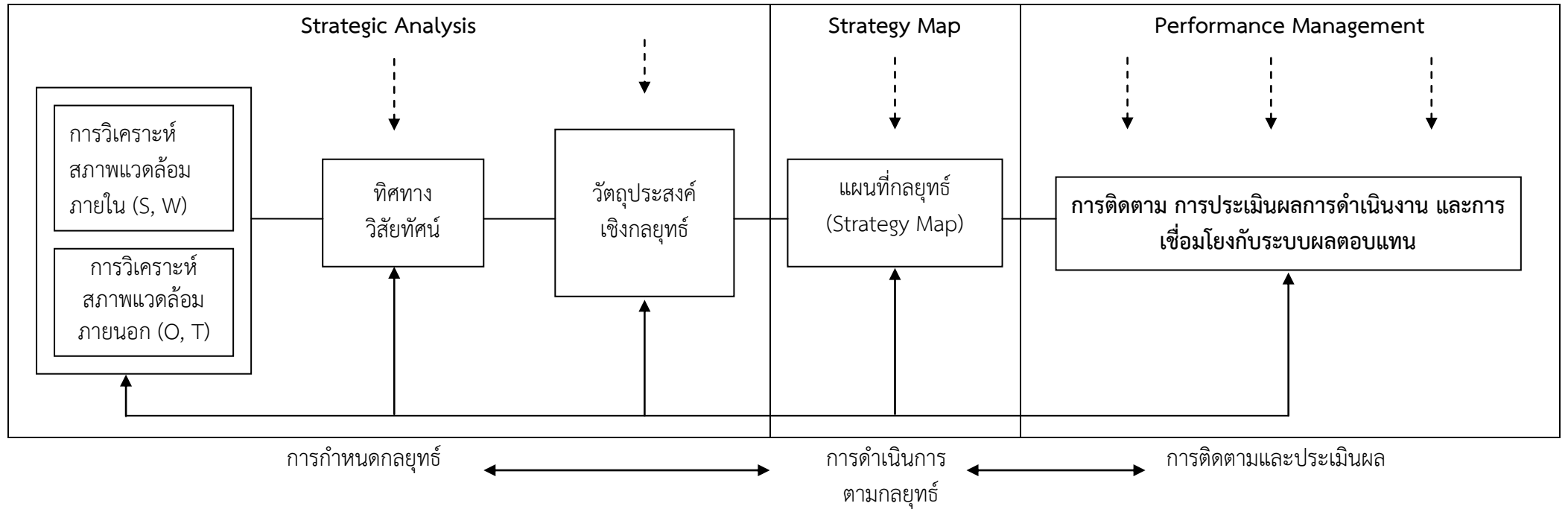
๖) การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้เป้าประสงค์ในอีก ๕ ปี บรรลุผล ซึ่งเป็นหน้าที่ของบุคลากรทุกคนในองค์กรในการร่วมมือร่วมใจในการปฏิบัติงานอย่างเป็นเครือข่ายในการร่วมมือกับหน่วยงานเจ้าภาพหลักในแต่ละเป้าประสงค์ขับเคลื่อนงานตามภารกิจหลักของกรมฯ

๔.๒ กระบวนการวางแผนและบริหารเชิงกลยุทธ์

ในการวางแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกจะใช้แนวคิดกระบวนการวางแผนและบริหารเชิงกลยุทธ์ ซึ่งประกอบด้วย ๓ ส่วน คือ ๑) การกำหนดกลยุทธ์ (Strategic Analysis) ซึ่งต้องมีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก การกำหนดทิศทาง วิสัยทัศน์ และการกำหนดวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ ๒) การดำเนินการตามกลยุทธ์ (Strategy Map) โดยการจัดทำแผนที่ยุทธศาสตร์หรือแผนที่กลยุทธ์ และ๓) การติดตามประเมินผล (Performance Management) ซึ่งเป็นกระบวนการที่ต้องดำเนินการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ อย่างต่อเนื่องรวมถึงการ นำผลการปฏิบัติงานที่ได้ไปเชื่อมโยงกับระบบผลตอบแทน เพื่อให้การบริหารเชิงกลยุทธ์บรรลุผลตามแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนด โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางข้างล่าง โดยในบทนี้จะเป็นนำเสนอข้อมูลทิศทางการดำเนินงานที่เป็นผลจากการวิเคราะห์ในบทที่ ๓ และแผนที่ยุทธศาสตร์ ส่วนการติดตามประเมินผลจะกล่าวต่อไปในบทที่ ๕



ตารางแสดงกระบวนการวางแผนและบริหารเชิงกลยุทธ์





๔.๓ แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

๑) **วิสัยทัศน์ (Vision)** คือ ภาพในอนาคตที่องค์กรต้องการเห็น ต้องการเป็น โดยสิ่งที่อยากเห็นอยากเป็นนั้นต้องเกิดประโยชน์ต่อประชาชน สังคม หรือประเทศชาติ ข้อสรุปวิสัยทัศน์ของกรมการขนส่งทางบก คือกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

โดยมีข้อมูลสำหรับการประเมินความสำเร็จของวิสัยทัศน์ที่กำหนด ดังนี้

- **ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ** จะพิจารณาจากระดับความสำเร็จของการมีมาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Standard for Transport) ที่กำหนดในยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ มี ๕ ข้อ ดังนี้

(๑) มาตรฐานระดับสากล (World Standard) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้ได้มาตรฐานสากล รวมถึง สถานีขนส่ง

(๒) มาตรฐานความปลอดภัย (Safety) ได้แก่ จัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถเมล์ รถตู้โดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์ รวมถึงการนำเทคโนโลยีมาบังคับใช้เพื่อดูแลความปลอดภัยให้กับประชาชน เช่น GPS, CCTV

(๓) มาตรฐานการให้บริการที่ดี (Service) เร่งสร้างมาตรฐานการให้บริการที่ดีกับประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะให้มีความสะดวก

(๔) มาตรฐานการประหยัดพลังงาน (Energy Saving)

(๕) มาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- **ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย** จะประเมินโดยเทียบกับอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่กำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญาณมอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

- **เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม** จะประเมินระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์กรเข้าสู่ generation 3.0

๒) **ค่านิยม (Values)** คือ หลักการและพฤติกรรมชั้นนำที่คาดหวังให้ส่วนราชการและบุคลากรปฏิบัติ ค่านิยมสะท้อนและเสริมสร้างวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ ของหน่วยงาน ค่านิยมสนับสนุนและชี้นำ การตัดสินใจของบุคลากรทุกคนได้อย่างเหมาะสม จึงได้กำหนดค่านิยม ดังนี้



ค่านิยม“ONE DLT” มีความหมาย ดังนี้

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐาน อย่างมืออาชีพ (รู้จริง ประชาชนเป็นศูนย์กลาง และผลงานเกินความคาดหมาย)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อควมมีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Economy)	เน้นนวัตกรรม	ด้วยการใช้นวัตกรรมอย่างเหมาะสมและปรับเปลี่ยนให้ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจสร้างสรรค์
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

๓) พันธกิจ (Mission) คือ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจมี ๔ ข้อ ดังนี้

(๑) พัฒนาระบบ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบ การขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐานและ มีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

(๒) พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย

(๓) พัฒนา และส่งเสริมการให้บริการระบบ การขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและมีสำนึก รับผิดชอบ

(๔) บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

๔) ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) คือ ประเด็นหลักที่หน่วยงานต้องดำเนินการเพื่อให้ บรรลุวิสัยทัศน์ มี ๔ ข้อ ดังนี้

(๑) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

(๒) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๓) พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

(๔) เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

๕) เป้าประสงค์หรือวัตถุประสงค์หลักของหน่วยงาน มี ๕ ข้อ ดังนี้

(๑) การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

(๒) รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๓) คนขับชื้ออย่างปลอดภัย

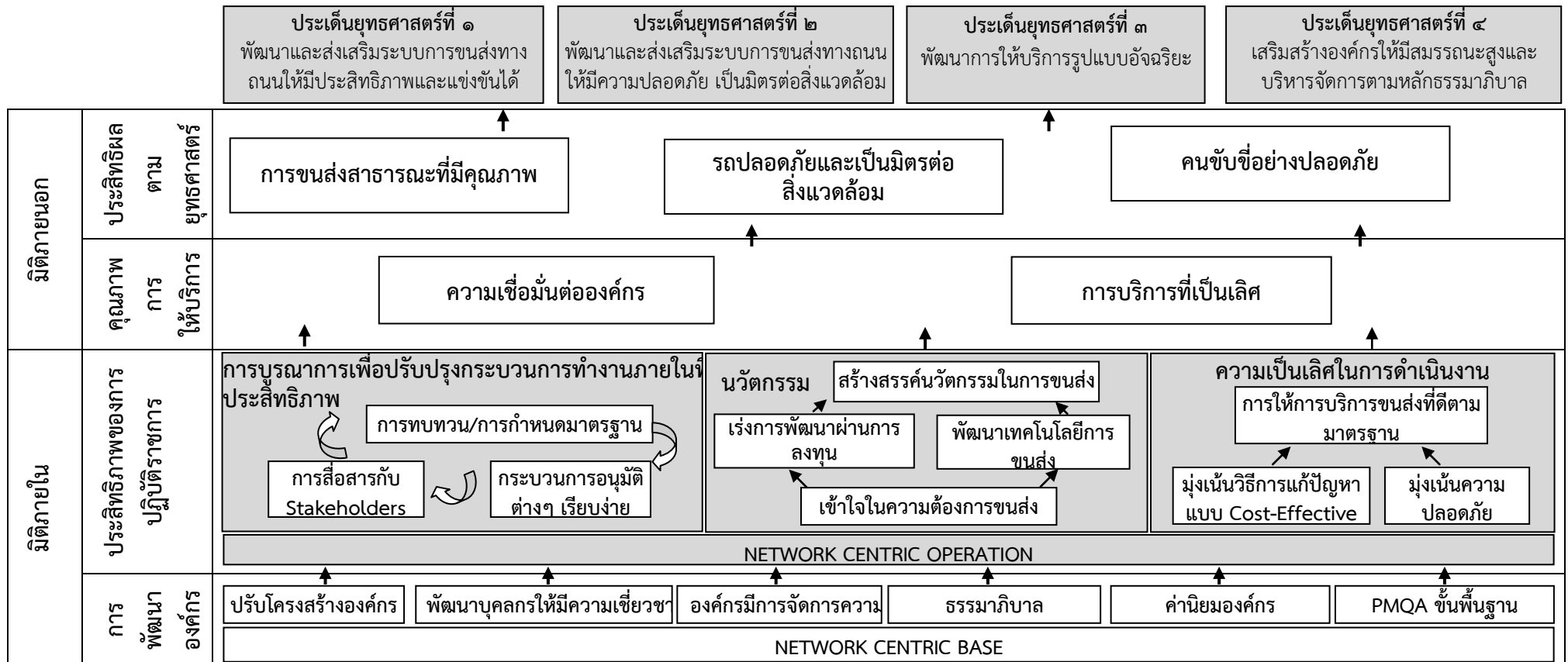
(๔) การให้บริการที่เป็นเลิศ

(๕) การเป็นองค์กรสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี



๖) แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย”



ค่านิยมองค์กร “ONE DLT: เป้าหมายชัดเจน(Objective) มีบูรณาการ(Network) งานโดดเด่น(Eminence) เน้นนวัตกรรม(Digital Economy) กำกับตามกฎหมาย(Legitimacy) โปร่งใสเป็นธรรม(Transparency)”



๗) ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
๑. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้	๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ - สัดส่วนผู้เดินทางโดยรถสาธารณะต่อผู้เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล - ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ - เวลาารอคอยรถสาธารณะ - สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะ คิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน - ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น	ควบคุม ๑. ทบทวนและกำหนดมาตรฐานงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ ๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึง และเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ กำกับ ๔. กำกับระบบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดูแล ๕. พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบต่อสังคม และรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชน และป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	- ระดับความสำเร็จของการกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะให้มีความปลอดภัยขั้นต่ำที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติ - ระดับความสำเร็จของการจัดทำฐานข้อมูลผู้ใช้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ - ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ และรูปแบบมาตรฐานสถานีขนส่งผู้โดยสาร - ร้อยละของจำนวนเส้นทางการเดินรถโดยสารที่เดินรถไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง - ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิด - จำนวนเส้นทางที่ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารเพิ่มขึ้น - ระดับความสำเร็จของการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะโดยการติดตั้งระบบ GPS



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
	๑.๒ ด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ - สัดส่วนปริมาณการบรรทุกทางถนนต่อการขนส่งสินค้าทั้งหมด - ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมฯ รับผิดชอบ	ควบคุม ๑. ทบทวน พัฒนา และกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลเพื่อแก้ไขปัญหการใช้รถผิดประเภท ๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น กำกับ ๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดูแล ๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ ๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งโดยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจและขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งด้วยรถบรรทุก	- สัดส่วนการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นกว่ารถขนส่งส่วนบุคคล - ระดับความสำเร็จของการนำข้อบังคับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมาเป็นเกณฑ์ในการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง - ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าตามแผนปฏิบัติการ - ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเพื่อการกำกับการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ - ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิด - ร้อยละผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) - จำนวนผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศที่สามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งในต่างประเทศหรือสามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจกับประเทศที่มีความตกลงแล้ว - ระดับความสำเร็จของการพัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
๒. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๒. รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ - จำนวนอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นหน่วย จำนวน อุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร - จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน - จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถดลลง - ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน - ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน	ควบคุม ๑. พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภทรวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล ๒. พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ ๓. พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม ๔. พัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถทั้งภาครัฐและเอกชน ๕. กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง กำกับ ๖. พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ดูแล ๗. พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะฝีมือ) ๘. สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถเพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถและการบำรุงรักษารถเพื่อให้อุบัติเหตุเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๙. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสอบสภาพรถ	- ระดับความสำเร็จในการทบทวนกฎ ระเบียบ ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจากรถ - ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการให้ความเห็นชอบและการรับรองแบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล - ระดับความสำเร็จในการพัฒนาการผลิตรถให้ประหยัดพลังงาน หรือใช้พลังงานทดแทน - ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม - ระดับความสำเร็จในการกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานการเปรียบเทียบความเที่ยงตรง และการบำรุงรักษาเครื่องตรวจสอบสภาพรถ - ระดับความสำเร็จของการกำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุงรักษา - ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายของผู้กระทำความผิด - ระดับความสำเร็จในการอบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะฝีมือผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล - จำนวนกิจกรรมการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนตระหนักถึงการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษารถ - ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถด้วยระบบ on-line โดยไม่มีการออกใบรับรองการตรวจสอบสภาพรถ - ระดับความสำเร็จในการจัดทำระบบรายงานการตรวจ ทดสอบ และการติดตั้งระบบการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงแบบ on-line โดยไม่มีการออกใบรับรองตรวจทดสอบและการติดตั้ง



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
	๓. คนขับชื้ออย่างปลอดภัย ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ - จำนวนอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นหน่วย จำนวน อุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้านคน-กิโลเมตร - จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน - จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง	ควบคุม ๑. ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน ๒. พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน กำกับ ๓. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลคนขับชื้ออย่างปลอดภัย ดูแล ๔. เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ๕. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ๖. ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ ๗. พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน - ระดับความสำเร็จของการส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อทำหน้าที่รองรับภารกิจด้านการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ระดับความสำเร็จในการมอบหมายให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ ให้การรับรองทำหน้าที่อบรมผู้ขอรับใบอนุญาตแทนกรมฯ - ระดับความสำเร็จในการควบคุมความเร็วและเวลาการขับรถของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ - ระดับความสำเร็จในการสร้างมาตรฐานแรงงานให้ผู้ขับรถโดยสารและรถบรรทุก - ร้อยละ (ระดับ) ความสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในแต่ละกลยุทธ์



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
๓. พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ	๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ - ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร - ร้อยละความพึงพอใจ - ร้อยละความไม่พึงพอใจ	๑. ประเมิน ทบทวน พัฒนา รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และบริหารจัดการองค์ความรู้กระบวนการให้บริการทุกเรื่องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้บริการที่เป็นเลิศ ๒. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้านโดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน ๓. มีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมของกรมฯ โดยเฉพาะด้านควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ	- ระดับความสำเร็จของการดำเนินโครงการ
๔. เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	๕. การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ - ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	๑. ปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Enterprise Architecture) ๒. พัฒนาบุคลากรให้มีทักษะในการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน ๓. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรมและมีความใส่ใจในงานบริการ ๔. ส่งเสริมให้ทุกคนในองค์กรมีความตั้งใจในการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) ๕. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และการประเมินผลสัมฤทธิ์ยุทธศาสตร์องค์กร ๖. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ๗. การกำหนดให้มีมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย	- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก - ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และยุทธศาสตร์ขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ - ระดับความสำเร็จของการทำงานตามแนวทางการพัฒนาคุณภาพบริหารจัดการภาครัฐ เพื่อหาแนวทางในการวัดการเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง ประกอบด้วย ๓ เรื่อง คือ ๑) ต้องเป็นคนเก่ง คนดี มีความสุข ๒) คนในองค์กรต้องตอบสนองและรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตลอดเวลา ๓) ระบบนิเวศน์ที่ดีขององค์กรที่มุ่งการดำเนินงานให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ของทุกประเด็นยุทธศาสตร์



ในการจัดทำกลยุทธ์ในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์จะคำนึงถึงบทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการเป็นหน่วยงาน **ควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งทางถนนของประเทศ** ตามภารกิจที่รับผิดชอบได้แก่การประกอบบริการขนส่ง รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และคนขับที่ปลอดภัย ซึ่งจะมีการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและการพัฒนางานในอนาคตเพื่อรองรับบริบทที่มีการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ปัจจัยสำเร็จของการดำเนินแผนยุทธศาสตร์ ดังกล่าว (Key Success Factor) คือการพัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดีซึ่งเป็นประเด็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่กรม ฯ จะต้องดำเนินการพัฒนาในหลาย ๆ ด้าน รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรม ฯ ให้มีศักยภาพ ทักษะ ความรู้ และความสามารถในการปฏิบัติงานตามภารกิจดังกล่าวต่อไป

๔.๔ สรุป

ในบทนี้ได้กล่าวถึงผล การกำหนดทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอีก ๕ ปีข้างหน้า ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ ค่านิยม พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัดกลยุทธ์ และแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป







บทที่ ๕

การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

ในกระบวนการวางแผนและบริหารเชิงกลยุทธ์ ประกอบด้วย การกำหนดกลยุทธ์ การดำเนินการตามกลยุทธ์ และการติดตามประเมินผล ซึ่งเป็นกระบวนการที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรไปสู่ทิศทางของเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ที่กำหนด และในทุกกระบวนการต้องอาศัยกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการร่วมคิด ร่วมทำ และร่วมรับผิดชอบ โดยเนื้อหาในบทนี้จะประกอบด้วย การขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ และการติดตามและประเมินผล

๕.๑ การขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ

การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมากที่จะผลักดันการทำงานของกลไกทั้งหมดให้สามารถบรรลุผลลัพธ์ตามที่ตั้งเป้าหมายไว้เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีความรู้สึกเป็นเจ้าของ และมีส่วนร่วม รวมทั้งต้องอาศัยกระบวนการและกลไกการผนึกกำลังในหลายมิติในการประสานแผนงาน แผนเงิน และแผนคน ในการขับเคลื่อนองค์กรร่วมกัน ประสานกัน และไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อมุ่งสู่จุดมุ่งหมายสูงสุดขององค์กรคือวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้

ความสำเร็จของการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ให้ประสบผลสำเร็จจึงประกอบด้วยส่วนสำคัญอย่างน้อย ๕ ข้อ ดังนี้

๑) ผู้บริหารระดับสูงและผู้บริหารทุกระดับเป็นผู้รวบรวมพลังขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลง และเพื่อเป็นกลไกในการสื่อสารทิศทางองค์กรให้แก่บุคลากรทุกระดับได้มีความเข้าใจ โดยจะมีการสื่อสารแผนอย่างเข้มข้นในช่วง ๓ - ๖ เดือนแรก ของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมและการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง รวมถึงจะต้องมีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบถึงทิศทางการทำงานขององค์กรเพื่อจะได้เข้าใจและสนับสนุนการทำงานของกรมการขนส่งทางบก

๒) ถ่ายทอดแผนยุทธศาสตร์จากแผนที่ยุทธศาสตร์กรมฯ เป็นแผนที่ยุทธศาสตร์หน่วยงาน และจัดทำแผนปฏิบัติการ โดยนำกลยุทธ์ มาแปลงเป็นแผนงาน /โครงการที่ปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยจะต้องมีการปรึกษาหารือระหว่างกันเพื่อให้เกิดการบูรณาการแผนงาน /โครงการให้บรรลุเป้าหมายเดียวกัน โดยในกระบวนการ วางแผนได้มีการหารือกับหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการกำหนดค่าเป้าหมายและแผนงาน/โครงการรองรับในเบื้องต้นไว้แล้ว รายละเอียดตาม ภาคผนวก ข ทั้งนี้ ในกระบวนการวางแผนปฏิบัติการประจำปีจะได้กำหนดให้มีแผนงาน /โครงการ ที่มีความเห็นร่วมกันว่า สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมได้เร็ว (Quick Win) รวมถึงการริเริ่มแผนงาน/โครงการพัฒนาเพื่อวางรากฐานระบบการขนส่งทางถนนที่มีคุณภาพและปลอดภัยที่มีความยั่งยืนด้วย

๓) ในการถ่ายทอดแผนยุทธศาสตร์กรมฯ ไปสู่แผนปฏิบัติการของสำนัก/กอง/และระดับบุคคล จึงเป็นอีกขั้นตอนหนึ่งที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติอย่างชัดเจน รวมทั้งต้องมีระบบในการจูงใจให้ทุกคนมุ่งมั่นในการทำงานเพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ ดังนั้น จึงต้องแปลงเป้าประสงค์ และตัวชี้วัด จากระดับองค์กรลงไปสู่ระดับหน่วยงานย่อยต่าง ๆ รวมทั้งลงไปถึงบุคลากรทุกคนในองค์กร



๔) การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก จะมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนแผนงาน /โครงการของแต่ละหน่วยงานให้มีความก้าวหน้า เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูล จัดเก็บข้อมูล เผยแพร่ข้อมูล และถ่ายทอดความรู้ซึ่งกันและกัน อันจะเป็นการเสริมสร้างกระบวนการพัฒนาการจัดการความรู้ขององค์กรให้เกิดขึ้น

๕) การจัดระบบการติดตามประเมินผลความก้าวหน้าของการดำเนินการในทุกระดับ เพื่อเป็นข้อมูลย้อนกลับในการปรับแผนยุทธศาสตร์และวางแผนแนวทางแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้สามารถดำเนินการบรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้

นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกให้เกิดผลสัมฤทธิ์มุ่งสู่วิสัยทัศน์ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามตัวชี้วัดตามคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปี ในตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการพัฒนา องค์การได้มีข้อเสนอเพื่อการปรับปรุงการสื่อสารทิศทางการดำเนินงาน ดังนี้

๑) ปรับปรุงเว็บไซต์ทิศทางการดำเนินงานให้ทันสมัยและประชาสัมพันธ์ให้บุคลากรทุกระดับสามารถเข้าถึงข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ฉบับใหม่

๒) ปรับปรุงระบบการรายงานผลให้รองรับการเข้าถึงโปรแกรมที่ทันสมัยได้ รวมถึงควรมีการพัฒนากระบวนการรายงานผลผ่าน Smart phone เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงและการจัดทำรายงาน

๓) ควรกำหนดให้หน่วยงานในสังกัดทั้งหน่วยงานในส่วนกลางและส่วนภูมิภาครับผิดชอบไปปฏิบัติงานตามภารกิจที่รับผิดชอบ (Function) ส่วนหน่วยงานส่วนภูมิภาคซึ่งมีหน้าที่ปฏิบัติงานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัด (Area) ด้วย แต่ทั้งนี้ วิสัยทัศน์หลักของหน่วยงานในส่วนภูมิภาคควรจะเป็นวิสัยทัศน์กรมฯ

๔) การสื่อสารวิสัยทัศน์ใหม่จะมีการเน้นบทบาทภารกิจของกรมในการเป็นหน่วยงานควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน เพื่อให้การสื่อสารสามารถเข้าถึงบุคลากรได้อย่างทั่วถึงและซึมซาบถึงบทบาทภารกิจนี้ จึงเห็นว่าสื่อที่เป็นบทเพลงน่าจะเข้าถึงได้ง่าย จึงเห็นควรจะมีการกำหนดเพลงประจำกรมขึ้นเพื่อใช้ในการสื่อสารในเรื่องนี้ด้วย

๕) การสื่อสารประชาสัมพันธ์แผนยุทธศาสตร์ใหม่ควรจะดำเนินการในทุกช่องทางที่กรมฯ สามารถประชาสัมพันธ์ ได้ทั้งทางสื่อเอกสารสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้เกิดการรับรู้ในวงกว้าง

๖) ในปีแรกที่เริ่มมีการใช้แผนยุทธศาสตร์ฉบับใหม่ควรกำหนดให้มีการสื่อสารทิศทางการดำเนินงานการฝึกอบรมทุกหลักสูตรที่กองการเจ้าหน้าที่ได้จัดตลอดทั้งปี

๗) ให้ทุกหน่วยงานต้องสื่อสารทิศทางการดำเนินงานเป็นรูปธรรม เช่น การแสดงวิสัยทัศน์ไว้ท้ายหนังสือราชการ การแสดงข้อมูลวิสัยทัศน์ในหน้าจอของเครื่องคอมพิวเตอร์ทุกเครื่องโดยให้ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ดำเนินการจัดทำโปรแกรม เป็นต้น



๕.๒ การติดตามและประเมินผล

โดยที่การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติเกี่ยวข้องกับทุกหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก การที่จะวัดความสำเร็จในการบรรลุเป้าประสงค์ในระดับต่าง ๆ จำเป็นต้องมีการติดตามและประเมินผล เพื่อช่วยให้ทราบถึงความก้าวหน้า ปัญหาอุปสรรค ผลกระทบที่เกิดขึ้น อันจะช่วยให้ผู้รับผิดชอบพิจารณาหาแนวทางแก้ไขต่อไป การติดตามและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ จะต้องอาศัยดัชนีชี้วัดความสำเร็จในหลายมิติ และหลายระดับ เพื่อให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการแนวใหม่ ดังนี้

๑) การติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์ที่มีการริเริ่มให้มีการจัดเก็บเพื่อวัดประสิทธิภาพของระบบการขนส่งทางถนนให้ดำเนินการติดตามและประเมินผลในปีที่ ๓ และปีที่ ๕ ของแผนยุทธศาสตร์ เพื่อ สรุปบทเรียนและข้อ เสนอแนะสำหรับ การพัฒนาการวัดผลสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ต่อไป

๒) การติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการประจำปี โดยให้ทุกหน่วยงานจัดทำรายงานผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และจัดทำรายงานผลรายไตรมาสเพื่อแสดงถึงความก้าวหน้า และปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ให้ผู้บริหารทุกระดับทราบและดำเนินการแก้ไขเพื่อให้การดำเนินการบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ รวมถึงการจัดทำรายงานผลงานประจำปีเผยแพร่สู่สาธารณะ

๓) การติดตามผลการใช้จ่ายเงินงบประมาณ ผลการจัดซื้อจัดจ้าง และการเบิกจ่ายเงินงบประมาณ เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด

๔) การติดตามผลตามคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปีที่กำหนดไว้แล้ว โดยมีการกำหนดระยะเวลาการติดตามประเมินผลตนเองในรอบ ๖ เดือน ๙ เดือน และ ๑๒ เดือน

๕) ควรมีกลไกเชื่อมโยงการประเมินผลงานรายบุคคลกับผลงานในระดับสำนัก/กอง เพื่อเชื่อมโยงกับผลงานในระดับกรมฯ เพื่อแสดงถึงผลสำเร็จของการถ่ายทอดแผนยุทธศาสตร์สู่ระดับหน่วยงานและระดับบุคคล

จะเห็นว่าการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานจะมีอยู่ในหลายระดับและหลายมิติ จึงควรมีการออกแบบพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่มีการบูรณาการกันและเป็นประโยชน์สำหรับเป็นเครื่องมือ ในการวัดความ ก้าวหน้าของการดำเนินงาน และทราบสาเหตุของการดำเนินการที่ไม่เป็นไปตามแผนเพื่อร่วมกันหาแนวทางแก้ไขต่อไป

๕.๓ สรุป

การนำแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมากเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนแผนอย่างมีส่วนร่วมที่เกิดจากการร่วมแรง ร่วมใจ ในการผลักดันการดำเนินงานให้สามารถบรรลุเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ที่กำหนดได้ โดยจะต้องมีการสื่อสารทำความเข้าใจถึงทิศทางขององค์กร การประสานงานความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ รวมถึงจะต้องมีระบบการติดตามประเมินผลในระดับต่าง ๆ อย่างมีบูรณาการ





ภาคผนวก ก

สถิติการขนส่งและคมนาคมที่รวบรวมโดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม จากเว็บไซต์ www.mot.go.th ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน ทั้งนี้ จำนวนประชากรของประเทศไทย

จำนวนประชากรของประเทศไทย มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา ประมาณร้อยละ ๐.๔๙ ซึ่งเมื่อพิจารณาเป็นรายภาค จะพบว่า ภาคตะวันออก มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยสูงสุด คือประมาณร้อยละ ๑.๑๗ ภาคที่มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่ำสุด คือ ภาคเหนือ ประมาณร้อยละ ๐.๑๒

หน่วย : ล้านคน

ปี	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	๑๐.๓	๑๐.๔	๑๐.๕	๑๐.๕	๑๐.๖
เหนือ	๑๑.๘	๑๑.๘	๑๑.๘	๑๑.๘	๑๑.๘
ตะวันออกเฉียงเหนือ	๒๑.๖	๒๑.๖	๒๑.๗	๒๑.๘	๒๑.๘
กลาง	๓.๐	๓.๐	๓.๐	๓.๐	๓.๐
ตะวันออก	๔.๖	๔.๗	๔.๗	๔.๘	๔.๘
ตะวันตก	๓.๗	๓.๗	๓.๗	๓.๗	๓.๗
ใต้	๘.๙	๙.๐	๙.๑	๙.๑	๙.๒
รวม	๖๓.๙	๖๔.๑	๖๔.๕	๖๔.๘	๖๕.๑

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามภาคการผลิต

อัตราการเพิ่มเฉลี่ยของ GDP ในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา อยู่ที่ประมาณร้อยละ ๕.๙๕๗ ซึ่งเมื่อพิจารณาเป็นภาคการผลิต จะพบว่า ภาคการผลิตด้านสินค้าที่ผลิตด้วยเครื่องจักร มีอัตราการขยายตัวสูงสุด ภาคการผลิตด้านก่อสร้าง มีการขยายการผลิตต่ำสุด ประมาณ ๓.๙๘ ส่วนภาคการคมนาคมขนส่งและสื่อสาร มีอัตราการประมาณร้อยละ ๔.๓๖

หน่วย : ล้านบาท

ภาคการผลิต	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖*
การเกษตร	๙๔๕,๖๐๖	๑,๑๓๗,๕๗๗	๑,๓๑๐,๙๙๕	๑,๔๒๙,๓๖๒	๑,๔๕๙,๑๕๐
เหมืองแร่และหิน	๓๒๖,๗๔๒	๓๖๖,๙๙๘	๔๐๐,๕๗๔	๔๘๔,๒๖๑	๔๙๕,๓๔๑
สินค้าที่ผลิตด้วยเครื่องจักร	๒,๘๖๐,๑๘๙	๓,๓๕๘,๒๗๔	๓,๒๙๔,๓๓๒	๓,๔๗๘,๕๖๒	๓,๕๗๘,๔๒๕
การก่อสร้าง	๒๗๑,๒๕๗	๓๐๒,๗๙๑	๓๐๖,๖๒๒	๓๓๘,๓๖๐	๓๔๕,๙๕๕
การคมนาคมขนส่งและสื่อสาร	๗๒๙,๖๖๖	๗๖๖,๕๙๙	๗๘๙,๕๗๐	๘๕๙,๘๑๑	๘๙๙,๔๗๕
รถจักรยานยนต์และสินค้าครัวเรือน	๑,๔๒๙,๙๘๕	๑,๕๖๘,๕๖๙	๑,๖๒๘,๗๙๔	๑,๗๗๙,๖๙๒	๑,๘๑๓,๓๒๑
อื่นๆ	๓,๐๙๐,๕๖๘	๓,๓๐๑,๕๘๘	๓,๕๖๙,๕๙๖	๓,๙๘๔,๖๐๗	๔,๓๑๘,๓๗๑
รวม GDP	๙,๖๕๔,๐๑๓	๑๐,๘๐๒,๓๙๖	๑๑,๓๐๐,๔๘๓	๑๒,๓๕๔,๖๕๕	๑๒,๙๑๐,๐๓๘

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

มูลค่าภาคการขนส่ง

หน่วย : ล้านบาท

ภาคการคมนาคมขนส่ง	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖*
เครื่องจักรอุปกรณ์ด้านคมนาคม	๒๑๒,๓๑๕	๒๙๘,๗๕๑	๒๙๐,๖๓๑	๔๑๘,๗๑๑	๔๑๔,๗๒๙
การขนส่งทางบก	๒๕๖,๕๔๙	๒๕๒,๓๓๙	๒๖๑,๕๖๐	๒๗๓,๖๕๔	๒๗๓,๒๒๔
การขนส่งทางน้ำ	๑๐๖,๕๖๖	๑๑๒,๖๖๔	๑๑๕,๔๑๗	๑๑๙,๘๒๔	๑๒๗,๘๘๙
การขนส่งทางอากาศ	๑๑๒,๙๘๙	๑๒๔,๐๗๙	๑๑๕,๗๘๑	๑๓๐,๖๒๕	๑๓๕,๙๓๘

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

งบประมาณที่ได้รับการจัดสรร ของกระทรวงคมนาคม

หน่วย : ล้านบาท

กระทรวงคมนาคม	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	๓๘๓.๖	๓๕๐.๙	๓๕๓.๕	๔๕๒.๘	๔๕๓
ด้านการขนส่งทางบก	๙๙,๘๖๖.๘๐	๑๑๓,๗๒๗.๓๐	๑๒๕,๔๐๖.๕๐	๑๒๖,๓๘๕.๔๐	๑๓๗,๔๖๖.๐๐
กรมการขนส่งทางบก	๒,๑๒๐.๖๐	๒,๓๒๐.๙๐	๒,๕๑๑.๔๐	๒,๖๗๔.๕๐	๒,๘๗๙.๔๐
กรมทางหลวง	๔๒,๖๒๗.๒๐	๕๐,๔๒๒.๑๐	๕๒,๙๖๖.๓๐	๕๒,๗๕๙.๑๐	๖๐,๓๓๔.๒๐
กรมทางหลวงชนบท	๒๖,๑๗๘.๓๐	๒๙,๕๙๗.๑๐	๓๓,๙๕๑.๔๐	๓๘,๐๔๕.๑๐	๔๐,๐๙๕.๒๐
สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	๔๐๘.๕	๔๖๔.๑	๖๓๙.๖	๗๐๓.๒	๕๑๐.๓
การรถไฟแห่งประเทศไทย	๑๑,๔๖๗.๐๐	๑๔,๑๔๘.๑๐	๑๘,๐๖๑.๓๐	๑๖,๖๙๕.๒๐	๑๙,๒๘๕.๖๐
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	๗,๖๒๕.๖๐	๗,๗๑๗.๘๐	๘,๕๒๙.๒๐	๙,๘๘๑.๘๐	๙,๖๖๑.๑๐
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	๘,๑๓๑.๔๐	๔,๔๘๘.๘๐	๔,๑๕๒.๘๐	๒,๓๕๒.๕๐	๑,๒๐๐.๐๐
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	๑,๓๐๘.๒๐	๔,๕๖๘.๔๐	๔,๕๙๔.๖๐	๓,๒๗๔.๐๐	๓,๕๐๐.๒๐
ด้านการขนส่งทางน้ำ	๔,๐๑๑.๙๐	๔,๕๖๕.๗๐	๔,๐๓๒.๕๐	๔,๒๓๒.๖๐	๔,๗๔๒.๑๐
กรมเจ้าท่า	๔,๐๑๑.๙๐	๔,๕๖๕.๗๐	๔,๐๓๒.๕๐	๔,๒๓๒.๖๐	๔,๗๔๒.๑๐
ด้านการขนส่งทางอากาศ	๑,๕๙๓.๔๐	๑,๓๓๑.๘๐	๑,๗๑๑.๗๐	๑,๙๔๔.๒๐	๑,๙๔๔.๙๐
กรมการบินพลเรือน	๑,๓๕๑.๖๐	๑,๑๓๑.๙๐	๑,๔๙๔.๑๐	๑,๗๑๐.๐๐	๑,๗๐๘.๓๐
สถาบันการบินพลเรือน	๒๔๑.๘	๑๙๙.๙	๒๑๗.๕	๒๓๔.๒	๒๓๖.๖
รวมทั้งสิ้น	๑๐๕,๘๕๕.๗๐	๑๑๙,๙๗๕.๗๐	๑๓๑,๕๐๔.๑๐	๑๓๓,๐๑๕.๐๐	๑๔๔,๖๐๖.๐๐

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ปริมาณน้ำมันที่ใช้ในการคมนาคมขนส่ง แยกตามประเภทการขนส่ง

หน่วย : พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ

รูปแบบการขนส่ง	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*
การขนส่งทางบก	๑๙,๒๙๙	๒๐,๑๔๔	๒๑,๑๕๘	๒๑,๔๗๗	๒๑,๑๓๖
- การคมนาคมขนส่งทางถนน	๑๙,๒๑๑	๒๐,๐๕๗	๒๑,๐๗๒	๒๑,๓๘๕	๒๑,๐๕๖
- การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ	๘๘	๘๗	๘๖	๙๒	๘๐
การขนส่งทางน้ำ	๑,๔๔๓	๑,๑๗๕	๙๑๑	๙๒๐	๑,๑๕๙
- ทางน้ำภายในประเทศ	๗๗	๑๔๗	๑๕๒	๐	๐
- ทางน้ำต่างประเทศ	๑,๓๖๖	๑,๐๒๘	๗๕๙	๐	๐
การขนส่งทางอากาศ	๓,๘๕๒	๔,๑๕๐	๔,๑๖๒	๔,๕๔๖	๔,๕๐๖
- ภายในประเทศ	๒๕๘	๒๖๕	๒๖๑	๐	๐
- ระหว่างประเทศ	๓,๕๙๔	๓,๘๘๕	๓,๙๐๑	๐	๐

ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

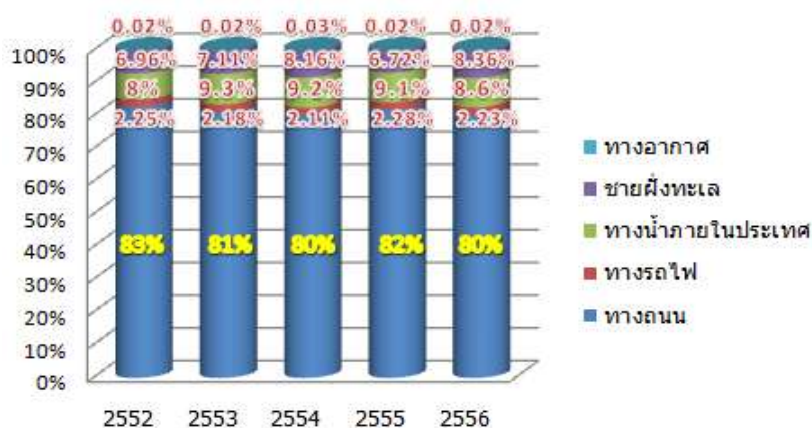
การขนส่งสินค้าภายในประเทศ ตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๕๖

หน่วย : พันตัน

การขนส่งสินค้า	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖*
ทางถนน	๔๒๓,๖๗๗	๔๒๐,๔๔๙	๔๐๖,๕๓๘	๔๒๕,๘๐๔	๔๒๖,๐๘๖
ทางรถไฟ	๑๑,๕๑๗	๑๑,๒๘๘	๑๐,๖๖๗	๑๑,๘๔๙	๑๑,๘๑๗
ทางน้ำภายในประเทศ	๔๑,๕๖๑	๔๘,๑๘๕	๔๖,๙๓๒	๔๗,๔๒๓	๔๗,๔๒๒
ชายฝั่งทะเล	๓๕,๖๙๒	๓๖,๗๓๑	๔๑,๒๗๓	๓๔,๙๖๘	๔๔,๒๖๑
ทางอากาศ	๑๐๔	๑๒๑	๑๓๑	๑๓๐	๑๒๒
รวม	๕๑๒,๕๕๑	๕๑๖,๗๗๔	๕๐๕,๕๔๑	๕๒๐,๑๗๔	๕๒๙,๗๐๘

ที่มา : กรมเจ้าท่า กรมการบินพลเรือน การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รูปภาพแสดงสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศ



มูลค่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขาเข้า – ขาออก

หน่วย : ล้านบาท

รูปแบบการนำเข้า	สินค้าขาเข้า		สินค้าขาออก	
	ปี พ.ศ.๒๕๕๕	ปี พ.ศ.๒๕๕๖	ปี พ.ศ.๒๕๕๕	ปี พ.ศ.๒๕๕๖
ทางเรือ	๕,๔๙๔,๔๐๘	๕,๓๑๑,๖๒๙	๔,๘๙๐,๙๖๔	๔,๘๙๓,๙๙๕
ทางรถไฟ	๖๔๔	๖๑๒	๕,๖๐๙	๓,๘๒๑
ทางรถยนต์	๕๑๑,๒๓๑	๔๖๗,๑๖๖	๕๙๕,๒๓๘	๕๙๙,๙๕๓
ทางเครื่องบิน	๑,๗๙๘,๔๔๒	๑,๘๖๙,๗๓๔	๑,๕๘๐,๐๒๔	๑,๓๘๘,๓๗๒
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	๘,๓๒๖	๒,๙๙๖	๑๐,๖๕๓	๑,๕๐๑
รวม	๗,๘๑๓,๐๕๑	๗,๖๕๒,๑๓๖	๗,๐๘๒,๔๘๘	๖,๘๘๗,๖๔๒

ที่มา: กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขาเข้า – ขาออก

หน่วย : พันตัน

รูปแบบการนำเข้า	สินค้าขาเข้า		สินค้าขาออก	
	ปี พ.ศ.๒๕๕๕	ปี พ.ศ.๒๕๕๖	ปี พ.ศ.๒๕๕๕	ปี พ.ศ.๒๕๕๖
ทางเรือ	๙๒,๙๗๖	๘๗,๓๙๑	๑๐๑,๓๔๒	๙๘,๖๙๖
ทางรถไฟ	๘	๗	๙๕	๙๐
ทางรถยนต์	๑๒,๑๙๔	๑๒,๗๒๓	๑๒,๓๘๐	๑๓,๔๑๙
ทางเครื่องบิน	๓๑๙	๒๘๒	๔๒๗	๓๙๗
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	๑	๑	๑	๐
รวม	๑๐๕,๔๙๘	๑๐๐,๔๐๔	๑๑๔,๒๔๕	๑๑๒,๖๐๓

ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗

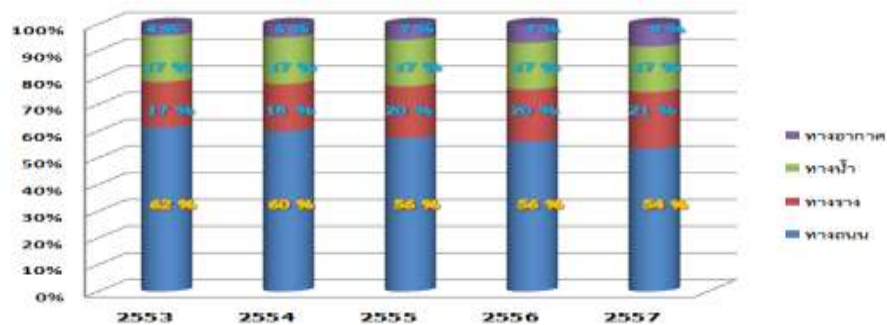
หน่วย : พันคน

การขนส่งผู้โดยสาร	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗
รถโดยสาร ขสมก.	๓๘๒,๖๘๒	๓๗๔,๙๐๖	๓๕๕,๑๓๔	๓๔๑,๕๔๐	๓๑๕,๓๖๒
รถโดยสาร บขส.	๑๐,๘๓๔	๑๐,๕๔๕	๑๐,๑๑๒	๙,๕๙๙	๘,๖๒๐
รถไฟ	๔๔,๕๓๕	๔๔,๐๕๔	๔๑,๗๖๑	๓๗,๓๔๓	๓๖,๔๒๕
รถไฟฟ้าใต้ดิน	๖๔,๕๕๓	๖๙,๕๐๒	๘๐,๖๐๒	๘๔,๖๘๐	๙๒,๔๒๑
ทางน้ำ	๑๑๐,๙๔๓	๑๑๒,๑๑๔	๑๑๐,๖๓๖	๑๐๘,๙๙๒	๑๐๒,๘๑๐
ทางอากาศ	๒๖,๙๓๕	๓๑,๑๘๔	๓๖,๓๒๕	๔๓,๓๓๑	๕๐,๖๒๓

ที่มา : กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

รูปแสดงสัดส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารของประเทศ



ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถ ขสมก.

หน่วย : พันคน

จำนวนผู้โดยสาร	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*
รถโดยสารธรรมดา	๑๗๕,๓๒๙	๑๗๖,๑๖๙	๑๕๐,๗๕๒	๑๔๕,๐๙๐	๑๓๙,๑๑๖
รถโดยสารปรับอากาศ	๒๐๗,๓๕๓	๑๙๘,๗๓๗	๒๐๔,๓๘๒	๑๙๖,๔๕๐	๑๗๖,๒๔๖
รวม	๓๘๒,๖๘๒	๓๗๔,๙๐๖	๓๕๕,๑๓๔	๓๔๑,๕๔๐	๓๑๕,๓๖๒

สัดส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทย แยกตามประเภทการเดินทาง

หน่วย : ร้อยละ

ประเภทการเดินทาง	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗
- ทางอากาศ	๗๘.๔	๗๗.๗	๗๗.๖	๖๙.๑	๘๑
- ทางบก	๑๙.๑	๑๙.๓	๑๙.๕	๒๘.๑	๑๖.๔
- ทางน้ำ	๒.๕	๓	๒.๙	๒.๗	๒.๗

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ไม่รวมนักท่องเที่ยวที่ถือหนังสือเดินทางเข้าประเทศไทย ๙๐ วัน และผู้ที่เดินทางข้ามแดน

ระยะทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ปี	ทางบำรุง (กม.)			ทางก่อสร้าง และทางรักษา สภาพ (กม.)	ระยะทางทั้งสิ้น (กม.)	ความหนาแน่น (กม. ต่อ ตร.กม.)
	คอนกรีต-ลาดยาง	ลูกรัง	รวม			
๒๕๕๗	๖๗,๒๖๗	๒๘๐	๖๗,๕๔๗	๗๐๕	๖๘,๒๕๒	๐.๑๓
๒๕๕๖	๖๗,๒๖๗	๒๘๐	๖๗,๕๔๗	๗๐๖	๖๘,๒๕๓	๐.๑๓
๒๕๕๕	๖๖,๖๓๑	๒๔๐	๖๖,๘๗๑	๗๕๒	๖๗,๖๒๓	๐.๑๓
๒๕๕๔	๖๖,๑๐๔	๒๓๗	๖๖,๓๔๑	๙๐๕	๖๗,๒๔๖	๐.๑๓
๒๕๕๓	๖๖,๐๔๖	๒๓๓	๖๖,๓๑๘	๙๙๗	๖๗,๓๑๕	๐.๑๓
๒๕๕๒	๖๕,๓๖๖	๒๖๔	๖๕,๖๓๐	๘๖๕	๖๖,๔๙๕	๐.๑๓
๒๕๕๑	๖๔,๙๗๗	๒๓๑	๖๕,๒๐๘	๑,๐๕๘	๖๖,๒๖๖	๐.๑๓
๒๕๕๐	๖๒,๙๘๘	๒๑๘	๖๓,๒๐๖	๑,๕๓๙	๖๔,๗๔๕	๐.๑๓
๒๕๔๙	๖๒,๑๗๗	๒๒๕	๖๒,๔๐๓	๑,๗๕๔	๖๔,๑๕๖	๐.๑๓
๒๕๔๘	๖๑,๔๖๘	๒๗๙	๖๑,๗๔๗	๑,๓๑๕	๖๓,๐๖๒	๐.๑๒
๒๕๔๗	๖๑,๒๓๘	๓๔๘	๖๑,๕๘๖	๑,๗๐๒	๖๓,๒๘๗	๐.๑๒

ที่มา : กรมทางหลวง

ระยะทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

ปี	ทางบำรุง (กม.)			ความหนาแน่น (กม. ต่อ ตร.กม.)
	คอนกรีต-ลาดยาง	ลูกรัง	รวม	
๒๕๕๘	๔๓,๑๕๐	๔,๓๕๗	๔๗,๕๐๗	๐.๐๙
๒๕๕๗	๔๒,๘๐๙	๔,๘๓๒	๔๗,๖๔๐	๐.๐๙
๒๕๕๖	๔๒,๗๓๖	๔,๗๑๘	๔๗,๔๕๔	๐.๐๙
๒๕๕๕	๔๒,๒๓๑	๕,๒๗๘	๔๗,๕๐๘	๐.๐๙
๒๕๕๔	๔๒,๐๕๔	๕,๑๓๗	๔๗,๑๙๑	๐.๐๙
๒๕๕๓	๔๐,๗๗๗	๔,๘๕๔	๔๕,๖๓๑	๐.๐๙

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

จำนวนรถทั่วประเทศสะสม แยกตามชนิดเชื้อเพลิง ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

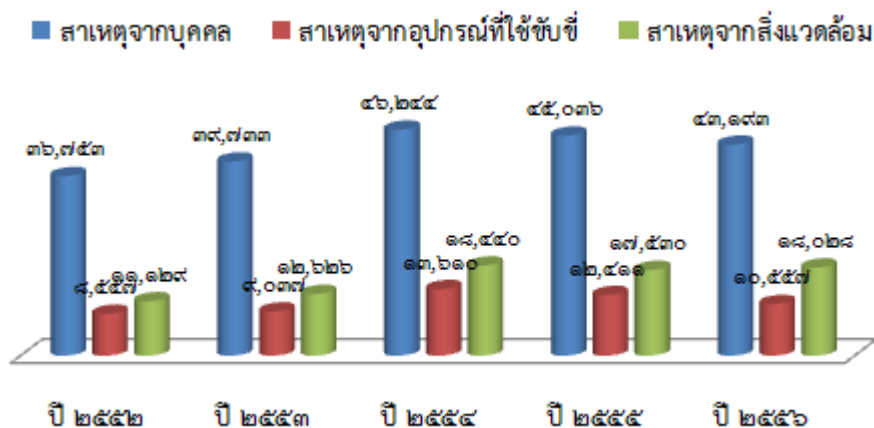
ชนิดเชื้อเพลิง	จำนวนรถ (คัน)	อัตราส่วน (ร้อยละ)
เบนซิน	๒๕,๑๓๖,๘๓๑	๖๘.๘๘
ดีเซล	๙,๓๘๙,๒๐๙	๒๕.๗๓
LPG	๑,๒๔๗,๖๓๕	๓.๔๒
CNG	๔๑๗,๐๗๖	๑.๑๔
ไฟฟ้า	๒,๐๒๕	๐.๐๑
ไม่ใช่เชื้อเพลิง	๑๘๘,๒๔๔	๐.๕๒
ไฮบริด	๖๗,๖๖๓	๐.๑๙
อื่น ๆ	๔๖,๗๑๕	๐.๑๓
รวม	๓๖,๔๙๕,๓๙๘	๑๐๐

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

หน่วย : ราย

ลำดับที่	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	ปี ๒๕๕๒	ปี ๒๕๕๓	ปี ๒๕๕๔	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖
	สาเหตุจากบุคคล	๓๖,๗๕๓	๓๙,๗๓๓	๔๖,๒๔๔	๔๕,๐๓๖	๔๓,๑๙๓
๑	เมาสุรา	๙,๔๘๑	๗,๖๔๑	๕,๔๖๐	๓,๗๘๒	๒,๖๔๕
๒	ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	๕,๑๖๓	๖,๒๔๗	๗,๔๐๒	๖,๘๙๑	๗,๔๗๐
๓	ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	๓,๖๐๗	๔,๖๒๙	๕,๓๘๗	๖,๖๖๖	๖,๓๑๔
๔	ขับรถตามกระชั้นชิด	๓,๓๙๙	๔,๑๗๕	๕,๒๒๐	๕,๒๔๕	๔,๖๑๘
๕	ขับรถไม่ชำนาญ	๑,๖๒๖	๑,๗๓๖	๒,๖๑๔	๒,๓๙๐	๓,๐๔๓
	สาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่	๘,๕๕๗	๙,๐๓๗	๑๓,๖๑๐	๑๒,๔๑๑	๑๐,๕๕๗
๑	ระบบห้ามล้อขัดข้อง	๙๐๖	๑,๖๒๙	๒,๙๙๑	๒,๘๖๘	๒,๒๖๗
๒	ระบบบังคับเลี้ยวขัดข้อง	๑๘๓	๑๙๔	๑๘๔	๑๙๔	๓๓๗
๓	ยางเสื่อมสภาพ	๑๕๔	๒๐๑	๕๘๖	๖๘๐	๔๐๓
๔	ระบบไฟฟ้าขัดข้อง	๙๑	๑๓๐	๑๙๗	๑๖๗	๒๒๖
๕	ห้ามล้อมือชำรุด	๖๓	๑๑๐	๑๖๖	๒๒๓	๒๒๗

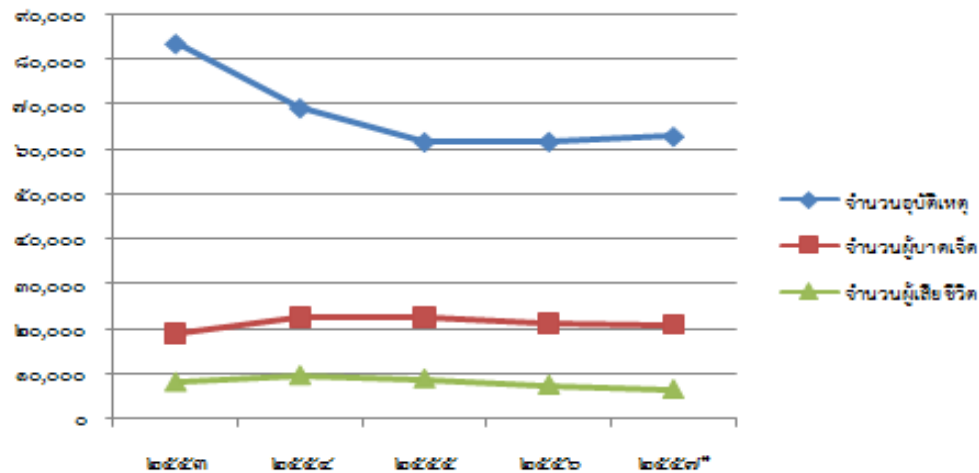


ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สถิติอุบัติเหตุจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

รูปแบบการขนส่ง	อุบัติเหตุที่ได้รับรายงาน (ครั้ง)					ผู้บาดเจ็บ (ราย)					ผู้เสียชีวิต (ราย)				
	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*
- ถนน	๘๓,๓๓๖	๖๘,๗๘๑	๖๑,๑๙๔	๖๑,๓๒๓	๖๒,๗๔๕	๑๘,๖๖๗	๒๒,๓๔๖	๒๒,๓๔๔	๒๐,๙๐๖	๒๐,๗๖๐	๗,๙๙๖	๙,๔๙๖	๘,๗๔๕	๗,๓๖๔	๖,๓๗๐
- รถไฟ	๒๙๑	๔๙๒	๔๘๖	๔๕๕	๑๗๕	๑๕๑	๒๒๘	๒๓๓	๒๒๒	๑๑๑	๘๑	๑๐๔	๑๐๗	๘๙	๕๐
- น้ำในประเทศ	๑๐	๑๐	๒๕	๘	๑๒	๒๐	๐	๖	๑๒	๖	๖	๕	๑๒	๑	๔
- เลียบชายฝั่ง	๑๐	๑๐	๖	๘	๑๗	๓๐	๐	๑	๒๑	๕๕	๐	๑๓	๑	๑๑	๖
- ทะเล	๕	๕	๒	๐	๐	๓	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
- อากาศ	๖	๑๑	๗	๑๔	๕	๒	๔	๖	๑๖	๗	๐	๒	๑	๑	๑
รวม	๘๓,๖๕๘	๖๙,๓๐๙	๖๑,๗๒๐	๖๑,๘๐๘	๖๒,๙๕๔	๑๘,๘๗๓	๒๒,๕๗๘	๒๒,๕๘๐	๒๑,๑๓๗	๒๐,๙๓๙	๘,๐๘๓	๙,๖๒๐	๘,๘๖๖	๗,๔๖๖	๖,๔๓๑

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรมการขนส่งทางบก



การเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั่วราชอาณาจักร ในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเพิ่มต่อปีลดลงต่ำสุดในปี ๒๕๕๔ ถึงร้อยละ ๑๗.๑๕ ส่วนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต มีอัตราการขยายตัวต่ำกว่าศูนย์ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ โดยในปี ๒๕๕๗ พบว่ามีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ๑๐ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน มีอัตราอุบัติเหตุทางถนน ๑๗ ครั้ง ต่อยานพาหนะจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน และส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุทางถนน สาเหตุยังคงเกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นหลัก รองลงมาคือรถยนต์นั่ง

เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกและจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ 30 กันยายน 2553 - 2557

ประเภทรถ	ปีงบประมาณ 2553		ปีงบประมาณ 2554		ปีงบประมาณ 2555		ปีงบประมาณ 2556		ปีงบประมาณ 2557		อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อ จำนวนรถจดทะเบียน(10,000คัน)				
	จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	2553	2554	2555	2556	2557
รถจักรยานยนต์	38,815	17,152,642	19,311	18,033,949	19,122	18,927,725	20,239	19,835,892	18,713	20,264,988	22.63	10.71	10.10	10.20	9.23
รถยนต์นั่ง	29,650	4,416,728	16,567	4,928,192	15,934	5,565,157	16,664	6,602,119	16,041	7,199,507	67.13	33.62	28.63	25.24	22.28
รถบรรทุกเล็ก (ปีกอ้า)	17,247	4,852,997	8,702	5,103,772	8,823	5,351,187	9,506	5,679,083	9,044	5,917,392	35.54	17.05	16.49	16.74	15.28
รถแท็กซี่	4,988	95,936	2,955	102,585	2,861	108,245	2,504	114,450	2,009	114,102	519.93	288.05	264.31	218.79	176.07
รถบรรทุก 6 ล้อ	1,712	361,443	972	373,985	1,061	388,456	1,084	408,948	1,004	422,793	47.37	25.99	27.31	26.51	23.75
รถบรรทุก 10 ล้อ	2,238	274,907	925	283,783	977	297,760	997	318,956	874	333,042	81.41	32.60	32.81	31.26	26.24
รถโดยสารเล็ก(ตู้)	1,740	391,364	869	401,839	886	415,335	897	428,528	826	434,400	44.46	21.63	21.33	20.93	19.01
รถโดยสารขนาดใหญ่	1,661	129,690	964	132,749	961	136,943	829	138,677	663	142,255	128.07	72.62	70.18	59.78	46.61
รถสามล้อเครื่อง	697	22,850	254	22,578	279	22,272	267	22,263	218	22,125	305.03	112.50	125.27	119.93	98.53
รถอื่นๆ	1,732	312,742	1,294	377,334	1,415	436,165	1,567	503,987	1,326	557,582	55.38	34.29	32.44	31.09	23.78
รวม	98,748	27,698,557	51,519	29,383,432	50,904	31,213,080	52,987	33,548,916	49,392	34,850,604	35.65	17.53	16.31	15.79	14.17

เปรียบเทียบผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกและจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ 30 กันยายน 2553 - 2557

ณ 30 กันยายน 2553		ณ 30 กันยายน 2554		ณ 30 กันยายน 2555		ณ 30 กันยายน 2556		ณ 30 กันยายน 2557		อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่อ จำนวนรถจดทะเบียน(10,000คัน)				
ผู้เสียชีวิตและ บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	ผู้เสียชีวิตและ บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	ผู้เสียชีวิตและ บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	ผู้เสียชีวิตและ บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	ผู้เสียชีวิตและ บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนรถ จดทะเบียน (คัน)	2553	2554	2555	2556	2557
50,775	27,698,557	28,616	29,383,432	28,869	31,213,080	29,355	33,548,916	26,008	34,850,604					

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ รวบรวมโดย : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน ข้อมูล ณ วันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๘

ภาคผนวก ข

นโยบายรัฐบาล นโยบาย คสช. และนโยบายกระทรวงคมนาคม

นโยบายรัฐบาล และนโยบาย คสช.

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การทำงานของ คสช. ๙ ด้าน และนโยบายรัฐบาล ได้ประกาศเจตนารมณ์และนโยบายในการบริหารงานอย่างชัดเจน โดยเจตนารมณ์ เพื่อยุติความขัดแย้งของคนในชาติ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจและฟื้นฟูความเชื่อมั่นภายใต้ระบบบริหาร นิติบัญญัติ และตุลาการ การสร้างเสถียรภาพในทุกมิติ ทั้งด้านการเมือง ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม เพื่อเปลี่ยนผ่านประเทศไทยไปสู่การปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขอย่างสมบูรณ์และยั่งยืน โดยมีการกำหนดนโยบายการบริหารงานที่สำคัญไว้ ๑๔ เรื่อง ต่อมาเมื่อวันศุกร์ที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ผบ.ทบ. และหัวหน้า คสช. ประกาศค่านิยมหลักของคนไทย ๑๒ ข้อ และยุทธศาสตร์การทำงานของ คสช. ๙ ด้าน

ยุทธศาสตร์การทำงานของ คสช. ๙ ด้าน เป็นการกำหนดไว้ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑ คือ สังคมจะต้องอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ความเสมอภาค เป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง ได้แก่

๑. การสร้างความเป็นธรรมในสังคม
๒. การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน
๓. สร้างความเข้มแข็งภาคการเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน
๔. ปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน
๕. การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม
๖. การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
๗. การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารงานของรัฐวิสาหกิจให้เกิดประโยชน์กับประชาชนในการใช้บริการอย่างแท้จริง
๘. การปรับปรุงระบบโทรคมนาคม เทคโนโลยีของชาติให้มีความมั่นคงและยั่งยืนในอนาคต ให้ทัดเทียมอาเซียนและประชาคมโลก
๙. ยุทธศาสตร์ในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชันอย่างยั่งยืน

นโยบายรัฐบาล ที่ได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ มีทั้งสิ้น ๑๑ ด้าน เน้นความมั่นคงและไร้อุจริต โดยรัฐบาลได้ตระหนักดี ว่ายว่ความรุนแรงและความเร่งด่วนของปัญหาที่มีมากประกอบกับช่วงเวลานี้เหตุการณ์ยังไม่ปกติเรียบร้อยและเทียบกับกรอบเวลาทำงานอันสั้นซึ่งรัฐบาลเห็นว่าเป็นความท้าทายต้องเร่งคิด เร่งทำ เพราะการคืนความสงบสุขแก่ประชาชนนั้น ยิ่งทำก่อน ทำจริงจัง และทำทันที จนบังเกิดผลลั มฤทธิ์เร็วที่สุดและยั่งยืนเท่าใด ยิ่งเป็นผลดีต่อประชาชนและประเทศชาติเร็วเท่านั้น โดยนโยบายรัฐบาลทั้ง ๑๑ ด้าน ประกอบด้วย

๑. การปกป้องและเชิดชูสถาบันพระมหากษัตริย์
๒. การรักษาความมั่นคงของรัฐและการต่างประเทศ
๓. การลดความเหลื่อมล้ำของสังคม และการสร้างโอกาสการเข้าถึงบริการของรัฐ
๔. การศึกษาและเรียนรู้ การทะนุบำรุงศาสนา ศิลปะและวัฒนธรรม
๕. การยกระดับคุณภาพบริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชน
๖. การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ

๗. การส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน
๘. การพัฒนาและส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัย และพัฒนา และนวัตกรรม
๙. การรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากร และการสร้างสมดุลระหว่างการอนุรักษ์ กับการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน
๑๐. การส่งเสริมการบริหารราชการแผ่นดินที่มีธรรมาภิบาล และการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ
๑๑. การปรับปรุงกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

โดยมีข้อสั่งการของหัวหน้า คสช. และนายกรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกิจกรรมฯ สามารถสรุปได้ ดังนี้

ประชุม คสช. เมื่อวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๗	<u>ด้านการบริหารราชการแผ่นดินและอื่น ๆ</u> ๑. ให้ทุกส่วนราชการเร่งดำเนินโครงการที่มีประโยชน์ต่อประชาชนอย่างทั่วถึงให้เกิดเป็นรูปธรรมโดยเร็ว เพื่อบริการประชาชน ๒. ให้ทุกส่วนราชการพิจารณาเรื่องสำคัญที่ต้องดำเนินการและจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการระยะ ๓ เดือน ๖ เดือน และ ๑ ปี พร้อมทั้งกำหนดผลสัมฤทธิ์และระยะเวลาแต่ละกิจกรรม เพื่อให้มีความชัดเจนในการปฏิบัติ รวมทั้งสามารถติดตามและประเมินผลการดำเนินการได้ แล้วส่งให้นายกรัฐมนตรีภายในวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗ ๓. ให้ทุกส่วนราชการจัดเตรียมข้อมูลในความรับผิดชอบเพื่อชี้แจงประชาชนผ่านรายการเดินหน้าประเทศไทยที่ออกอากาศทุกวันทางโทรทัศน์รวมการเฉพาะกิจแห่งประเทศไทย เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและเป็นประโยชน์ต่อประชาชน ทั้งนี้ หากส่วนราชการใดมีเรื่องจำเป็นจะต้องชี้แจงอย่างเร่งด่วนสามารถส่งเรื่องที่ต้องการชี้แจงให้ คสช. พิจารณาก่อนได้ ๔. ให้ทุกส่วนราชการติดตามข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นจากสื่อต่าง ๆ เกี่ยวกับภารกิจหรือการดำเนินงานในความรับผิดชอบ เพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงแก้ไขให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น และหากข้อมูลใดที่ไม่ตรงกับข้อเท็จจริงให้ส่วนราชการนั้นชี้แจงให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้องด้วย ๕. ให้กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาแนวทางการผลิตรถจักรยานที่มีมาตรฐานและจำหน่ายในราคาถูก และให้ คค . และกระทรวงมหาดไทยพิจารณาจัดช่องทางเดินรถที่มีความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานในทุกจังหวัดด้วย <u>ด้านสังคม</u> ๑. ตามที่ ครม. ได้มีนโยบายในการจัดระเบียบสังคม เช่น การ จัดระเบียบทางเท้า การจัดระเบียบชายหาด ให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาหาแนวทางการจัดพื้นที่ทำกินหรือใช้ประกอบอาชีพให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว เช่น การจัดตลาดนัดถนนคนเดิน เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบมีพื้นที่ในการค้าขาย เป็นการชั่วคราว ๒. ให้ทุกหน่วยงานนำข้อมูลโครงการในพระราชดำริต่าง ๆ แนวคิดเกษตรทฤษฎีใหม่ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เป็นต้น เผยแพร่ต่อสาธารณชนในสื่อต่าง ๆ ทั้งภาษาไทยและ
---	--

	ภาษาอังกฤษ โดยเฉพาะทางสื่อออนไลน์ เพื่อให้สะดวกในการเข้าถึงข้อมูล นอกจากนี้ให้ห้องสมุดของสถานศึกษาจัดให้มีข้อมูลดังกล่าวเพื่อเป็นแหล่งความรู้ในสถานศึกษาด้วย
ประชุม ครม. วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗	<u>ด้านการบริหารราชการ</u> ๑. ให้รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีกำกับให้ส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐในกำกับดูแลทำความเข้าใจและปฏิบัติตามแนวทางการทำงานของรัฐบาล ดังนี้ ๑.๑ รัฐบาลมุ่งเน้นการทำงานเชิงรุกเพื่อขับเคลื่อนนโยบายให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว หน่วยงานต่าง ๆ มีหน้าที่ในการทำความเข้าใจในนโยบายที่เกี่ยวข้อง และเร่งรัดนำไปปฏิบัติให้บังเกิดผลตามเป้าหมาย ดังนั้น ผลผลิตจากการทำงานของหน่วยงานจะต้องสะท้อนได้ว่าตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในเรื่องใด ๑.๒ รัฐบาลยึดมั่นในหลักความโปร่งใสและปราศจากการทุจริตในการปฏิบัติราชการทุกระดับ หากมีการร้องเรียนใด ๆ โดยเฉพาะในการดำเนินการตามนโยบายรัฐบาล ให้ผู้รับผิดชอบเร่งดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริง และหากตรวจสอบแล้ว พบว่าเกิดการทุจริตจะต้องดำเนินการลงโทษผู้กระทำผิดโดยทันที ๑.๓ ให้รัฐบาลมุ่งเดินหน้าสร้างความปรองดองควบคู่ไปกับการปฏิรูปส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐเป็นกลไกหนึ่งที่สำคัญในการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว โดยสนับสนุนกระบวนการสร้างความสมานฉันท์และลดความขัดแย้งในทุกโอกาส รวมทั้งเสนอแนะประเด็นพัฒนาที่นำไปสู่การปฏิรูปเพื่อให้สังคมไทยมีความสุขและพัฒนาอย่างยั่งยืน ๒. ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารประสานงานกับทุกหน่วยงานในการบูรณาการการใช้ประโยชน์ร่วมกันจากฐานข้อมูลที่มีอยู่ โดยปรับปรุงฐานข้อมูลที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้ทันสมัย และพร้อมใช้งานตลอดเวลาโดยเฉพาะฐานข้อมูลที่ใช้รองรับการให้บริการประชาชน เมื่อดำเนินการปรับปรุงแล้วเสร็จ ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารแจ้งศูนย์ดำรงธรรมทราบ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการให้บริการประชาชนแบบเบ็ดเสร็จ (One-Stop Service) ต่อไป <u>ด้านสังคม</u> ๑. ให้รองนายกรัฐมนตรี (นายยงยุทธ ยุทธวงศ์) ประสานงานกับทุกส่วนราชการ เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์การวิจัยและพัฒนา เพื่อวางรากฐานของประเทศไทยในระยะยาว โดยให้บูรณาการงบประมาณในการดำเนินการจากกองทุนหมุนเวียนที่อยู่ภายใต้การดูแลของกระทรวงการคลัง และกองทุนอื่น ๆ ของทุกหน่วยงาน ๒. ให้ทุกส่วนราชการพิจารณากำหนดแนวทางในการเตรียมความพร้อมของบุคลากรเพื่อรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ โดยในไตรมาสแรกให้ทุกส่วนราชการเร่งสำรวจความพร้อมและความเพียงพอของบุคลากรตามสาขาวิชาชีพ นอกจากนี้ให้ทุกส่วนราชการพิจารณาถึงการดูแลให้ความช่วยเหลือ อนุตรจิตาของเจ้าหน้าที่ที่เสียชีวิตจากการปฏิบัติงานในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ให้สามารถศึกษาต่อจนจบหลักสูตรการศึกษาและมีโอกาสในการทำงานที่ดีด้วย ๓. ให้กระทรวงมหาดไทยกำหนดแนวทางการจัดระเบียบสังคมตามนโยบายรัฐบาลในเรื่องต่าง ๆ เช่น การจัดระเบียบรถตู้และรถจักรยานยนต์โดยสารสาธารณะให้มีความต่อเนื่องและยั่งยืน โดยใช้กลไกเครือข่ายภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ

	<u>ด้านกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม</u> ๑. ตามที่ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๗ ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประสานทุกส่วนราชการเพื่อจัดทำแผนการเสนอร่างกฎหมายในระยะ ๑ ปี นั้น ให้ทุกส่วนราชการเร่งเสนอร่างกฎหมายที่มีความจำเป็นเร่งด่วนโดยเร็ว และให้เร่งรัดจัดกลุ่มกฎหมายโดยแบ่งออกเป็นกฎหมายที่ล้ำสมัย กฎหมายที่ลดความเหลื่อมล้ำของสังคมหรือให้สังคมดีขึ้น และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ การค้า การลงทุน หรือนวัตกรรมตามหนังสือสัญญาระหว่างประเทศ
ประชุม ครม. วันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘	<u>ด้านการบริหารราชการแผ่นดินและอื่น ๆ</u> ๑. ตามที่ ครม. ได้มีมติ (๒๗ มกราคม ๒๕๕๘) ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการจัดทำคู่มือสำหรับประชาชนตามมาตรฐาน แห่งพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ประกอบกับที่ผ่านมารัฐบาลได้จัดตั้งศูนย์บริการด้านธุรกิจ (One Stop Service) ในประเภทต่าง ๆ เช่น การค้า การลงทุน การพาณิชย์ การท่องเที่ยว การส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแล้ว นั้น ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการดำเนินการให้เป็นไปตามเวลาที่กำหนด และในส่วนของ การให้บริการของศูนย์บริการด้านธุรกิจ (One Stop Service) และศูนย์ดำรงธรรมจะต้องคำนึงถึงการเชื่อมต่อการทำงานระหว่างกัน รวมทั้งกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาติดต่อราชการด้วย ๒. ตามที่ ครม. ได้มีมติ (๗ ตุลาคม ๒๕๕๗) ให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทยพิจารณาจัดช่องทางเดินรถที่มีความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานใน ทุกจังหวัด ซึ่งได้มีการดำเนินการไปแล้ว นั้น เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา มีผู้ขับขี่รถจักรยานประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนมากขึ้น ดังนั้น ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เร่งดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุในลักษณะดังกล่าว และให้กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันจัดช่องทางเดินรถจักรยาน โดยเร่งดำเนินการในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลำดับแรก และขยายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ต่อไป พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุเช่นนี้อีก
ประชุม ครม. วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘	<u>ด้านความมั่นคง</u> ๑. ให้รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) และหน่วยงานด้านความมั่นคง เช่น กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย จัดเตรียมมาตรการรองรับหากเกิดกรณีให้บริการขนส่งสาธารณะหยุดชะงักหรือไม่สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจเกิดจากกรณีการนัดหยุดงานของผู้ทำหน้าที่ให้บริการเหล่านั้น โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานแทนเพื่อรองรับหากเกิดกรณีดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างต่อเนื่อง
ประชุม ครม. วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ (ต่อ)	<u>ด้านการต่างประเทศ</u> ๑. ให้ทุกส่วนราชการ กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนิน ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในระยะต่อไปโดยคำนึงถึงกลุ่มประเทศเป้าหมายที่รัฐบาลให้ความสำคัญ เช่น กลุ่มประเทศกัมพูชา - ลาว - เมียนมา - เวียดนาม (CLMV) กลุ่มประเทศภายใต้สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) กลุ่มประเทศภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน เอเชีย - แปซิฟิก (APEC) และประเทศหมู่เกาะต่าง ๆ นอกจากนี้ ให้เตรียมมาตรการรองรับการกีดกัน

	ทางการค้าจากต่างประเทศอันเนื่องมาจากการดำเนินการของไทยที่ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เช่น กรณีการดำเนินการด้านทรัพย์สินทางปัญญา การดำเนินมาตรการทางการเงินที่เกี่ยวกับการฟอกเงิน เป็นต้น <u>ด้านการบริหารราชการแผ่นดินและอื่น ๆ</u> ๑. ให้กระทรวงคมนาคมสร้างการรับรู้และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง ถนน เป็นต้น ให้ประชาชนได้รับทราบถึงความเป็นมาของโครงการ เส้นทางที่จะดำเนินการ และการร่วมลงทุนกับประเทศญี่ปุ่นและสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสร้างความโปร่งใสในการดำเนินการโครงการต่าง ๆ ทั้งนี้ ในการเจรจาร่วมลงทุนดังกล่าวควรกำหนดเงื่อนไขในการจัดตั้งศูนย์ซ่อมและศูนย์การเรียนรู้ในประเทศไทยเพื่อพัฒนาบุคลากรไทยให้มีศักยภาพ
ประชุม ครม. วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๘	<u>ด้านสังคม</u> ๑. ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติร่วมกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางในการเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น เช่น หากส่งผลเกิดความเสียหายให้มีการยึดใบขับขี่ ๓ เดือน หาก มีความเสียหายอย่างมากหรือทำความผิดซ้ำให้ยึดใบขับขี่ ๖ เดือน หรือ ๑ ปี หรือตลอดชีวิต ตามความเหมาะสม รวมทั้งเร่งพิจารณามาตรการพิเศษนอกเหนือจากกฎหมายปกติในการแก้ไขปัญหายั่วยุรุนแรงมอเตอร์ไซด์ตามถนนสาธารณะโดยด่วน <u>ด้านการบริหารราชการแผ่นดินและอื่น ๆ</u> ๑. ให้ทุกส่วนราชการประชาสัมพันธ์และสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนยื่นข้อร้องเรียนหรือร้องทุกข์ที่ศูนย์ดำรงธรรมของทุกส่วนราชการและทุกจังหวัด โดยสร้างความเชื่อมั่นในการดำเนินการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ให้แก่ประชาชน รวมถึงติดตามให้ความช่วยเหลือประชาชนที่ได้มีการร้องทุกข์หรือร้องเรียน ณ ที่อื่น ๆ ด้วย
ประชุม ครม. วันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘	<u>ด้านเศรษฐกิจ</u> ๑. ให้ทุกส่วนราชการจัดทำแผนการใช้จ่ายเงินสำหรับโครงการลงทุนสำคัญของรัฐบาลโดยจำแนกให้ชัดเจนว่าเป็นการใช้จ่ายเงินประเภทใด (งบประมาณ เงินกู้) จำนวนเท่าใด ในช่วงรัฐบาลนี้ (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙) และในระยะต่อไปที่จะส่งต่อให้รัฐบาลหน้า รวมทั้งพิจารณาว่าโครงการใดสามารถให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในกิจการของรัฐได้ โดยให้แล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๘ เพื่อให้รัฐบาลใช้ในการวางแผนงบประมาณและการบริหารจัดการหนี้สาธารณะต่อไป <u>ด้านการบริหารราชการแผ่นดินและอื่น ๆ</u> ๑. ให้ทุกส่วนราชการ ารดูแลการประดับธงต่าง ๆ เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติและต้อนรับบุคคลสำคัญจากต่างประเทศให้มีความเหมาะสมทั้งสถานที่และช่วงระยะเวลาในการประดับธงด้วย
ประชุม ครม. วันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘	<u>ด้านเศรษฐกิจ</u> ๑. ขณะนี้รัฐบาลมีแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะเพื่อเป็นการพัฒนาประเทศหลายโครงการ โดยใช้เงินกู้ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายเกี่ยวกับการลงทุนดังกล่าวให้ดำเนินการในลักษณะที่ไม่เป็นภาระหนี้สาธารณะของประเทศ โดยให้มีภาคเอกชนเข้ามาร่วมทุน ประกอบกับ ครม . ได้มีมติ (๒๖ พฤษภาคม

	๒๕๕๘) เห็นชอบร่างแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ที่ได้มีการกำหนดกิจการประเภทต่าง ๆ ที่ควรให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐไว้ด้วย นั้น จึงให้ทุกส่วนราชการพิจารณาแนวทางให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนในกิจการของรัฐ โดยอาจจะกำหนดแนวทางการจัดหาแหล่งเงินทุนให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนในกิจการของรัฐ โดยอาจจะกำหนดแนวทางการจัดหาแหล่งเงินทุนในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน (Public Private Partnership: PPP) ทั้งเอกชนภายในประเทศและเอกชนภายนอกประเทศเพื่อให้สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลและมติ ครม. ข้างต้น
ประชุม ครม. วันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘	<u>ด้านการบริหารราชการแผ่นดินและอื่น ๆ</u> ๑. ตามที่ได้มีการประกาศใช้ พรบ . อำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีผลบังคับใช้ในวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และมีการเปิดตัวคู่มือสำหรับประชาชนและเว็บไซต์ศูนย์รวมข้อมูลเพื่อติดต่อราชการ (www.info.go.th) ในวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ นั้น ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการเผยแพร่คู่มือดังกล่าวให้ทุกส่วนราชการ ศูนย์ดำรงธรรม และสถานเอกอัครราชทูตไทยในต่างประเทศ และให้ทุกส่วนราชการกำชับให้เจ้าหน้าที่ศึกษาและดำเนินการให้เป็นไปตาม พรบ . และคู่มือดังกล่าวด้วย
ประชุม ครม. วันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘	<u>ด้านการต่างประเทศ</u> ๑. ให้ทุกส่วนราชการที่จะมีการประชุมเจรจาหรือจัดทำความตกลงระหว่างประเทศซึ่งจะเกิดขึ้นในระยะต่อไปจะต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานใน ๓ หลักการ คือ การสร้างความไว้วางใจ การลดความหวาดระแวง และการได้รับผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกันระหว่างคู่เจรจา ทั้งนี้ ภายหลังเสร็จสิ้นการเจรจาหรือทำความตกลง ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบสร้างการรับรู้แก่ประชาชนและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น สาระสำคัญของการเจรจาหรือความตกลง สรุปผลดีและผลกระทบที่ประเทศและประชาชนจะได้รับเพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจและความเชื่อมั่นแก่ประชาชน รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนและผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ สามารถใช้ประโยชน์จากการเจรจาหรือความตกลงนั้นได้อย่างเต็มที่ นอกจากนั้น เมื่อได้มีการเจรจาหรือทำความตกลงระหว่างประเทศไปแล้วให้เร่งรัดการดำเนินการให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว
ประชุม ครม. วันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๘	<u>ด้านเศรษฐกิจ</u> ๑. ตามที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติและ ครม . มีมติ (๗ ตุลาคม ๒๕๕๗) ให้รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) ประสานงาน กับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาทบทวนเกี่ยวกับรูปแบบการก่อสร้างถนนสายต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสภาพและความจำเป็นในการใช้งานจริง โดยเฉพาะถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด อำเภอ และตำบล นั้น ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาความเหมาะสมในการวางโครงข่ายคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค โดยคำนึงถึงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทุกด้านทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศให้เป็นโครงข่ายที่ชัดเจนและเป็นระบบเพื่อรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามพื้นที่ชายแดนและการเปิดประชาคมเศรษฐกิจ

ประชุม ครม. วันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๘ (ต่อ)	อาเซียน รวมถึงการแก้ไขปัญหการจราจรติดขัด นอกจากนี้ ให้พิจารณาใช้ทางพาราเป็น ส่วนประกอบในการก่อสร้างถนนด้วย <u>ด้านการบริหารราชการแผ่นดินและอื่น ๆ</u> ๑. ให้ทุกส่วนราชการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการดำเนินการทุกอย่างของรัฐบาลให้แก่ ประชาชนตั้งแต่เริ่มแรก รวมทั้งต้องมีการแก้ไขข้อสงสัยที่เกิดขึ้น เพื่อให้ประชาชนมีความ ไว้วางใจต่อรัฐบาลและข้าราชการให้ได้ โดยไม่ควรมุ่งที่จะใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการ บังคับแต่เพียงอย่างเดียว
ประชุม ครม. วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘	<u>ด้านการบริหารราชการแผ่นดินและอื่น ๆ</u> ๑. สืบเนื่องจากผลสำเร็จ ของการจัดกิจกรรมจักรยานเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๘๓ พรรษา เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๘ นั้น ให้หน่วยงานร่วมกันรณรงค์การปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพ รวมทั้ง พิจารณาจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในทุกโอกาสต่าง ๆ ตามความเหมาะสมต่อไป

ทั้งนี้ ขอสั่งการของนายกรัฐมนตรี ข้างต้นใช้เป็นแนวทางในการบริหารราชการให้เกิดประสิทธิภาพ
ดังนั้น ในขั้นตอนการปฏิบัติ หน่วยงานจะต้องดำเนินการโดยยึดถือกฎหมาย ระเบียบ หรือมติ ครม . ที่
เกี่ยวข้องเป็นหลัก

**สรุปเรื่องที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ประชุมหัวหน้าหน่วยใน
กำกับ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๗ ที่มอบหมายกรมฯ ดังนี้**

๑. ตรวจสอบและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะและรถแท็กซี่ต่างจังหวัดด้วย
๒. สำหรับรถแท็กซี่ควรให้เหมือนกับแท็กซี่ของญี่ปุ่น ซึ่งมีความเป็นมืออาชีพ ให้มี แนวทางการแก้ไข
ปัญหาทั้งระบบที่เชื่อมโยงกัน เช่น ปัญหาเรื่องเจ้าของอุ้งรถ เวลาส่งกะรถ เป็นต้น
๓. กรณีการขอขึ้นราคาค่าโดยสารของรถแท็กซี่ควรมีการพิจารณาทั้งในส่วนของการขนส่งและ
พลังงาน รวมทั้งการปรับปรุงคุณภาพของการให้บริการไปพร้อมกัน
๔. การแก้ไขปัญหการขนส่ง ทางบกและการจราจร ควรพิจารณาในด้านต่าง ๆ เช่น จำนวนรถที่
เหมาะสม เส้นทาง ราคา ความปลอดภัย และจุดจอด ตลอดจนการเชื่อมโยงกันจากต้นทางถึงปลายทาง โดย
ยึดประชาชนเป็นหลัก
๕. การขนส่งระหว่างประเทศ ขอให้เร่งดำเนินการเจรจา /ประสานกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้เกิด
ความตกลงและแก้ไขปัญหาร่วมกัน เช่น ไทย-มาเลเซีย ไทย-กัมพูชา เป็นต้น
๖. การจัดระเบียบรถสาธารณะตามนโยบายของ คสช . ยังมีปัญหาในหลายด้าน ทั้งในเรื่องเส้นทาง
การเข้าร่วม และพื้นที่จอดรถ ซึ่ง บขส . ต้องการให้ฝ่ายบริหารกำหนดนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถ
ของแต่ละสถานี และการกำหนดที่ตั้งของสถานีหมอชิต จึงต้องมีการประชุมเป็นการเฉพาะเรื่องนี้ต่อไป

**สรุปการมอบนโยบายของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ในวาระที่
ตรวจเยี่ยมกรมฯ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๗**

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมได้รับทราบ ว่า ขบ. มีภารกิจงานในการให้บริการประชาชน
จำนวนมากและพร้อมสนับสนุน ขบ . ในการพัฒนางานด้านต่าง ๆ ทั้งงานตามนโยบายรัฐบาลและงานที่ริเริ่ม
ใหม่ ๆ โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของนโยบายที่ได้มอบไว้ ดังนี้

๑. ให้ ขบ. มีการปรับปรุงเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้กับงานบริการประชาชนด้านทะเบียนและภาษีรถที่มีปริมาณมากเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้รับบริการ และการพัฒนาการทดสอบเพื่อรองรับใบอนุญาตขับรถที่ได้มีการพัฒนาไปแล้วทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ (E-exam, E-driving) เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

๒. สนับสนุนเรื่องการจัดตั้งศูนย์นวัตกรรมที่ ขบ. กำลังดำเนินการ รวมถึงให้มีการวิจัยและพัฒนา (R&D) เพื่อคิดค้นนวัตกรรมและพัฒนาระบบงานให้ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และความต้องการของประชาชน

๓. นโยบายของรัฐบาลและนายกรัฐมนตรี “ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน” โดยในส่วน คค. มีหน้าที่ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ในส่วนของ ขบ. สามารถดำเนินการตามนโยบายนี้ในการดูแลสถานีขนส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งให้มีคุณภาพบริการที่ดี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ขบ. ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ จึงได้มอบนโยบายให้ ขบ. พิจารณารูปแบบสถานีขนส่งผู้โดยสารโดยประสงค์จะให้นำร่องจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ ให้มีความทันสมัยและมีมาตรฐานเช่นเดียวกับท่าอากาศยานที่มี Passenger Terminal Gate เพื่อเป็นตัวอย่างให้แก่จังหวัดอื่น ๆ ในการปรับปรุงและพัฒนาสถานีฯ

๔. มอบหมายให้ ขบ. พิจารณาว่าควรนำข้อมูลการพักใช้ /เพิกถอนใบอนุญาตขับรถตามที่รายงานในศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับรถสาธารณะและรถบรรทุกวัดอุณหภูมิมาเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้สาธารณชนทราบ เพื่อให้เกิดการตระหนักรู้ของสังคม (Social Awareness) โดยอาจจะเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์หรือสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดแรงกดดันจากสังคม (Social Sanction) เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งช่วยกันกำกับพนักงานขับรถให้ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากเป็นผู้ได้รับผลกระทบด้วย

๕. ให้ ขบ. จัดทำ Road Map ของการพัฒนาการอบรมและทดสอบเพื่อรองรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ที่กำหนดให้ต้องผ่านโรงเรียนสอนขับรถทั้งหมดภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ว่าจะมีการดำเนินการอย่างไรในแต่ละปีให้ชัดเจน แล้วเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง รวมถึงให้พิจารณาประเมินผลการดำเนินการยกระดับการทดสอบภาคทฤษฎีที่ปรับเกณฑ์ผ่านจาก ๗๕% เป็น ๙๐% มีผลกระทบในการปฏิบัติงานของ ขบ. หรือไม่ อย่างไร โดยให้มีการเปรียบเทียบ (Benchmark) กับระบบของประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีสถิติอุบัติเหตุทางถนนน้อย แต่อย่างไรก็ตามให้ ขบ. มุ่งเน้นยกระดับมาตรฐานการอบรมและทดสอบเพื่อรองรับใบอนุญาตขับรถให้มีมาตรฐานสูงขึ้นและเทียบเท่ามาตรฐานสากล

๖. มอบหมายให้ ขบ. พิจารณาดำเนินการจัดให้มีสนามสอบขับรถขนาดใหญ่ที่ได้มาตรฐานกระจายไปตามภูมิภาค เพื่อเป็นสนามทดสอบขับรถที่เป็นสนามกลางที่ให้การดำเนินการทดสอบขับรถภาคปฏิบัติของรถขนาดใหญ่มีมาตรฐาน

๗. สนับสนุน ขบ. ในการริเริ่มการพัฒนาเรื่องการส่งต่อข้อมูลและการกำกับดูแลเรื่องความเร็วรถในช่วงเทศกาลโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้ตรงจุดและเพิ่มความมั่นใจให้กับประชาชนผู้เดินทาง รวมถึงให้พิจารณาขยายพื้นที่ดำเนินการตามโครงการหนองคายปลอดภัยไว้ความเร็วไปยังจังหวัดภูมิภาคอื่นที่มีสถิติอุบัติเหตุจำนวนมาก เช่น สมุทรสาคร เพชรบุรี นครราชสีมา เชียงใหม่ เป็นต้น และเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนด้วย

๘. คค. มีแนวคิดในการจัดทำแผนที่สำหรับการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะให้กับผู้ใช้บริการใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล และเมืองหลักต่าง ๆ เหมือนแผนที่นำทางที่จัดทำในเมืองต่าง ๆ ของประเทศพัฒนา แล้ว

๙. มอบนโยบายให้ ขบ. พิจารณาให้ความสำคัญกับการจัดระเบียบรถเข้า- ออกตามด่านชายแดนที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๑๒ ด่าน ซึ่งในระยะแรกจะมี ๖ ด่าน เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการขนส่งข้ามแดนที่จะมีเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

สรุปการประชุมชี้แจงนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) และ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอรรถพร สิงหวิชัย) เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๘ ณ อาคาร สโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม มีดังนี้

๑. การทำงานของ คค. ต้องสอดคล้องกับนโยบายและแผนระดับชาติ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี แผนปฏิรูปประเทศ และนโยบายรัฐบาล โดยจะต้องกำหนดงานที่จะต้องดำเนินให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ และวางแผนงานในระยะปานกลางและระยะยาว เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

๒. จุดเน้นของดำเนินงานในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ มี ๕ เรื่อง ดังนี้

๒.๑ การขับเคลื่อนและผลักดันโครงการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๑๗ โครงการ (ไม่มีโครงการของ ขบ.) งบประมาณ ๑.๖ ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นที่คาดหวังของประชาชนและนักลงทุน รวมทั้งเร่งรัดการลงทุนโครงการต่าง ๆ ทั้งในส่วนของงบประมาณประจำปี และ งบประมาณกระตุ้นเศรษฐกิจ

๒.๒ การเร่งใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบให้เกิดผล ต่อระบบเศรษฐกิจ ทั้งด้านท่องเที่ยว (มารีน่า) สุขภาพประชาชน (เลนจักรยาน) และโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อชุมชนและชายแดนให้มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่

๒.๓ การปรับปรุงด้านการบริการสาธารณะ ทั้งการสร้าง และการ ให้บริการ การปรับปรุงประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจในสังกัดที่มีผลการดำเนินงานขาดทุนเพื่อ ลดภาระการอุดหนุนจากรัฐบาล รวมถึง สิ่งที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ การใช้ตั๋วร่วม (Common Ticket) ทั้ง Easy Pass และ M Pass ให้สามารถใช้บริการร่วมกันได้

๒.๔ การแก้ปัญหาและสร้างมาตรฐานใหม่ ของการเป็นหน่วยงานกำกับดูแล และ หน่วยงาน การให้บริการ โดยเฉพาะเรื่องเรือประมงที่มีปัญหา IUU ของกรมเจ้าท่า ที่ต้องดำเนินการร่วมกับกรมประมง และเรื่อง SSC ตามมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินของ ICAO ของกรมการบินพลเรือน และการจัดตั้ง กรมการขนส่งทางราง ที่จะต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จ

๒.๕ การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูของรัฐวิสาหกิจ ที่มีปัญหา ได้แก่ องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพฯ การรถไฟแห่งประเทศไทย และ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งอยู่ในการกำกับดูแลของ คค. อย่างใกล้ชิด

นอกจากนี้ รวค. ได้มอบนโยบายให้ทุกหน่วยงานดำเนินการ ดังนี้

๑) การเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยในปี คค . มีผลการเบิกจ่าย ณ วันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ งบประมาณร้อยละ ๘๑ ซึ่งเป็นสถิติที่สูงที่สุดจากผลงานที่ผ่านมาซึ่งสะท้อนถึงการเร่งดำเนินงานของทุกหน่วยงานตามนโยบายรัฐบาล ซึ่งในปีงบประมาณ พ .ศ. ๒๕๕๙ จะต้องเร่งการดำเนินงานให้มีผลงานที่มากขึ้น และยึดถือนโยบายรัฐบาลเรื่องความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้างทุกกรณี

๒) การทำงานเป็นทีมเพื่อร่วมขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ และให้ความสำคัญกับการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะต้องทราบถึงลักษณะเส้นทางคมนาคมและสินค้าที่มีการขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านด้วย

๓) ให้ทุกหน่วยงานประชาสัมพันธ์การทำงานโดยให้จัดทำเป็น VDO นำเสนอประมาณ ๔ - ๕ นาที เพื่อเป็นผลงานของ คค . ในการนำเสนอ กรม . และเป็นการสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนด้วย

๔) ให้ทุกหน่วยงานรวบรวมองค์ความรู้ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดนวัตกรรมโดยให้มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อการนี้ด้วย

๕) การกำหนด Position ของ คค. เรื่องการกระจายอำนาจให้กับท้องถิ่น

๓. นโยบายที่เกี่ยวข้องกับ ขบ. ท่าน รวค. ทราบว่า ขบ. มีภารกิจที่รับผิดชอบมาก และชมเชยการพัฒนานวัตกรรมของกรม เรื่อง DLT Check in และขอให้ประชาสัมพันธ์มากขึ้น รวมถึงรับทราบถึงความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามนโยบายที่ คค . มอบหมาย ได้แก่ การพัฒนาคุณภาพบริการรถแท็กซี่ การพัฒนาห้องน้ำภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร การเตรียมการเรื่องเส้นทางเดินรถในกรุงเทพฯ และบริเวณ ทลระหว่าง ชสมก. และรถร่วม ชสมก. และความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทย- สปป.ลาว ไทย-กัมพูชา และไทย-เวียดนาม เป็นต้น โดยมีนโยบายที่มอบให้ ขบ. ดำเนินการ ดังนี้

๑) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น ยังไม่ควรปิดสถานีขนส่งผู้โดยสารเดิมทั้ง ๒ แห่ง ควรดำเนินการแบบค่อยเป็นค่อยไปเพื่อให้สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งใหม่ที่ ๓ เป็นที่นิยมก่อน

๒) สถานีขนส่งผู้โดยสารของประเทศไทยต้องเป็นสถานีต้นแบบและเป็นผู้นำในอาเซียนมีตารางเวลาเดินรถ (Time Table) มีผู้ขายตั๋วแบบ e-ticket ที่สามารถซื้อตั๋วโดยสารของทุกบริษัทได้

๓) การจัดระเบียบรถสาธารณะโดยเฉพาะจุดจอดให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย

๔) การกำหนดอัตราค่าโดยสารจะกำหนดเป็นช่วงเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นจะทำได้หรือไม่ รวมถึงให้มีการติดตามสถานการณ์ราคาน้ำมันซึ่งมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง

๕) ทบทวนภารกิจการถ่ายโอนสถานีขนส่งผู้โดยสารให้แก่ อปท. ซึ่งต้องดำเนินการให้สถานีขนส่งมีความสะอาดและได้มาตรฐาน และมีการพัฒนาที่ยั่งยืน

ภาคผนวก ค



กฎกระทรวง

แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก

กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๘ จ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๔๓ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๔๕

ข้อ ๒ ให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ให้ความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่รถสาธารณะ การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(๔) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก

(๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

(๖) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ข้อ ๓ ให้แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก ดังต่อไปนี้

ก. ราชการบริหารส่วนกลาง

- (๑) สำนักงานเลขานุการกรม
- (๒) กองการเจ้าหน้าที่
- (๓) กองตรวจการขนส่งทางบก
- (๔) กองแผนงาน
- (๕) สำนักกฎหมาย
- (๖) สำนักการขนส่งผู้โดยสาร
- (๗) สำนักการขนส่งสินค้า
- (๘) - (๑๒) สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕
- (๑๓) สำนักบริหารการคลังและรายได้
- (๑๔) สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ
- (๑๕) สำนักวิศวกรรมยานยนต์
- (๑๖) สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
- (๑๗) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

ข. ราชการบริหารส่วนภูมิภาค

สำนักงานขนส่งจังหวัด

ข้อ ๔ ในกรมการขนส่งทางบก ให้มีกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร เพื่อทำหน้าที่หลักในการพัฒนาการบริหารของกรม ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพ คุ่มค่า รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบก โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในกรม
- (๒) ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการในกรม
- (๓) ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่าง ๆ และหน่วยงานในสังกัดกรม

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๕ ในกรรมการขนส่งทางบก ให้มีกลุ่มตรวจสอบภายใน เพื่อทำหน้าที่หลักในการตรวจสอบการดำเนินงานภายในกรม และสนับสนุนการปฏิบัติงานของกรม รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบก โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของกรม

(๒) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๖ สำนักงานเลขาธิการกรม มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไปและปฏิบัติงานสารบรรณและงานวิทยุสื่อสารของกรม

(๒) ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวกและงานเลขานุการของกรม

(๓) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานในหน้าที่ของกรม

(๔) ดำเนินการเกี่ยวกับอาคารสถานที่ และยานพาหนะของกรม

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๗ กองการเจ้าหน้าที่ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดระบบงานและบริหารงานบุคคลของกรม

(๒) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๘ กองตรวจการขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ควบคุม ตรวจสอบ และบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ ผู้ประจํารถ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ควบคุม ตรวจสอบรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

(๓) ดำเนินการเกี่ยวกับการสอบสวน สืบสวน จับกุม เปรียบเทียบปรับ และดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) ให้ความคุ้มครองช่วยเหลือผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๕ กองแผนงาน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนการปฏิบัติราชการของกรม

(๒) ศึกษา พัฒนา และประเมินผลการดำเนินงาน

(๓) ดำรวจ ประมวลผลสถิติการขนส่งทางถนน และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

(๔) ดำเนินการประสานงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการด้านการขนส่งทางบก ระหว่างประเทศ และองค์การระหว่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๐ สำนักกฎหมาย มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านกฎหมายตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญางานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม

(๓) ให้คำปรึกษา และเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง ข้อบังคับที่จำเป็นต่อการควบคุมดูแลการขนส่งทางบก

(๔) ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนากฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๑ สำนักการขนส่งผู้โดยสาร มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการและจัดระบบด้านการขนส่งผู้โดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ศึกษาและพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสาร

(๓) ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) กำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๕) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการด้านการขนส่งผู้โดยสาร

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๒ สำนักการขนส่งสินค้า มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการและจัดระบบด้านการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ศึกษาและพัฒนาด้านการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

(๓) ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) กำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(๕) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการด้านการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๓ - ๑๗ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) วางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

(๓) กำกับดูแลสถานประกอบการของเอกชนในเขตพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตจากกรมให้เป็นไปตามกฎหมาย

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๘ สำนักบริหารการคลังและรายได้ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การงบประมาณ และการพัสดุของกรม
- (๒) ดำเนินการเกี่ยวกับการรับเงินภาษีที่กรมจัดเก็บและเงินรายได้อื่น
- (๓) ดำเนินการเกี่ยวกับเงินทุนหมุนเวียนเพื่อจัดทำแผ่นป้ายทะเบียนรถ และด้านการเงินและบัญชีกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเงินรายได้อื่น

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๙ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) ศึกษาและพัฒนาระบบทะเบียนและภาษีรถ
- (๒) กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำกับดูแล และให้คำแนะนำด้านทะเบียนและภาษีรถ
- (๓) ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านทะเบียนและภาษีรถ
- (๔) ควบคุมบัญชีรถและเครื่องยนต์สำหรับรถ
- (๕) ดำเนินการเกี่ยวกับการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ กำกับดูแลและบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๒๐ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) ศึกษาและพัฒนาด้านวิศวกรรมยานยนต์และมลภาวะที่เกิดจากยานพาหนะ
- (๒) กำหนดแบบมาตรฐานและให้ความเห็นชอบรถ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถ รวมทั้งการทดสอบด้านวิศวกรรมยานยนต์

(๓) ศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาความรู้และความชำนาญของบุคลากรผู้ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมยานยนต์

(๔) ส่งเสริมและพัฒนาระบบงาน รวมทั้งเผยแพร่ความรู้เพื่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนในด้านวิศวกรรมยานยนต์

(๕) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ มาตรฐาน และดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตและกำกับดูแลการดำเนินการของสถานประกอบการที่ได้รับอนุญาตจากกรม ตลอดจนให้คำปรึกษา แนะนำ ฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้ การซ่อม และบำรุงรักษาเครื่องตรวจสอบสภาพ

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๒๑ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา พัฒนา และวางแผนระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(๒) กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำกับดูแล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ

(๓) กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำกับดูแล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับหลักสูตรของโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกและโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

(๔) ดำเนินการโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๒๒ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม รวมทั้งติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

(๒) ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม

(๓) พัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์และเครือข่าย รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำหรือฝึกอบรมการใช้คอมพิวเตอร์และการใช้โปรแกรม

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๒๓ สำนักงานขนส่งจังหวัด มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) วางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งภายในจังหวัด

(๓) กำกับดูแลสถานประกอบการภายในจังหวัดที่ได้รับอนุญาตจากกรม ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๔) กำกับดูแลและสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาและสถานีขนส่ง

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒

โสภณ ชาร์มย์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงการแบ่งส่วนราชการและอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจที่เพิ่มขึ้น และเหมาะสมกับสภาพของงานที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะทำให้การปฏิบัติภารกิจตามอำนาจหน้าที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้



กฎกระทรวง

แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก

กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๕๘

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๘ ณ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๔๓ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในข้อ ๗ แห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๗ กองการเจ้าหน้าที่ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของกรม
- (๒) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย”

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกความในข้อ ๙ แห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๙ กองแผนงาน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติราชการของกรม
- (๒) ศึกษา วิเคราะห์ และแปลงแผนยุทธศาสตร์ของกรมเพื่อจัดทำแผนงานและแผนงบประมาณเชิงยุทธศาสตร์ รวมทั้งจัดทำคำของบประมาณประจำปีของกรม
- (๓) ศึกษา วิเคราะห์ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกรม

(๔) สํารวจและวิเคราะห์ข้อมูล และประมวลสถิติเกี่ยวกับการขนส่งทางบก รวมทั้งพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

(๕) ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อจัดทำความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางบก การเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการด้านการขนส่งทางบกในกรอบความร่วมมือระดับต่าง ๆ รวมทั้งพัฒนางานด้านการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย”

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๘

พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของกองการเจ้าหน้าที่และกองแผนงาน ให้สอดคล้องกับภารกิจที่เพิ่มขึ้นและเหมาะสมกับสภาพของงานที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะทำให้การปฏิบัติภารกิจตามอำนาจหน้าที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

ภาคผนวก ง

ภาคผนวก ง

ผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในงานประจำได้เก็บรวบรวมสถิติต่างๆ ไว้ในระบบสถิติการขนส่ง ประกอบด้วย สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม จำนวนใบอนุญาตผู้ขับรถและใบอนุญาตผู้ประจำรถสะสม และใบอนุญาตประกอบการสะสม และสถิติการดำเนินงานต่าง ๆ สามารถแสดงได้ดังตารางข้อมูลต่อไปนี้

สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจำนวนผู้ประกอบการ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน

ประเภท ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	จำนวนใบอนุญาตประกอบการ(ฉบับ)			จำนวนผู้ประกอบการ(ราย)		
	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
รถโดยสารประจำทาง	๒,๑๖๑	๒,๙๑๗	๒,๙๔๐	๑,๔๙๒	๑,๔๕๐	๑,๔๖๐
รถโดยสารประจำทางระหว่าง ปท.	๑๒	๑๔	๑๔	๑	๑	๑
รถโดยสารไม่ประจำทาง	๑๓,๙๙๗	๑๙,๑๗๖	๒๗,๔๗๓	๑๓,๙๘๗	๑๙,๑๖๖	๒๗,๔๗๓
รถโดยสารไม่ประจำทางระหว่าง ปท.	๒๖๔	๒๖๕	๓๘๖	๒๖๔	๒๖๕	๓๘๖
รถโดยสารส่วนบุคคล	๖,๒๔๑	๖,๔๐๘	๖,๔๘๙	๖,๒๔๑	๖,๔๐๘	๖,๔๘๙
รถโดยสารส่วนบุคคลระหว่าง ปท.	๔	๓	๔	๔	๓	๔
รถบรรทุกไม่ประจำทาง	๑๕,๔๑๗	๑๖,๗๕๖	๑๘,๑๘๐	๑๕,๔๑๗	๑๖,๗๕๖	๑๘,๑๘๐
รถบรรทุกไม่ประจำทางระหว่าง ปท.	๗๘๘	๙๑๗	๑,๐๖๑	๗๘๘	๙๑๗	๑,๐๖๑
รถบรรทุกส่วนบุคคล	๓๖๒,๔๖๐	๓๖๕,๕๐๕	๓๖๖,๒๐๘	๓๖๒,๔๖๐	๓๖๕,๕๐๕	๓๖๖,๒๐๘
รถบรรทุกส่วนบุคคลระหว่าง ปท.	๑๕๘	๑๔๙	๑๕๗	๑๕๘	๑๔๙	๑๕๗
รถขนาดเล็ก	๖๘	๖๐	๕๔	๓๔	๒๙	๕๔
รวมทั้งสิ้น	๔๐๒,๓๖๐	๔๑๒,๑๗๐	๔๒๒,๙๕๒	๔๐๐,๘๔๖	๔๑๐,๖๕๙	๔๒๑,๔๔๓

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘

หน่วย : ฉบับ

กิจกรรม	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
ออกใบอนุญาตฯ ใหม่	๖๔,๙๖๒	๖๑,๐๐๙	๕๗,๘๓๕
ต่ออายุใบอนุญาตฯ	๑๘,๐๖๘	๑๘,๔๐๒	๑๖,๖๘๗
อื่น ๆ	๒๖๓,๘๔๒	๒๒๕,๘๐๓	๒๐๙,๗๓๐
รวมทั้งสิ้น(ราย)	๒๔๔,๘๖๔	๒๑๖,๕๗๔	๒๘๔,๒๕๒

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

สถิติการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘

หน่วย : ครึ่ง

กิจกรรม	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
ต่ออายุ	๒๖,๗๒๐,๐๒๘	๒๗,๐๙๔,๗๑๙	๒๕,๕๗๐,๑๕๕
จดใหม่	๓,๘๙๔,๓๕๙	๓,๐๐๐,๐๖๔	๒,๕๒๑,๔๐๗
แจ้งย้าย	๘๙๙,๓๖๙	๘๒๔,๕๗๖	๗๕๔,๘๗๓
โอน	๓,๗๗๙,๐๗๓	๓,๕๗๐,๗๙๐	๓,๒๘๗,๗๑๐
แจ้งเลิกใช้/แจ้งไม่ใช้รถ	๑๔๗,๔๓๖	๑๕๔,๖๐๒	๑๕๙,๐๘๙
เปลี่ยนแปลงสาระสำคัญ	๖๐๒,๙๖๔	๕๘๔,๖๐๗	๕๒๕,๙๘๒
อื่น ๆ	๕๒๖,๐๘๔	๕๑๒,๗๙๓	๕๘๓,๗๖๗
รวม	๓๖,๕๖๙,๓๑๓	๓๕,๗๔๒,๑๕๑	๓๓,๔๐๒,๗๕๕

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

สถิติการดำเนินการตรวจสภาพรถและการตรวจสอบรถ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘

หน่วย : คัน

กิจกรรม	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
รถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสภาพ	๕,๘๘๓,๗๒๗	๕,๑๑๑,๐๖๕	๔,๔๖๒,๖๒๓
รถที่ไม่ผ่านเกณฑ์การตรวจสภาพ	๔๖,๐๑๗	๓๗,๘๗๖	๓๙,๘๓๖
รถที่ตรวจจังหวัดอื่น	๑๘๒,๐๖๒	๑๙๐,๕๘๗	๑๗๖,๕๖๘
การตรวจสอบรถ	๒,๒๗๕,๕๓๘	๒,๑๒๐,๘๐๕	๑,๙๓๒,๑๑๖
รวมทั้งสิ้น	๘,๓๘๗,๓๔๔	๗,๔๖๐,๓๓๓	๖,๖๑๑,๑๔๘

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและใบอนุญาตผู้ประจำรถ

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘

หน่วย : ฉบับ

กิจกรรม	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
ออกใบอนุญาตฯ ใหม่	๓,๑๔๒,๙๗๘	๓,๑๓๕,๐๑๔	๒,๕๔๖,๘๐๕
ต่ออายุใบอนุญาตฯ	๑,๖๓๘,๕๕๖	๑,๕๖๘,๐๑๕	๒,๑๑๗,๘๖๖
ออกใบแทนใบอนุญาตฯ	๕๑๙,๒๓๐	๔๗๙,๙๕๐	๖๐๓,๐๙๙
แก้ไขรายการในใบอนุญาตฯ	๗๐๙,๖๙๒	๖๙๘,๓๘๗	๙๑๔,๔๑๖
อื่น ๆ	๔๓,๙๑๘	๓๕,๕๔๑	๕๑,๘๙๒
รวม	๖,๐๕๔,๓๗๖	๕,๙๑๖,๙๐๗	๖,๒๓๕,๐๗๘

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

สถิติจำนวนเงินรายได้จากเงินภาษีรถ เงินเพิ่ม และค่าธรรมเนียมที่เก็บได้

ปีงบประมาณ พ.ศ. พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
เงินภาษีและเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	๑๙,๘๐๕.๙๗	๒๒,๒๗๙.๘๓	๒๒,๐๐๒.๒๐
ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	๑,๒๐๗.๐๓	๑,๐๔๗.๐๙	๙๓๓.๐๕
ค่าแผ่นป้ายตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	๖๙๐.๕๙	๕๔๔.๔๕	๔๖๔.๒๙
เงินภาษีและเงินเพิ่มตามกฎหมายขนส่ง	๓,๒๑๒.๗๑	๓,๓๒๓.๐๔	๒,๘๗๙.๕๓
ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายขนส่ง	๑๙.๙๖	๑๗.๒๑	๑๗.๐๕
ค่าแผ่นป้ายตามกฎหมายขนส่ง	๓๐.๖๔	๒๗.๒๕	๒๔.๐๘
รายการ	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	๑,๑๘๕.๗๕	๑,๓๓๖.๘๕	๑,๔๑๕.๘๕
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายขนส่ง	๑๔๑.๓๙	๙๒.๑๘	๑๑๐.๖๐
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	๔๘.๐๙	๕๑.๓๕	๕๔.๑๙
รวมทั้งสิ้น	๒๖,๓๔๒.๑๓	๒๘,๗๑๙.๒๕	๒๗,๙๐๐.๘๒

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

สถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘

กิจกรรม	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
จำนวนเที่ยว	๒๓,๒๙๗,๔๔๗	๒๓,๗๖๔,๑๕๕	๒๒,๐๓๕,๘๐๕
จำนวนผู้โดยสาร (คน-เที่ยว)	๓๙๕,๕๐๙,๕๗๓	๓๘๔,๖๒๘,๗๖๕	๓๔๕,๕๐๑,๘๔๘
จำนวนเงินค่าบริการ (บาท)	๑๖๐,๐๗๕,๙๑๖	๑๖๗,๓๓๓,๔๘๔	๑๖๑,๕๔๗,๑๕๐

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

สถิติการดำเนินการเปรียบเทียบปรับ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘

รายการ	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
จำนวนผู้ฝ่าฝืน (ราย)	๑,๑๒๘,๑๑๓	๑,๐๒๐,๒๖๙	๙๗๑,๘๙๓
จำนวนเงินค่าปรับ (บาท)	๓๙๘,๑๒๐,๕๘๐	๓๕๙,๖๔๒,๙๘๔	๓๖๓,๖๒๐,๖๐๒

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน

หน่วย : คัน

ประเภทรถ	ปีงบประมาณ พ.ศ.		
	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘*
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	๓,๑๘๖,๓๒๒	๓๔,๕๑๐,๐๙๖	๓๕,๓๑๖,๘๙๓
รย. ๑ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน	๖,๖๐๒,๑๑๙	๗,๑๙๙,๕๐๗	๗,๖๐๗,๙๘๒
รย. ๒ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน ๗ คน	๔๒๘,๕๒๘	๔๓๔,๔๐๐	๔๒๙,๖๒๗
รย. ๓ รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	๕,๖๗๙,๐๘๓	๕,๙๑๗,๓๙๒	๖,๐๘๑,๐๑๖
รย. ๔ รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	๑,๕๘๒	๑,๕๙๒	๑,๖๓๓
รย. ๕ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	๓	๓	
รย. ๖ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน	๑๑๔,๔๕๐	๑๑๔,๑๐๒	๑๐๖,๓๕๕
รย. ๗ รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	๓,๒๒๑	๓,๑๑๑	๓,๐๑๕
รย. ๘ รถยนต์รับจ้างสามล้อ	๒๐,๖๘๑	๒๐,๕๓๓	๒๐,๓๗๕
รย. ๙ รถยนต์บริการธุรกิจ	๒,๗๖๙	๓,๑๖๕	๓,๖๖๒
รย.๑๐ รถยนต์บริการทัศนาจร	๑,๕๔๘	๒,๑๘๕	๓,๘๔๒
รย.๑๑ รถยนต์บริการให้เช่า	๙๒	๖๖	๕๑
รย.๑๒ รถจักรยานยนต์	๑๙,๗๒๒,๒๘๗	๒๐,๑๓๓,๘๓๔	๒๐,๒๘๑,๐๙๒
รย.๑๓ รถแทรกเตอร์	๓๘๕,๕๔๙	๔๓๕,๘๑๐	๔๗๗,๙๑๐
รย.๑๔ รถปศุสัตว์	๑๑,๑๗๙	๑๑,๕๒๘	๑๒,๑๒๓
รย.๑๕ รถใช้งานเกษตรกรรม	๙๖,๖๘๗	๙๘,๕๗๕	๑๐๒,๘๖๖
รย.๑๖ รถพ่วง	๒,๙๓๙	๓,๑๓๙	๓,๔๗๒
รย.๑๗ รถจักรยานยนต์สาธารณะ	๑๑๓,๖๐๕	๑๓๑,๑๕๔	๑๘๑,๘๖๓
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	๑,๐๘๕,๘๕๔	๑,๑๔๐,๒๕๙	๑,๑๗๘,๕๐๕
รวมรถโดยสาร	๑๓๘,๖๗๗	๑๔๒,๒๕๕	๑๕๐,๙๔๙
แยกเป็น - ประจำทาง	๘๗,๙๐๙	๘๖,๑๐๙	๘๖,๒๔๑
- ไม่ประจำทาง	๓๙,๓๘๗	๔๔,๔๓๑	๕๒,๗๗๑
- ส่วนบุคคล	๑๑,๓๘๑	๑๑,๗๑๕	๑๑,๙๓๗
รวมรถบรรทุก	๙๔๕,๘๙๓	๙๙๖,๙๖๓	๑,๐๒๖,๕๖๒
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง	๒๒๑,๒๓๔	๒๓๙,๓๗๓	๒๕๔,๖๕๐
- ส่วนบุคคล	๗๒๔,๖๕๙	๗๕๗,๕๙๐	๗๗๑,๙๑๒
โดยรถขนาดเล็ก	๑,๒๘๔	๑,๐๔๑	๙๙๔
รวมทั้งสิ้น	๓๔,๒๗๒,๑๗๖	๕,๖๕๐,๓๕๕	๓๖,๔๙๕,๓๙๘

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

จำนวนใบอนุญาตขับรถและใบอนุญาตผู้ประจำรถ จำแนกตามประเภทใบอนุญาต ณ วันที่ ๓๐ กันยายน

หน่วย : ฉบับ

ประเภทใบอนุญาต	ปีงบประมาณ		
	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
รวมใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	๒๖,๙๐๙,๗๙๗	๒๗,๗๗๐,๔๔๔	๒๘,๑๗๒,๔๔๗
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	๙๕๑,๗๑๖	๘๔๗,๐๖๔	๖๖๑,๘๕๑
ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว	๑,๘๔๖	๙๘๙	๑,๘๑๙
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว	๖๙๔,๙๒๙	๖๐๓,๔๑๓	๕๗๐,๒๑๑
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลหนึ่งปี	-	-	-
ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลหนึ่งปี	-	-	-
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์หนึ่งปี	-	-	-
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล	๖,๘๐๘,๒๘๐	๗,๖๑๖,๑๕๘	๘,๒๐๗,๙๔๒
ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	๑๔,๗๗๐	๑๔,๓๒๑	๑๒,๙๗๙
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์	๕,๙๓๓,๖๖๓	๖,๑๙๐,๘๓๔	๖,๒๕๓,๓๕๐
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ	๖,๑๗๓,๖๘๐	๖,๑๗๖,๒๕๘	๖,๑๘๑,๕๕๕
ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลตลอดชีพ	๔,๖๒๔	๔,๖๒๒	๔,๖๒๑
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ	๕,๙๗๒,๗๐๘	๕,๙๗๔,๖๕๑	๕,๙๗๗,๖๓๙
ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ	๑๓๙,๔๑๙	๑๓๓,๑๒๒	๑๒๙,๙๗๒
ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ	๙,๘๗๓	๘๙๔๒	๘,๗๙๒
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	๑๑๘,๗๓๗	๑๑๐,๙๘๐	๑๖๗,๑๕๗
ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ	๕๕,๓๔๑	๖๔,๓๔๒	๗๓,๑๔๐
ใบอนุญาตขับรถรถถนน	๑๕๙	๑๔๖	๑๔๕
ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์	๖,๖๔๕	๖,๕๕๒	๖,๓๗๙
ใบอนุญาตขับรถใช้งานเกษตรกรรม	๑๙,๓๙๕	๑๘,๐๓๖	๑๔,๘๘๙
ใบอนุญาตขับรถอื่น ๆ	๑๒	๑๔	๑๖
รวมใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	๑,๖๘๖,๙๙๐	๑,๖๔๙,๕๕๖	๑,๗๑๘,๔๘๖
ผู้ขับรถ	๑,๖๖๘,๕๒๖	๑,๖๓๒,๓๒๗	๑,๗๐๑,๓๕๐
แยกเป็น ชนิดที่ ๑	๑๐,๓๑๙	๑๐,๒๙๐	๑๒,๗๕๕
ชนิดที่ ๒	๑,๒๕๙,๐๖๐	๑,๒๒๕,๒๒๐	๑,๒๖๗,๓๔๔
ชนิดที่ ๓	๓๐๐,๓๒๗	๒๙๘,๔๔๖	๓๑๓,๒๗๗
ชนิดที่ ๔	๙๘,๘๒๐	๙๘,๓๒๑	๑๐๗,๙๗๔
นายตรวจ	๑,๐๙๘	๑,๐๑๔	๙๖๖
ผู้เก็บค่าโดยสาร	๑๓,๙๙๖	๑๓,๐๒๙	๑๒,๘๗๕
ผู้เก็บค่าบริการ	๓,๓๗๐	๓,๐๘๖	๓,๒๙๕
รวมใบอนุญาตขับขี้อเลื่อน	๑๘,๔๘๑	๑๘,๔๘๑	๑๘,๔๘๑
รวมทั้งสิ้น	๒๘,๖๑๕,๒๖๘	๒๙,๔๓๘,๓๘๑	๒๙,๙๐๙,๔๑๔

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ * ปี ๒๕๕๘ เป็นข้อมูลตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ -๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

ภาคผนวก จ



คำสั่งกรรมการขนส่งทางบก

ที่ ๖๕๙/๒๕๕๗

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓

เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ จะสิ้นสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งกรรมการขนส่งทางบกต้องมีการดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบกในรอบต่อไประหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓ เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกรรมการขนส่งทางบกให้มีความเหมาะสม ทันสมัย สอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน รวมถึงสภาพแวดล้อม เทคโนโลยี และระบบการคมนาคมขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน ดังนั้น เพื่อให้สามารถดำเนินงานให้บรรลุผลสำเร็จตามกรอบระยะเวลาการดำเนินการที่กำหนดไว้ จึงเห็นควรแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานโดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ดังนี้

๑. คณะกรรมการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓

๑.๑	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	ประธานคณะกรรมการ
๑.๒	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ฝ่ายวิชาการ	รองประธานคณะกรรมการ
๑.๓	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกรม	กรรมการ
๑.๔	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร	กรรมการ
๑.๕	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า	กรรมการ
๑.๖	ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์	กรรมการ
๑.๗	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	กรรมการ
๑.๘	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	กรรมการ
๑.๙	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑	กรรมการ
๑.๑๐	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒	กรรมการ

/๑.๑๑ ผู้อำนวยการ...

- | | | |
|------|--|---------|
| ๑.๑๑ | ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๓ | กรรมการ |
| ๑.๑๒ | ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๔ | กรรมการ |
| ๑.๑๓ | ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ | กรรมการ |
| ๑.๑๔ | ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานคลังและรายได้ | กรรมการ |
| ๑.๑๕ | ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย | กรรมการ |
| ๑.๑๖ | ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก | กรรมการ |
| ๑.๑๗ | ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่ | กรรมการ |
| ๑.๑๘ | เลขานุการกรม | กรรมการ |
| ๑.๑๙ | ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ | กรรมการ |
| ๑.๒๐ | ผู้อำนวยการกลุ่มตรวจสอบภายใน | กรรมการ |
| ๑.๒๑ | ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร | กรรมการ |
| ๑.๒๒ | นายชัชชัย ทองมี
ขนส่งจังหวัดชลบุรี | กรรมการ |
| ๑.๒๓ | นายอรุณ วิชากิจ
ขนส่งจังหวัดระยอง | กรรมการ |
| ๑.๒๔ | นายธรรมศักดิ์ นาวิไลกุล
ขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | กรรมการ |
| ๑.๒๕ | นายสมสุข ประภาสเพ็ญ
ขนส่งจังหวัดนครปฐม | กรรมการ |
| ๑.๒๖ | น.ส.ฉันทนา หวังศิลปคุณ
ขนส่งจังหวัดปทุมธานี | กรรมการ |
| ๑.๒๗ | นางสายสุนีย์ เด็ดดวง
ขนส่งจังหวัดอ่างทอง | กรรมการ |

๑.๒๘	ผู้อำนวยการกองแผนงาน	กรรมการและเลขานุการ
๑.๒๙	หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๓๐	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๓๑	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์	ผู้ช่วยเลขานุการ

ให้คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) เพื่อพิจารณาให้แนวทาง ข้อเสนอแนะและให้ความเห็นชอบในการดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ คำเป้าหมาย ตัวชี้วัด แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) คำนิยมของกรรมการขนส่งทางบก และเรื่องอื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการในโครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓ และเป็นกลไกหลักในการดำเนินงานให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการ ฯ

๓) มอบหมายให้ผู้อำนวยการสำนัก/กอง จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานในระดับสำนัก/กอง เพื่อดำเนินการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับกรมฯ ลงสู่ระดับสำนัก/กอง

๒. คณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓

๒.๑	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ฝ่ายวิชาการ	ประธานคณะทำงาน
๒.๒	นายนิธิธรร เพชรคูหา ผู้ตรวจราชการกรม	รองประธานคณะทำงาน
๒.๓	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร	คณะทำงาน
๒.๔	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า	คณะทำงาน
๒.๕	ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์	คณะทำงาน
๒.๖	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	คณะทำงาน
๒.๗	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	คณะทำงาน
๒.๘	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑	คณะทำงาน
๒.๙	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒	คณะทำงาน

/๒.๑๐ ผู้อำนวยการ...

๒.๑๐	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๓	คณะทำงาน
๒.๑๑	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๔	คณะทำงาน
๒.๑๒	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕	คณะทำงาน
๒.๑๓	ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานคลังและรายได้	คณะทำงาน
๒.๑๔	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย	คณะทำงาน
๒.๑๕	ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก	คณะทำงาน
๒.๑๖	ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่	คณะทำงาน
๒.๑๗	เลขานุการกรม	คณะทำงาน
๒.๑๘	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ	คณะทำงาน
๒.๑๙	ผู้อำนวยการกลุ่มตรวจสอบภายใน	คณะทำงาน
๒.๒๐	ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร	คณะทำงาน
๒.๒๑	นายชัชชัย ทองมี ขนส่งจังหวัดชลบุรี	คณะทำงาน
๒.๒๒	นายอรุณ วิชกิจ ขนส่งจังหวัดระยอง	คณะทำงาน
๒.๒๓	นายธรรมศักดิ์ นาวิไลกุล ขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	คณะทำงาน
๒.๒๔	นายสมสุข ประภาสเพ็ญ ขนส่งจังหวัดนครปฐม	คณะทำงาน
๒.๒๕	น.ส.ฉันทนา หวังศิลปคุณ ขนส่งจังหวัดปทุมธานี	คณะทำงาน
๒.๒๖	นางสายสุนีย์ เต็ดดวง ขนส่งจังหวัดอ่างทอง	คณะทำงาน

/๒.๒๗ ผู้อำนวยการ...

๒.๒๗	ผู้อำนวยการกองแผนงาน	คณะทำงานและเลขานุการ
๒.๒๘	หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๒๙	น.ส.ณิราวรรณ ปัญสุทธิ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๓๐	นายสอาด วิไลราษฎร์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๓๑	นางนงนุช พงศ์ธามัน นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๓๒	น.ส.มาลี สาระอาภรณ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

ให้คณะทำงานฯ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) การดำเนินงานให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ และเพื่อดำเนินการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่าเป้าหมาย ค่านิยม ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ในแต่ละยุทธศาสตร์ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม และปัจจัยภายในภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไป

๒) ให้คณะทำงาน ฯ พิจารณาจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ และจัดทำแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) ค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัด และนำเสนอคณะกรรมการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

๓) ปฏิบัติงานอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๗



(นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ)
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ภาคผนวก ฉ

สรุปการประชุมเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ เวลา ๑๓.๐๐ – ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

การประชุมดังกล่าว ผู้อำนวยการกองแผนงานได้กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมประชุมและนำเสนอวิสัยทัศน์เรื่อง ผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในโอกาสครบรอบ ๗๓ ปี หลังจากนั้นได้กล่าวรายงานวัตถุประสงค์ของการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการต่อท่านอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ประธานที่ประชุม ได้กล่าวเปิดการประชุม โดยแจ้งให้ที่ประชุมทราบ ว่า ขบ.ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ ฯ ฉบับปัจจุบันซึ่งจะสิ้นสุดลงในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบกับกับบริบทต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลง โดยมีคำถามที่ต้องการทราบความคิดเห็นจากทุกท่าน ว่าในอีก ๕ ปีข้างหน้าต้องการให้ ขบ.เป็นอะไร ภายใต้พันธกิจที่สำคัญ ๓ ด้าน คือ ๑) การควบคุมกำกับดูแล ๒) ความปลอดภัย ๓) การบริการ โดย ขบ.กำลังให้ความสำคัญและตั้งใจกับงานด้านการควบคุมกำกับดูแลและด้านความปลอดภัย คาดหวังว่าในอีก ๕ ปีข้างหน้า ขบ.จะทำให้มีประสิทธิภาพให้ได้ การควบคุมคือการเป็นผู้กำหนดทุกอย่าง กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการ เงื่อนไขการเดินรถ จำนวนรถ กำหนดมาตรฐานทุกเรื่อง เมื่อควบคุมทุกเรื่องแล้ว ขบ.จะกำกับให้เป็นไปตามที่ได้มีการกำหนดไว้ การดูแล คือการส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้ประกอบการและระบบการขนส่งทางถนนเติบโตตอบสนองต่อบริบทการขับเคลื่อนของประเทศ จึงขอเรียนแนวคิดการยกร่างแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๖๓ ซึ่งคาดหวังว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะได้วาง Position ขบ.เป็นอย่างไรใน ๓ พันธกิจที่สำคัญ และ ขบ.จะนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับไปจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ – ๒๕๖๓ ต่อไป

ศ.ดร.สกันธ์ วรรณวิวัฒนา ได้ขยายความถึงวัตถุประสงค์การประชุมเชิงปฏิบัติการในวันนี้ว่า เป็นการจัดเวทีเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น ประเด็นปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับ ขบ.ว่าทิศทางการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๖๓ ควรจะเป็นอย่างไร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขาดผิบบทบาทของ ขบ. ในอนาคตเป็นอย่างไร เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปบูรณาการในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ฉบับต่อไป และนำเข้าสู่การประชุมเชิงปฏิบัติการฯ โดยขอให้ทุกท่านแสดงความคิดเห็นในประเด็นข้อคำถาม ดังนี้

๑. ให้ท่านช่วยวาดฝันว่าระบบการขนส่งทางถนนของไทยอีก ๕ ปีข้างหน้า จะเป็นอย่างไร

ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมแสดงความคิดเห็นกันอย่างกว้างขวางในหลายเรื่องที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

๑.๑ เกี่ยวกับรถแท็กซี่และรถบรรทุก

๑) รถแท็กซี่ ควรให้มีการออกใบอนุญาตที่ยากขึ้นและมีการคัดเลือกผู้ขับรถที่มีคุณภาพและมีความเป็นมืออาชีพ ต้องการให้ในอนาคตการกำกับดูแลรถแท็กซี่ เหมือนที่ ขบ.ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (การเข้มงวดในเรื่องการให้บริการและมีการลงโทษผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจังและจัดทำ แอปพลิเคชัน DLT Check in

ให้ประชาชนร่วมตรวจสอบและแจ้งข้อมูล พฤติกรรมของผู้ขับรถแท็กซี่ที่กระทำการที่ไม่เหมาะสมผ่านแอปพลิเคชันดังกล่าว) และการวางตัวเป็นกลางของ ขบ.ที่รับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ(ประชาชน)

๒) รถบรรทุก

- ควรกำหนดให้มีช่องทางเดินรถเฉพาะของรถบรรทุก เพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
- ให้ขบ.เพิ่มหลักสูตรการสอบขับรถโพล์ลิปป์ และรถเครนสำหรับยกของ เพื่อพัฒนาผู้ขับรถบรรทุกให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น และเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่ AEC
- ให้ ขบ.จัดให้มีจุดพักรถบรรทุกที่เหมาะสมและมีมาตรฐาน

๑.๒ เกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาการดำเนินงาน

เนื่องจากปัจจุบันมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ให้ ขบ. กำหนดให้มีการใช้เทคโนโลยีมาควบคุมการขับรถของผู้ขับรถที่เมาสุรา ทำให้รถสตาร์ทไม่ติด และให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลไปยังฐานข้อมูลผู้ขับรถและไปถึงการต่อทะเบียนรถ และ ตรอ. เพื่อการลงโทษผู้กระทำความผิด และให้มีการ พัฒนาระบบเทคโนโลยีที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งในทุกมิติให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมสากล สามารถควบคุม และตรวจสอบอย่างได้ผลสัมฤทธิ์

๑.๓ ให้มีการลงโทษผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยให้มาบำเพ็ญประโยชน์แบบจิตอาสาให้กับสังคม เช่น การช่วยซ่อมถนน พาคนข้ามถนน การจัดระเบียบรถ เป็นต้น เพื่อให้คนเหล่านั้น ตระหนักและไม่กระทำความผิดอีก หรือกำหนดไว้ในบทเรียนของนักเรียนและปลูกฝังให้การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรให้เป็นค่านิยมของสังคมไทย

๑.๔ การประชาสัมพันธ์ เช่น การรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้มากโดยเฉพาะในส่วนภูมิภาค โดยเน้นถนนสายไหนที่มีอุบัติเหตุเกิดมากหรือมีผู้เสียชีวิตมาก การนำผู้พิการที่เกิดความพิการอันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาช่วยในการประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

๑.๕ การขนส่งที่เข้าสินค้าระหว่างประเทศ ให้ ขบ. พิจารณามุมมองการค้าข้ามชาติ ศึกษากฎระเบียบการค้าข้ามแดนและการกำหนดมาตรฐานของรถขนส่งสินค้าที่ เข้ามายังประเทศไทย โดยให้มีการวางกลยุทธ์เพื่อเตรียมการเข้าสู่อาเซียน การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการของไทยแข่งขันสู้กับผู้ประกอบการขนส่งข้ามชาติได้ เช่น การหาทางในการจับคู่ทางการค้าระหว่างผู้ประกอบการของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การส่งเสริมการลงทุน SME การให้บริการขนส่งสินค้าร่วมกับบริษัทไปรษณีย์ไทย เป็นต้น ตลอดจนการกำกับดูแลรถบรรทุกของประตศอื่นที่เข้ามาใช้ถนนในประเทศไทยจะอย่างไร

๑.๖ การกำหนดราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทาง ให้มีความยืดหยุ่นลักษณะต้นทุนต่ำ และเพื่อดึงดูดความสนใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการมากขึ้น

๑.๗ เรื่องความปลอดภัยของตัวรถ และคนขับรถ เป็นปัญหาเชิงระบบ ขบ.ควรให้มีการคัดกรองผู้ที่จะเข้ามาประกอบการขนส่ง จัดระบบการประกอบการขนส่ง เช่น การบังคับความปลอดภัยของตัวรถ และ

คนขับรถ และค่อยๆพัฒนาไปสู่ระดับมาตรฐานสากลโดยให้อยู่บนฐานข้อมูล เชิงประจักษ์ เช่น การทบทวนการติดตั้งถังก๊าซในรถ การให้รถโดยสารและรถบรรทุกสาธารณะติด GPS ซึ่งให้กำหนดเป็นหลักเกณฑ์ขั้นพื้นฐานไว้ การวางระบบการติดตามและตรวจสอบ ให้มีการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลการลงทะเบียน ผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ดีและมีการให้บริการที่ดีสมควรให้มีการส่งเสริมและยกย่อง มีการมอบรางวัล เพื่อเป็นแบบอย่างแก่ผู้ประกอบการรายอื่น ๆ

๑.๘ ต้องการให้ ขบ.ปรับปรุงให้มีระบบการขนส่งที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งเป็น ๓ ด้าน คือ

๑) ด้านเศรษฐกิจ ไทยสามารถเป็นผู้นำด้านการขนส่งทางบกใน AEC สำหรับผู้ประกอบการรายใหญ่ในต่างประเทศ และผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กสามารถแข่งขันได้ภายในประเทศ

๒) ด้านสังคม มีมาตรฐานความมั่นคงและปลอดภัยที่ได้มาตรฐานสากล

๓) ด้านสิ่งแวดล้อม เป็น Green land transport

๒. ในอีก ๕ ปี กรมการขนส่งทางบกควรจะมีการปรับบทบาทหน้าที่อย่างไร

๒.๑ การปรับโครงสร้างการบริหารงานเกี่ยวกับการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น ปัญหารถตู้ไม่ปลอดภัยซึ่งเรื่องนี้เกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายแต่หาเจ้าภาพ เพื่อดำเนินการไม่ได้ ควรให้ออกแบบระบบให้เป็น วงจร PDCA และกำหนดผู้ดำเนินการที่ชัดเจนและปรับรูปแบบการสอบสวนเพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุไปที่ปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุ การคลี่คลายปัญหา ขบวนการตรวจสอบ เพื่อให้สังคมรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นมีหน่วยงานที่ต้องร่วมรับผิดชอบหลายหน่วยงาน เพื่อไม่ให้ ขบ.ตกเป็นจำเลยของสังคม เช่น การรณรงค์การคาดเข็มขัดนิรภัย ต้องมีการอาศัยหน่วยงานอื่น ๆ ร่วมในการดำเนินการด้วยจึงจะประสบผลสำเร็จ

๒.๒ ให้ ขบ.นำรูปแบบการลงทุนแบบ PPP มาใช้ในการบริหารงาน โดย PPP คือ ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชน (Public Private Partnership) ถือเป็นเป็นกลไกอย่างหนึ่งที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสร้างจัดทำโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ (Infrastructure) ได้เป็นอย่างมาก ทั้งนี้ PPP เป็นรูปแบบการดำเนินงานที่ภาครัฐให้เอกชนเข้ามีส่วนร่วม ในการดำเนินโครงการในการให้บริการสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานและบริการ โดยที่มุ่งเน้นการให้บริการที่มีประสิทธิภาพคุ้มค่ากับต้นทุนมากกว่าภาครัฐดำเนินการเอง

๒.๓ โรงเรียนสอนขับรถเอกชน ให้ ขบ.กำหนดแนวนโยบายให้ชัดเจนเพื่อที่จะตัดสินใจ ในการลงทุนในการดำเนินกิจการ

๒.๔ งานที่ควรให้เอกชนดำเนินการแทน ขบ. เช่น การจัดเก็บภาษีรถ โรงเรียนสอนขับรถ เป็นต้น โดยให้ ขบ.เป็นผู้ออกกฎ ระเบียบและกำกับดูแล ในการดำเนินการของภาคเอกชน เช่น การออกข้อสอบการขับรถ การเป็นผู้ฝึกอบรมเกี่ยวกับการดำเนินงานให้กับภาคเอกชน เป็นต้น

๒.๕ ให้ ขบ.กำหนดการ ออกแบบรถจักรยานยนต์เพื่อรับจ้างและการ ปรับกฎระเบียบวินรถจักรยานยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ที่จะมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้างยากขึ้นเพื่อให้ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการยิ่งขึ้น และให้เห็นว่าเป็นอาชีพที่สามารถช่วยเหลือสังคม เช่น ในการช่วยส่งของดูแลสิ่งที่ไม่ถูกต้องและแจ้งเบาะแสข้อมูลให้กับเจ้าหน้าที่ภาครัฐทราบข้อมูล และควรกำหนดให้ต้องมีหมวกกันน็อกไว้ให้บริการกับผู้โดยสารและอาจมีการแจกหมวกคลุมศีรษะเพื่ออนามัยสำหรับผู้โดยสารและให้มีการจัดระเบียบอย่างจริงจัง มีการดูแลอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างให้มีการให้บริการแบบมืออาชีพและมีมาตรฐานสังคมยอมรับ

๒.๖ ให้ ขบ.พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถ ในงานการกำกับดูแลมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

๒.๗ ขบ.ในฐานะ Regulator ควรพัฒนาบทบาทในการเป็น Regulator ให้เข้มข้นขึ้น ทั้งในส่วน ของพัฒนาโครงสร้างเชิงสถาบัน เช่น โครงสร้างองค์กรในส่วนของ ขบ . และ Operator กฎระเบียบ / กฎหมาย โดยให้มีการพัฒนาใน ๓ มาตรการ ดังนี้ คือ

๑) การสั่งการและควบคุม (Control Approach) เช่น การกำหนดมาตรฐานการออกใบอนุญาต ประกอบการขนส่ง ควรมีการกำหนดมาตรฐานให้เป็นสากล มีการบังคับใช้ อย่างเข้มข้นและกำหนดบทลงโทษให้หนัก

๒) ด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Approach) เช่น การอุดหนุนและเก็บค่าธรรมเนียม

๓) การสร้างแรงจูงใจ (Incentive Approach) ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการสร้างแรงจูงใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผลกระทบ เช่น การสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ความร่วมมือภาครัฐและเอกชน

๒.๘ ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน ภาครัฐอื่นๆ ตลอดจนภาคเอกชน ผู้ประกอบการ ให้ได้ร่วมในการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์การบริหาร และเป็นผู้ให้บริการอย่างแท้จริง เพื่อเกิดความปลอดภัยอย่างสูงสุด

๒.๙ ให้มีการทบทวนข้อกฎหมาย ที่กำหนดไว้เดิมว่ามีความทันสมัยและสอดคล้องกับปัจจุบันหรือไม่ และสอบถามความคิดเห็นจากผู้มีความรู้ ผู้ประกอบการ และนำข้อมูลไปประกอบการพิจารณาในการแก้ไขกฎหมาย และในการเปลี่ยนแปลงกฎหมายทุกครั้ง ควรคำนึงถึงการปฏิบัติได้จริงหรือไม่

๒.๑๐ ให้มีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานของรัฐ เช่น ปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินซึ่งมีปัญหาคือรถบรรทุกผิดประเภทมาขนส่งสินค้า การจดทะเบียนรถบรรทุกที่นอกประกาศของกรมทางหลวง ปัญหาดังกล่าวควรมีการพิจารณาหรือมีคณะกรรมการร่วมในการพิจารณา

๓. ท่านคิดว่าในอีก ๕ ปีข้างหน้ากรมการขนส่งทางบกต้องมุ่งพัฒนางานในด้านใดเพราะอะไร

๓.๑ เรื่องเร่งด่วน ขบ .ควรดำเนินการในเรื่อง การควบคุม กำกับดูแลความปลอดภัย ให้มีการทำงานให้เป็นระบบเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ของ ขบ. และให้ดำเนินการในระบบวงจร PDCA การเรียนรู้ การติดตาม ประเมินผล คนทุกคนในองค์กรเรียนรู้รับทราบไปด้วยกันและกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ของ ขบ.ชัดเจน ทำอย่างไรให้

โครงสร้างองค์กรเข้มแข็ง เป็นหัวใจในการดำเนินงานและคนทุกคนในองค์กรเรียน รู้รับทราบและร่วมกันแก้ไข ปัญหาไปด้วยกัน ส่งเสริมด้านความปลอดภัย โดยตั้งเป้าการลดอุบัติเหตุการเสียชีวิตจากจราจรทางถนน

๓.๒ ให้ ขบ.นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการกำกับดูแลมากขึ้น เช่น การกำกับการเดินทางเกี่ยวกับ จำนวน เที้ยว จำนวนรถ โดยเฉพาะรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ผ่านเข้ามาในประเทศควรให้ติด GPS ทุกคัน เพื่อกำกับดูแลและการตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การใช้ระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ มาช่วยในการทำงานแทน เจ้าหน้าที่ของขบ.ที่มีไม่เพียงพอ และการควบคุม กำกับ ตรอ.

๓.๓ เรื่องอื่น ๆ

- ๑) การปรับเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์
- ๒) การกำหนดการขนส่งให้มีการเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟรางคู่
- ๓) การส่งเสริมให้มีการใช้รถใช้พลังงานไฟฟ้า
- ๔) ให้มีการตรวจสอบรถที่เจ้าของรถถูกฟ้องล้มละลายแต่รถไม่ถูกอายัด
- ๕) การให้ อปท.เข้ามาบริหารงานร่วมกับ ขบ. และให้ขบ.ไม่ต้องทำกิจกรรมย่อย ๆ มากนักแต่ให้ทำเรื่องใหญ่ๆ โดยเน้นด้านการส่งเสริมเชิงกลไก โดยสร้างระบบการกำกับมีกลไกที่ดี มีมาตรฐาน ไม่ให้มีการะงานมากส่งเสริมเฉพาะงานใหญ่ๆ ที่สำคัญ เช่น พ.ร.บ.บริหารจัดการขนส่ง เป็นต้น
- ๖) การปรับปรุงการออกใบอนุญาตขับรถให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น
- ๗) การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้ ได้ Q-Mark และการนำระบบ ITS มาใช้ควบคุมการขนส่งสินค้า ไม่ให้ใช้รถผิดประเภท การควบคุมการ เติมน้ำมันให้มีการกำหนดเวลาการ พักรถทุก ๔ ชม. เพื่อไม่ให้ผู้ขับขี่เมื่อยล้าและเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุ
- ๘) กำหนดให้มีสภาผู้ประกอบการขนส่ง
- ๙) การให้มี พ.ร.บ.ส่งเสริมด้านโลจิสติกส์
- ๑๐) งานด้านการให้ บริการ การเพิ่มขีดความสามารถ ในการให้บริการประชาชนในทุกๆ ด้าน และให้มีมาตรฐานที่เหมือนกันในทุกจังหวัดทั่วประเทศ
- ๑๑) การบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ของกรมการขนส่งทางบกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ทำงานร่วมกันเพื่อจะได้นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาใช้ประโยชน์ในการวางแผนการขนส่งในภาพ



สรุปการประชุมเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๓.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

การประชุมดังกล่าว ผู้อำนวยการกองแผนงานได้กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมประชุม หลังจากนั้นได้กล่าวรายงานวัตถุประสงค์ของการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ ต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบก ประธานที่ประชุม ได้กล่าวเปิดการประชุม โดยแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ในการจัดทำยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ได้กำหนดแนวคิดโดยต้องการให้กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล ที่ทรงอำนาจ โดยการควบคุม คือ การกำหนดกฎระเบียบในการดำเนินงานในภารกิจด้านการขนส่งทางถนน ให้มีมาตรฐาน ของงาน การกำกับ คือ การกำกับให้ประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และดูแล คือ การส่งเสริมและพัฒนาให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถดำเนินงานอยู่ได้ และต้องทำทั้ง ๓ อย่างไปพร้อม ๆ กัน โดยมีเป้าประสงค์ ๓ เรื่อง คือ คนขับอย่างปลอดภัย (Smart Drivers) รถปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safe & Environmentally Friendly Vehicles) และการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ (Efficient&Quality Public Transport) ปัจจุบัน ขบ.ดำเนินงานในงานด้านการบริการ จนประสบผลสำเร็จและได้รับรางวัลจากสนง . กพร. เป็นจำนวนมาก แต่ภารกิจด้านการควบคุมกำกับดูแล งานในภารกิจของขบ .ยังไม่มีประสิทธิภาพ โดยได้สื่อสารให้บุคลากรทุกระดับของขบ .มีความเข้าใจเป็นแนวทางเดียวกันทั้งหมดและให้กองการเจ้าหน้าที่นำแนวคิดนี้ไปออกเป็นข้อสอบในการสอบของข้าราชการของกรมฯ ด้วย โดยได้วาง Position ของ ขบ.ใหม่และมีการนำนวัตกรรมมาใช้ในการควบคุมกำกับดูแลงานในภารกิจของขบ .ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดย ขบ.จะมีการดำเนินการควบคุมกำกับดูแลงานในภารกิจของขบ. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในปีงบประมาณ พ .ศ. ๒๕๕๙ และดำเนินงานอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ โดยจะมีการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการกำกับดูแลงานในภารกิจของ ขบ. ซึ่งจะทำให้ ขบ.ดำเนินงานได้ง่ายขึ้น และการกำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งให้เข้าสู่ระบบ ที่ยากและออกจากระบบง่ายขึ้น

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ฝ่ายบริหาร (นายจิรุตม์) ต่อไปการประกอบการของรถแท็กซี่จะเน้นการควบคุมกำกับดูแลและมีการมาขอประกอบการที่ยากขึ้น เนื่องจากจะมีการควบคุมเชิงคุณภาพโดยเน้นว่าผู้ที่ขอประกอบการจะให้เป็นนิติบุคคลไม่ให้บุคคลธรรมดา

ผู้อำนวยการกองแผนงาน ได้นำเสนอข้อมูลร่างแผนยุทธศาสตร์ กรมการขนส่งทางบก พ .ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เกี่ยวกับวิสัยทัศน์ ค่านิยม พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัดและกลยุทธ์และร่างแผนที่ยุทธศาสตร์

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก แจ้งให้ผู้เข้าร่วมประชุม ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับร่างแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ .ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้เสนอข้อมูลในประเด็นที่สำคัญสรุปได้ ดังนี้

๑. ด้านการขนส่งสาธารณะ

- การใช้รถโดยสารสองแถวไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้เป็นรถโดยสารประจำทางและปัจจุบันมีการขับที่ใช้ความเร็วสูงมากสมควรที่จะจำกัดความเร็วในการเดินรถไม่ควรเกิน ๓๐ กม./ชม.
- ให้ ขบ.ออกกฎระเบียบเรื่อง การกำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์ส่วนควบของตัวรถโดยสารสาธารณะที่มีความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ให้บริการ
- ปัจจุบัน มีการนำรถ ไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ คือ การนำรถ ส่วนบุคคลไปเดินรถรับ- ส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก
- ให้ ขบ.ดำเนินการกวดขันและปราบปรามลงโทษอย่างจริงจังกับบุคคลที่นำรถที่ไม่ได้ต่อทะเบียนและเสียภาษีให้ถูกต้องมาเดินรถให้บริการแก่ผู้โดยสาร
- การขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ขบ .ควรให้ สขจ . ในแต่ละจังหวัดเสนอแนะหาวิธีการช่วยในการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะในจังหวัด โดยต้องการให้มีรถโดยสารที่ดีมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยให้บริการประชาชนได้ทั่วถึงทุก ๆ หมู่บ้าน

๒. ด้านความปลอดภัย

- ให้ ขบ.ดำเนินงานในลักษณะบูรณาการเป็นเครือข่ายร่วมกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง
- ให้ ขบ.ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนด ให้อุบัติการณ์การดำเนินการซ่อมบำรุงรักษา รถให้มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะประเภทต่างๆ เช่น รถโดยสารไม่ประจำทาง(รถทัศนาวจร) รถรับส่งพนักงาน เป็นต้น
- การเร่งรัดให้ ขบ.ประกาศใช้ระเบียบด้านมาตรฐานความแข็งแรงของ โครงสร้างรถ มาตรฐานความแข็งแรงของเบาะที่นั่งและเข็มขัดนิรภัย โดยเฉพาะการ บังคับใช้เข็มขัดนิรภัยที่เบาะหลัง และการใช้เข็มขัดนิรภัยกับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก
- การดำเนินการชดเชยเยียวยาให้กับผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและความเสียหายที่เกิดจากการอุบัติเหตุจากการโดยสารรถโดยสารสาธารณะ โดยการเสนอให้มีการปรับเพิ่มวงเงินประกันภัยภาคบังคับ การเพิ่มวงเงินค่ารักษาพยาบาล การแก้ไขการคำนวณค่าชดเชยอื่น ๆ และการเพิ่มวงเงินประกันภัยอุบัติเหตุสำหรับรถโดยสารสาธารณะ
- การกำหนดมาตรการตรวจสอบรถจดทะเบียน
- การทบทวนมาตรการในการลดมลพิษที่เกิดจากรถว่าขบ . จะทำอย่างไรบ้าง เพื่อแสดงว่ารถเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การกำหนดอายุการใช้งานของรถทุกประเภทโดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ การซ่อมบำรุงรักษารถในระยะเวลาที่เหมาะสม เป็นต้น
- การพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถและการควบคุมการต่อเติมและการดัดแปลงตัวรถ

๓. ด้านงานให้บริการ

- ให้มีการจัดทำฐานข้อมูลด้านงานบริการการขนส่งในลักษณะเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น สคบ. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น
- ให้ ตร.ดำเนินการผ่านระบบ Online และให้ขบ.ถ่ายโอนภารกิจนี้ให้เอกชนดำเนินการแทนทั้งหมด

๔. ที่เกี่ยวข้องกับร่างแผนยุทธศาสตร์ ขบ.

- ให้มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานให้มี การสื่อสารและสร้างความรู้ ความเข้าใจในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ให้ไปในทิศทางเดียวกันทั้งองค์กร รวมทั้งการกำหนดค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัดให้เชื่อมโยงกับผลการปฏิบัติงานของบุคลากรด้วย
- ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ให้เพิ่มกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อม และกลยุทธ์เกี่ยวกับการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์
- ขบ.จะมีมาตรการอย่างไรเกี่ยวกับตัวชี้วัดการลดจำนวนรถผิดกฎหมาย เช่น การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดกับรถที่ไม่จดทะเบียน หรือบุคคลที่นำรถไปใช้ผิดประเภทการขนส่ง รวมถึงรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกิน อัตราที่กฎหมายกำหนด
- เสนอให้ ขบ.มีการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับตัวชี้วัด เช่น จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ
- ให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมตรวจสอบการกำกับดูแลการประกอบการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง
- ให้มีการกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายให้ชัดเจนและสามารถวัดผลได้เป็นรูปธรรมโดยให้กำหนดค่าเป้าหมายเป็นตัวเลขน้อยละ ให้ชัดเจน

ศ.ดร.สกลธี ควรหาตัวชี้วัดที่เป็นลักษณะ Quick win ควรหาตัวชี้วัดที่ชัดเจนและมีฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

รศ.ดร.สรวิศ ให้ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนะว่า ขบ.จะทำอะไรและบรรลุผลสำเร็จในอีก ๕ ปีข้างหน้า และท่านอยากเห็นอะไร โดยวางเป้าหมายร่วมกันโดยมองภาพรวมทั้งระบบ การควบคุมและกำกับ โดยใช้เทคโนโลยีจะทำให้ ขบ.กำกับผู้ประกอบการได้ง่ายขึ้น และรถโดยสารสาธารณะควรมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อติดตามพฤติกรรมการขับขี่รถของพนักงานขับรถ ตลอดจนการแบ่งกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งเป็นขนาดเล็ก ข ขนาดกลางและขนาดใหญ่ เพื่อบริหารจัดการได้ง่ายขึ้น



ภาคผนวก ช

การกำหนดเป้าประสงค์ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ ค่าเป้าหมาย กลยุทธ์ และตัวชี้วัดกลยุทธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		
๑. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ	๑) สัดส่วนผู้เดินทางโดยรถสาธารณะต่อผู้เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ๒) ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ๓) เวลารอคอยรถสาธารณะ ๔) สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน	ตัวชี้วัดที่ ๑) - ๔) เป็นตัวชี้วัดที่ริเริ่มให้มีการจัดเก็บในแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับนี้ เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการขนส่งคนโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมมิติคุณภาพพื้นฐานของการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ โดยในปีที่ ๑ และปีที่ ๒ จะเป็นการประเมินความสำเร็จของการดำเนินงาน เรื่องนี้ในแต่ละปี แล้วจึงประเมินผลสำเร็จของเป้าประสงค์ในปีที่ ๓ และปีที่ ๕					ควบคุม ๑. ทบทวนและกำหนดมาตรฐานงานที่เกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ทุกประเภท ทุกองค์ประกอบ อย่างเป็นระบบ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ	- ระดับความสำเร็จของการกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะให้มีความปลอดภัยขั้นต่ำที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติ
							๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยง กับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ	- ระดับความสำเร็จของการจัดทำฐาน ข้อมูลผู้ใช้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ
							๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึง และเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ	- ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ และรูปแบบมาตรฐานสถานีขนส่งผู้โดยสาร
							กำกับ ๔. กำกับระบบการขนส่งคนด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้	- ร้อยละของจำนวนเส้นทางการเดินรถโดยสารที่เดินรถไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง - ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิด
	๕) ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น	๗๔%	๗๔%	๗๕%	๗๕%	๗๕%	ดูแล ๕. พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบ ต่อสังคม และรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชน	- จำนวนเส้นทางที่ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารเพิ่มขึ้น - ระดับความสำเร็จของการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ โดยการติดตั้งระบบ GPS

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		
๑.๒ ด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก	๑) สัดส่วนปริมาณการบรรทุกทางถนนต่อการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ton-km of travel) ๒) สัดส่วนค่าขนส่งสินค้าทางถนนเทียบกับค่าขนส่งโดยรูปแบบอื่นคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน (หรือ GDP)	ตัวชี้วัดที่ ๑) - ๒) เป็นตัวชี้วัดที่ริเริ่มให้มีการจัดเก็บในแผนฉบับนี้ เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมมิติคุณภาพพื้นฐาน ดังนั้น ในปีที่ ๑ และปีที่ ๒ จึงเป็นการประเมินความสำเร็จของการดำเนินงานในแต่ละปี แล้วจึงประเมินผลสำเร็จของเป้าประสงค์ ในปีที่ ๓ และปีที่ ๕					ควบคุม ๑. ทบทวน พัฒนา และกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถผิดประเภท	- สัดส่วนการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นกว่ารถขนส่งส่วนบุคคล - ระดับความสำเร็จของการนำข้อบังคับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมาเป็นเกณฑ์ในการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
	๓) ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมฯรับผิดชอบ - สัดส่วนของรถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันที่ลดลงจากการใช้สถานีขนส่งสินค้า	ในปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ จัดให้มีระบบการจัดเก็บข้อมูลรถบรรทุกเข้า-ออก ในสถานีขนส่งสินค้า ๓ แห่ง	ลดลงร้อยละ ๕ จากปี ๒๕๖๐	ลดลงร้อยละ ๑๐ จากปี ๒๕๖๐	ลดลงร้อยละ ๑๕ จากปี ๒๕๖๐	๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น	- ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าตามแผนปฏิบัติการ	
						กำกับ ๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้	- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิด	
						ดูแล ๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ	- ร้อยละผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)	
						๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งโดยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจและขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน	- จำนวนผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศที่สามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งในต่างประเทศหรือสามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจกับประเทศที่มีความตกลงแล้ว	
						๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งด้วยรถบรรทุก	- ระดับความสำเร็จของการพัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		
๒. รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑) จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วย จำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร	ตัวชี้วัดที่ ๑) เป็นตัวชี้วัดที่ดีที่สุดในการวัดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น โดยเปรียบเทียบกับปริมาณการใช้งานซึ่งจะต้องริเริ่มให้มีการจัดเก็บ					ควบคุม ๑. พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภทรวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล	- ระดับความสำเร็จในการทบทวนกฎระเบียบ ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจากรถ
	๒) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง							
	๓) จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง	สำนักวิศวกรรมยานยนต์จะมีการศึกษาข้อมูลและจัดเก็บเพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์และเปรียบเทียบเพื่อกำหนดค่าเป้าหมายในปีต่อไป					๒. พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการให้ความเห็นชอบและการรับรองแบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล - ระดับความสำเร็จในการพัฒนาการผลิตรถให้ประหยัดพลังงาน หรือใช้พลังงานทดแทน
	๔) ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนนลดลง	สำนักวิศวกรรมยานยนต์จะมีการศึกษาข้อมูลและจัดเก็บเพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์และเปรียบเทียบเพื่อกำหนดค่าเป้าหมายในปีต่อไป					๓. พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการตรวจทดสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม
	๕) ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนนลดลง	จัดทำระบบการ จัดเก็บ ข้อมูล	จัดเก็บข้อมูลพื้นฐาน	๐.๑%	๐.๑%	๐.๑%	๔. พัฒนาระบบการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและเอกชน	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการตรวจสภาพรถ
							๕. กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง	- ระดับความสำเร็จของการกำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุงรักษา
							กำกับ ๖. พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย	- ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายของผู้กระทำความผิด
							ดูแล ๗. พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล	- ระดับความสำเร็จในการอบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะฝีมือผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
							๘. สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถเพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถและการบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	- จำนวนกิจกรรมการสื่อสารประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนตระหนักถึงการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถ
							๙. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสภาพรถ	- ระดับความสำเร็จของการพัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของรถและระบบตรวจสภาพรถ

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		
๓. คนขับชื้ออย่างปลอดภัย	๑) จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับชื้อลดลง หมายเหตุ ข้อมูลจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจาก สตช. โดยลดลงจากปีฐาน (ปี ๒๕๕๖)	๑%	๒%	๓%	๔%	๕%	ควบคุม	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน
							๑. ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน	- ระดับความสำเร็จของการส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อทำหน้าที่รองรับภารกิจด้านการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓
							๒. พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน	- ระดับความสำเร็จในการมอบหมายให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ ให้การรับรองทำหน้าที่อบรมผู้ขอรับใบอนุญาตแทนกรมฯ
							กำกับ	- ระดับความสำเร็จในการสร้างมาตรฐานแรงงานให้ผู้ขับรถโดยสารและรถบรรทุก
							๓. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลคนขับชื้ออย่างปลอดภัย	- ระดับความสำเร็จในการควบคุมความเร็วและเวลาการขับรถของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ
							ดูแล	
							๔. เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน	- ร้อยละ (ระดับ) ความสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในกลยุทธ์
							๕. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ	- ร้อยละ (ระดับ) ความสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในกลยุทธ์
							๖. ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ	- ร้อยละ (ระดับ) ความสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในกลยุทธ์
๗. พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	- ร้อยละ (ระดับ) ความสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในกลยุทธ์							

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓. พัฒนาการดำเนินงานให้เป็นรูปแบบอัจฉริยะ

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		
๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ	๑) ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร	กรมฯ จะวัดความสำเร็จของเป้าประสงค์นี้ที่สะท้อน Position Innovation และ Paradigm Innovation ในปี ๓ และปี ๕ (มิใช่วัดชิ้นงานของนวัตกรรมที่ได้รับรางวัล)					๑. ประเมิน ทบทวน พัฒนา รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการองค์ความรู้กระบวนการให้บริการทุกเรื่องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้บริการที่เป็นเลิศ	- ระดับความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรม/โครงการ
	๒) ร้อยละความพึงพอใจ	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	๒. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้านโดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน	- ระดับความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรม/โครงการ
	๓) ร้อยละความไม่พึงพอใจ	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	ไม่เกิน ๒๐%	๓. มีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมของกรมฯ โดยเฉพาะด้านควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ	- ระดับความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรม/โครงการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔. เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์	ตัวชี้วัดกลยุทธ์
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓		
๕. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี	๑) ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร (วัดบุคลากรขององค์กร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม)	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	ไม่น้อยกว่า ๘๐%	๑. ปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Enterprise Architecture) ๒. พัฒนาศักยภาพให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรมและมีความใส่ใจในงานบริการ ๓. ส่งเสริมให้ทุกคนในองค์กรมีความตั้งใจในการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) ๔. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และการประเมินผลสัมฤทธิ์ยุทธศาสตร์องค์กร ๕. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ๖. การกำหนดให้มีมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคุมกับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย	- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก - ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และยุทธศาสตร์ขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ - ระดับความสำเร็จของการทำงานตามแนวทางการพัฒนาคุณภาพบริหารจัดการภาครัฐเพื่อหาแนวทางในการวัดการเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง ประกอบด้วย ๓ เรื่อง คือ ๑) ต้องเป็นคนเก่ง คนดี มีความสุข ๒) คนในองค์กรต้องตอบสนองและรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตลอดเวลา ๓) ระบบนิเวศที่ดีขององค์กรที่มุ่งการดำเนินงานให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ของทุกประเด็นยุทธศาสตร์

แผนงาน/โครงการ ปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

ในการดำเนินงานตามประเด็นยุทธศาสตร์ในแต่ละกลยุทธ์ ในเบื้องต้นสำนัก/กอง ได้จัดส่งข้อมูลแผนงาน/โครงการที่จะดำเนินการในแผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้ สรุปได้ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แผนงาน/โครงการ
๑. ทบทวนและกำหนดมาตรฐานงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ	- ระดับความสำเร็จของการกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะให้มีความปลอดภัยขั้นต่ำที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติ	๑. แผนการทบทวนและกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ
๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ	- ระดับความสำเร็จของการจัดทำฐาน ข้อมูลผู้ใช้บริการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ	๑. แผนการพัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึง และเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ	- ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ และรูปแบบมาตรฐานสถานีขนส่งผู้โดยสาร	๑. แผนการจัดให้มี/จัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร
		- สด. อำเภอด่านซ้าย จังหวัดแพร่ - สด. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา - สด. จังหวัดเพชรบุรี - สด. อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ - สด. สด. จังหวัดสระบุรี แห่งที่ ๒ - สด. จังหวัดมหาสารคาม แห่งที่ ๒ - สด. จังหวัดอ่างทอง - สด. จังหวัดชลบุรี - สด. อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย - สด. อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
		๒. ปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสาร
		๓. กำหนดรูปแบบสถานีขนส่งผู้โดยสารให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมปัจจุบัน
		๒. โครงการตรวจติดตามและกำกับดูแลการดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสาร
		๓. แผนงานสำรวจและกำหนดสถานที่หยุดรถโดยสารประจำทาง

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แผนงาน/โครงการ
๔. กำกับระบบการขนส่งคนด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้	- ร้อยละของจำนวนเส้นทางการเดินรถโดยสารที่เดินรถไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	๑. แผนการตรวจสอบการเดินรถโดยสาร
	- ร้อยละความสำเร็จของการ ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิด	๑. โครงการซ่อมบำรุงและเทียบค่าเครื่องตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะด้วยระบบเลเซอร์ ๒. โครงการรณภูมิปฏิบัติการเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (รถโมบาย) ประจำปีงบประมาณ ๓. โครงการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร.๑๕๘๔) ๔. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย
๕. พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบต่อสังคม และรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล	- จำนวนเส้นทางที่ ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารเพิ่มขึ้น	๑. โครงการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทาง
๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชน	- ระดับความสำเร็จของการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะโดยการติดตั้งระบบ GPS	๑. แผนการติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสารสาธารณะ

๑.๒ ด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แผนงาน/โครงการ
๑. ทบทวน พัฒนา และกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถผิดประเภท	- สัดส่วนการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นกว่ารถขนส่งส่วนบุคคล - ระดับความสำเร็จของการนำข้อบังคับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมาเป็นเกณฑ์ในการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	๑. แผนงานพัฒนาปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการขออนุญาตประกอบการขนส่ง ๒. โครงการพัฒนาระบบคำขอ ๗๐ ออนไลน์ (DPS: Document Prescreening System)
๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น	- ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าตามแผนปฏิบัติการ	๑. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย ๒. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ๓. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน
๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้	- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้กระทำความผิด	๑. โครงการซ่อมบำรุงและเทียบค่าเครื่องตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะด้วยระบบเลเซอร์ ๒. โครงการรณปฏิบัติการณ์เคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (รถโมบาย) ประจำปีงบประมาณ ๓. โครงการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร.๑๕๘๔) ๔. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย
๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ	- ร้อยละผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)	๑. แผนงานส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทั่วประเทศ ๒. โครงการพัฒนาศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Thai Truck Center) เพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกที่ปลอดภัยและได้มาตรฐาน
๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งโดยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจและขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน	- จำนวนผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศที่สามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งในต่างประเทศหรือสามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจกับประเทศที่มีความตกลงแล้ว	๑. แผนงานประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการประกอบธุรกิจขนส่งและการสร้างเครือข่ายพันธมิตรในต่างประเทศในกลุ่มอาเซียน ๒. โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปี ๒๕๖๒
๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งด้วยรถบรรทุก	- ระดับความสำเร็จของการพัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก	๑. โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลใบกำกับการขนส่งเพื่อความปลอดภัยทางถนน ๒. โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสถานีขนส่งสินค้า ๓. โครงการศึกษาโครงสร้างต้นทุนการบริหารจัดการและต้นทุนด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุก

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
เป้าประสงค์ที่ ๒. รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แผนงาน/โครงการ
๑. พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภทรวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล	- ระดับความสำเร็จในการทบทวนกฎ ระเบียบ ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจกตัวรถ	๑. แผนการทบทวนกฎ ระเบียบด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจากตัวรถ - การกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสาร - การกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง จุดยึดเข็มขัดนิรภัย - การกำหนดมาตรฐานระบบห้ามล้อ ABS ของรถลากจูง รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง - การกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ป้องกันด้านข้าง และด้านท้ายของรถบรรทุก - การกำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์ต่อพ่วง สำหรับรถลากจูง รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง - การกำหนดมาตรฐานระบบห้ามล้อ ABS สำหรับรถโดยสารสองชั้น - การกำหนดมาตรฐานและการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง (GPS หรือ Digital Tachograph) สำหรับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ - การกำหนดมาตรฐานของรถบรรทุกวัตถุอันตรายให้ต้องเป็นไปตามข้อกำหนด ADR
๒. พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการให้ความเห็นชอบและการรับรองแบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล	๑. แผนพัฒนาระบบการให้ความเห็นชอบและการรับรองแบบ - โครงการศึกษาเรื่องการประเมินและยกระดับประสิทธิภาพการห้ามล้อของรถโดยสารดัดแปลง - โครงการศึกษาเรื่องการพัฒนามาตรฐานการสร้างประกอบ การดัดแปลง และการตรวจสอบโครงสร้างซี่ ระบบรองรับน้ำหนัก และระบบบังคับเลี้ยวของรถโดยสารในประเทศไทย
	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนาการผลิตรถให้ประหยัดพลังงานหรือใช้พลังงานทดแทน	๑. โครงการศึกษาการจัดทำร่างข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าของประเทศไทย

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แผนงาน/โครงการ
๓. พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการตรวจทดสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม	๑. แผนพัฒนาระบบการตรวจทดสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม
๔. พัฒนาระบบการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและเอกชน	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการตรวจสภาพรถ	๑. แผนการพัฒนาระบบการตรวจสภาพรถ
๕. กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง	- ระดับความสำเร็จของการกำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุงรักษา	๑. การกำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้
๖. พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย	- ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายของผู้กระทำความผิด	๑. โครงการซ่อมบำรุงและเทียบค่าเครื่องตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะด้วยระบบเลเซอร์ ๒. โครงการรถปฏิบัติการเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (รถโมบาย) ประจำปีงบประมาณ ๓. โครงการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร.๑๕๘๔) ๔. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย
๗. พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล	- ระดับความสำเร็จในการอบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะฝีมือผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล	๑. การอบรมให้ความรู้แก่ผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทย
๘. สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถเพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถและการบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	- จำนวนกิจกรรมการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนตระหนักถึงการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถ	๑. กิจกรรมการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนตระหนักถึงการตรวจสภาพ และบำรุงรักษารถ
๙. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสภาพรถ	- ระดับความสำเร็จของการพัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของรถและระบบตรวจสภาพรถ	๑. โครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ

เป้าประสงค์ที่ ๓. คนขับซื้ออย่างปลอดภัย

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แผนงาน/โครงการ
๑. ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน	- ระดับความสำเร็จในการพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน	๑. การพัฒนาหลักสูตรและการจัดทำข้อสอบ ๒. การพัฒนาระบบการทดสอบ e-exam สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง ๓. การพัฒนาหลักสูตรการขับรถที่ต้องใช้ทักษะขั้นสูงในการขับรถ ๔. การพัฒนาเครื่องทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย ๕. การพัฒนาท่าทดสอบและรูปแบบการทดสอบขับรถ ๖. การพัฒนารูปแบบใบอนุญาตขับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย ๗. จัดทำกฎหมายเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การออกและการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ การออกและการต่ออายุใบรับรองการขับรถ ปี ๒๕๕๙ ศึกษาวิเคราะห์หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการขอรับและการต่ออายุใบอนุญาต การขอรับและการต่ออายุ ใบรับรองการขับรถของรถลักษณะต่าง ๆ และจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ปี ๒๕๖๐ พิจารณายกร่างกฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ จนแล้วเสร็จ
๒. พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน	- ระดับความสำเร็จของการส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อทำหน้าที่รองรับภารกิจด้านการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ระดับความสำเร็จในการมอบหมายให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ ให้การรับรองทำหน้าที่อบรมผู้ขอรับใบอนุญาตแทนกรมฯ	๑. การพัฒนามาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ ๒. การกำหนดแบบมาตรฐานสนามฝึกหัดขับรถ ๓. การพัฒนาระบบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล โรงเรียนสอนขับรถ ๔. ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถทั่วประเทศ ๕. การสร้างและพัฒนาผู้ฝึกสอนขับรถให้มีมาตรฐาน ๖. ศึกษาพัฒนาการตรวจประเมินเพื่อรักษามาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ
๓. พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลคนขับซื้ออย่างปลอดภัย	- ระดับความสำเร็จในการควบคุมความเร็วและเวลาการขับรถของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ	๑. การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบันทึกข้อมูลการเดินทาง ๒. การวิเคราะห์พฤติกรรมพนักงานขับรถ เพื่อพัฒนาทักษะการขับรถให้เกิดความปลอดภัย ๓. การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อความปลอดภัย
๔. เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน	- ร้อยละ (ระดับ) ความสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในกลยุทธ์	๑. การพัฒนาศักยภาพและเพิ่มพูนความรู้แก่บุคลากรด้านการขนส่ง - โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่ง ๒. การส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ได้แก่

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แผนงาน/โครงการ
		๒.๑ เด็กและเยาวชน - โครงการปลูกฝังเด็กไทย ใส่ใจวินัยจราจร - โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย ๒.๒ พนักงานขับรถกลุ่มเสี่ยงและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง - โครงการรณรงค์สร้างความปลอดภัยให้รถโรงเรียน ๓. การส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ผ่านสื่อต่าง ๆ ได้แก่ สถานีวิทยุ สื่อสังคมออนไลน์ ๔. การส่งเสริมความปลอดภัยในท้องถิ่นหรือชุมชน ๕. การผลิตและเผยแพร่สื่อ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๕. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ	- ร้อยละ (ระดับ) ความสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในกลยุทธ์	๑. การบูรณาการหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การส่งเสริมการสร้างเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓. การส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ - โครงการณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมฯ
๖. ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ	- ระดับความสำเร็จในการสร้างมาตรฐานแรงงานให้ผู้ขับรถโดยสารและรถบรรทุก	๑. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการฝึกหัดและการทดสอบขับรถ ๒. การพัฒนาทักษะการขับรถขั้นพื้นฐานตามลักษณะรถ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก รถโดยสาร ๓. การพัฒนาทักษะการขับรถหลักสูตรพิเศษ เช่น รถพยาบาล รถนำขบวน รถฉุกเฉิน รถขนส่งระหว่างประเทศ ๔. การสนับสนุนและให้ความร่วมมือในการพัฒนาทักษะการขับรถอย่างปลอดภัยกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน
๗. พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	- ร้อยละ (ระดับ) ความสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในกลยุทธ์	๑. การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในภาพรวมของประเทศ ๒. การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ๓. การเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานด้านความปลอดภัย ๔. ถอดบทเรียนจากการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๕. การสร้างนวัตกรรมในการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๖. การพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยให้กับบุคลากรกรมฯ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓. พัฒนาการดำเนินงานให้เป็นรูปแบบอัจฉริยะ
เป้าประสงค์ที่ ๔. การให้บริการที่เป็นเลิศ

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แผนงาน/โครงการ
๑. ประเมิน ทบทวน พัฒนา รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการองค์ความรู้กระบวนการให้บริการทุกเรื่องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้บริการที่เป็นเลิศ	- ระดับความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรม/โครงการ	๑. แผนการทบทวนและพัฒนากระบวนการให้บริการ - การศึกษาพัฒนา ปรับปรุงและแก้ไข กฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับด้านทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้มีความทันสมัย และเหมาะสม - โครงการพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงานด้านทะเบียนและภาษีรถเพื่อรองรับ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. (รวมกฎหมาย) หมายเหตุ โครงการพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงานด้านทะเบียนฯ จะสามารถดำเนินการได้ต่อเมื่อ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. (รวมกฎหมาย) มีผลบังคับใช้ - โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. (รวมกฎหมาย) หมายเหตุ โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศฯ จะสามารถดำเนินการได้ต่อเมื่อ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. (รวมกฎหมาย) มีผลบังคับใช้ โดย ศทส. เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อรองรับ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. (รวมกฎหมาย) และหน่วยงานสนับสนุน ได้แก่ ทุกหน่วยงานที่ใช้ระบบสารสนเทศดังกล่าว
๒. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้านโดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน	- ระดับความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรม/โครงการ	๑. แผนการพัฒนานวัตกรรม - โครงการปรับปรุงกระบวนการส่งบัญชีรับและจำหน่ายรถและการรับรองหลักฐานการส่งบัญชีรถและจำหน่ายรถ (ตัดบัญชี) รวมเป็นกระบวนการเดียวเพื่อรองรับการยกเลิกเครื่องหมายพิเศษ (ป้ายแดง) (สนท.) หมายเหตุ เริ่มดำเนินการเมื่อกฎหมายยกเลิกเครื่องหมายพิเศษ (ป้ายแดง) มีผลใช้บังคับ - แผนงาน/โครงการพัฒนานวัตกรรมในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๒
๓. มีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมของกรมฯ โดยเฉพาะด้านควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ	- ระดับความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรม/โครงการ	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔. เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์ที่ ๕. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แผนงาน/โครงการ
๑. ปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Enterprise Architecture) ๒. พัฒนาศักยภาพให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรมและมีความใส่ใจในงานบริการ ๓. พัฒนาศักยภาพให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรมและมีความใส่ใจในงานบริการ ๔. ส่งเสริมให้ทุกคนในองค์กรมีความตั้งใจในการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) ๕. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และการประเมินผลสัมฤทธิ์ยุทธศาสตร์องค์กร ๖. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ๗. การกำหนดให้มีมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย	- ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของกรมฯ - ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และยุทธศาสตร์ขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ - ระดับความสำเร็จของการทำงานตามแนวทางการพัฒนาคุณภาพบริหารจัดการภาครัฐ เพื่อหาแนวทางในการวัดการเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง ประกอบด้วย ๓ เรื่อง คือ ๑) ต้องเป็นคนเก่ง คนดี มีความสุข ๒) คนในองค์กรต้องตอบสนองและรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตลอดเวลา ๓) ระบบนิเวศที่ดีขององค์กรที่มุ่งการดำเนินงานให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ของทุกประเด็นยุทธศาสตร์	๑.การวิเคราะห์อัตรากำลังบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ๒. การปรับปรุงโครงสร้างและการแบ่งงานภายในของหน่วยงานภายในกรมฯ ๓. การปรับปรุงการกำหนดตำแหน่งภายในกรมฯ ๔. แผนพัฒนาศักยภาพกรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วยโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ เช่น ๔.๑ การฝึกอบรม - การฝึกอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในการปฏิบัติงาน - การฝึกอบรมเพื่อให้บุคลากรมีความพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง - การฝึกอบรมผู้บริหารระดับต่าง ๆ - การพัฒนาด้านคุณธรรมจริยธรรม - การอบรมเพื่อพัฒนาทัศนคติและเสริมสร้างคุณภาพชีวิต - การพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ - การอบรมด้านการให้บริการ ๔.๒ การกำหนดตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของงานในแต่ละสายงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ๔.๓ แผนการจัดทำหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานและตำแหน่งข้าราชการในสังกัดกรมฯ ๔.๔ แผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของบุคลากร (Career Path) ๔.๕ แผนสร้างความต่อเนื่องในการปฏิบัติราชการ (Succession Plan) ๕. การจัดทำและพัฒนาระบบการจัดการความรู้ในองค์กร ๖. การพัฒนาและปรับปรุงหลักเกณฑ์การบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีความโปร่งใสและเป็นธรรม ๗. แผนปฏิบัติราชการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรมฯ ๘. จัดทำฐานข้อมูลกลางหลักของกรมฯ ให้เป็นมาตรฐาน ๙. แผนพัฒนาระบบสารสนเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ๑๐ จัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงาน

วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล
ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย”



คำนิยาม “ONE DLT” ประกอบด้วย

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีมาตรฐาน อย่างมืออาชีพ (รู้จัก ประชาชนเป็นศูนย์กลาง และผลงานเกินความคาดหมาย)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อมีความเชื่อถือได้ ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Economy)	เน้นนวัตกรรม	ด้วยการใช้นวัตกรรมอย่างเหมาะสมและปรับเปลี่ยนให้ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจสร้างสรรค์
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

๑๐๓๒ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

โทรศัพท์ ๐-๒๒๗๑-๘๔๐๑ โทรสาร ๐-๒๒๗๑-๘๔๔๓

www.dlt.go.th

Call Center ๑๕๘๔