



เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
Equipment Revolving Fund

แผนยุทธศาสตร์

เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

พ.ศ.2566-2570

ฉบับทบทวน พ.ศ.2567



โดย

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง

แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ฉบับทบทวน ปี พ.ศ.๒๕๖๗

โดย

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง

สารบัญ

ส่วนที่ ๑ นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง	๓
๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐).....	๓
๑.๒ นโยบายรัฐบาลภายใต้การบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาลปี ๒๕๕๗.....	๓
๑.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙).....	๔
๑.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	๕
๑.๕ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐).....	๖
๑.๖ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๘
๑.๗ แผนปฏิบัติการราชการของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐.....	๑๓
๑.๘ แผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐).....	๑๗
๑.๙ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖)	๑๘
๑.๑๐ แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนฯ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖)	๒๑
๑.๑๑ แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖).....	๒๒
ส่วนที่ ๒ กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล ของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐.....	๒๓
กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗).....	๒๓
การสัมมนาการเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning & Workshop)	๒๔
ส่วนที่ ๓ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗)	๓๑
การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis.....	๓๑
TOWS Matrix สำหรับการสร้างกลยุทธ์ใหม่จากสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ปัจจุบันขององค์กร	๓๓
ลำดับความสำคัญของโครงการตามแผนยุทธศาสตร์	๓๔
ส่วนที่ ๔ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗).....	๓๖
แผนที่ยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐.....	๓๘
ตาราง สรุปลยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง กลยุทธ์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายโครงการ และ ระยะเวลาดำเนินการ.....	๓๙

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ	๔๕
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาช่องทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)	๔๖
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ.....	๔๗
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล.....	๔๘
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์.....	๕๐
แผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘.....	๕๑

ส่วนที่ ๑ นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ฉบับ ปี ๒๕๖๗ ครั้งนี้ ได้มีการรวบรวมและวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า เพื่อประเมินสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์กร ที่อาจจะมีผลกระทบต่อการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังนี้

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

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

- ๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
- ๒) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ๓) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- ๔) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- ๕) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ๖) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

๑.๒ นโยบายรัฐบาลภายใต้การบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาลปี ๒๕๕๗

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

- นโยบายที่ ๑ การปกป้องและเชิดชูสถาบันพระมหากษัตริย์
- นโยบายที่ ๒ การรักษาความมั่นคงของรัฐและการต่างประเทศ
- นโยบายที่ ๓ การลดความเหลื่อมล้ำของสังคม และการสร้างโอกาสการเข้าถึงบริการของรัฐ
- นโยบายที่ ๔ การศึกษาและการเรียนรู้ การทะนุบำรุงศาสนา ศิลปะและวัฒนธรรม
- นโยบายที่ ๕ การยกระดับคุณภาพบริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชน
- นโยบายที่ ๖ การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ
- นโยบายที่ ๗ การส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน
- นโยบายที่ ๘ การพัฒนาและส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา และนวัตกรรม
- นโยบายที่ ๙ การรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากร และการสร้างสมดุลระหว่างการอนุรักษ์กับการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน
- นโยบายที่ ๑๐ การส่งเสริมการบริหารราชการแผ่นดินที่มีธรรมาภิบาล และการป้องกันปราบปราม การทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ

นโยบายที่ ๑๑ การปรับปรุงกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

จากการวิเคราะห์พบว่า ในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง คือ นโยบายที่ ๖ การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ หัวข้อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมอันเป็นการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงมาตรฐานสูง รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างเมือง

นอกจากนี้ รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติในด้านนโยบายเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล ในหัวข้อการส่งเสริมภาคเศรษฐกิจดิจิทัลและวางรากฐานของเศรษฐกิจดิจิทัลให้เริ่มขับเคลื่อนได้อย่างจริงจัง ซึ่งจะทำให้ทุกภาคเศรษฐกิจก้าวหน้าไปได้ทันโลกและสามารถแข่งขันในโลกสมัยใหม่ได้ ครอบคลุมการผลิตและการค้าผลิตภัณฑ์ดิจิทัลโดยตรง ทั้งผลิตภัณฑ์ฮาร์ดแวร์ ผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ อุปกรณ์ สื่อสารดิจิทัล อุปกรณ์โทรคมนาคมดิจิทัล และ การใช้ดิจิทัลรองรับการให้บริการของภาคธุรกิจการเงินและธุรกิจบริการอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคสื่อสารและบันเทิง ตลอดจนการใช้ดิจิทัลรองรับการผลิตสินค้า อุตสาหกรรม และการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ปรับปรุงบทบาทและภารกิจของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงให้ดูแลและผลักดันงานสำคัญของประเทศชาติในเรื่องนี้ และจะจัดให้มีคณะกรรมการระดับชาติเพื่อขับเคลื่อนเรื่องนี้ได้อย่างจริงจัง

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

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ๓ ประการ ดังนี้

๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

- ๑) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง
- ๒) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์

๒. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

- ๑) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม
- ๒) การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

๓. ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นดังกล่าวข้างต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษา วิเคราะห์โครงการ การออกแบบ การ

ก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้ง การมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต

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

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)
- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)
- ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)
- ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)
- ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

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

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ มีจุดมุ่งหมายสูงสุดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศให้สามารถบรรลุผลตามเป้าหมายการพัฒนาระยะยาวที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ โดยมุ่งหวังให้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ทำหน้าที่เป็นกลไกในการขับเคลื่อนที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพัฒนาประเทศในระยะ ๕ ปี และเพื่อผลักดันให้ประเทศสามารถก้าวข้ามความท้าทายต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนสู่ความเจริญเติบโตในทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ ได้กำหนดทิศทางและเป้าหมายของการพัฒนาบนพื้นฐานของหลักการและแนวคิดที่สำคัญ ๔ ประการ ได้แก่

- หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง** โดยการสืบสาน รักษา ต่อยอดการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานของความพอประมาณ ความมีเหตุผล การสร้างภูมิคุ้มกันที่ดี ควบคู่กับการใช้เงื่อนไข ๒ ประการเพื่อกำกับการกำหนดทิศทางและประเด็นการพัฒนาในส่วนต่างๆ ได้แก่ เงื่อนไขความรู้ โดยการใช้องค์ความรู้ทางวิชาการที่รอบด้าน และเงื่อนไขคุณธรรม โดยยึดถือผลประโยชน์ของประชาชนและความเป็นธรรมในทุกมิติของสังคม
- แนวคิด Resilience** ซึ่งเป็นแนวคิดที่มุ่งเน้นการลดความเปราะบางต่อความเปลี่ยนแปลง อันประกอบด้วย การพัฒนาความสามารถใน ๓ ระดับ ได้แก่
 - (๑) การพร้อมรับ (Cope) หมายถึง ความสามารถในการบริหารจัดการภายใต้สภาวะวิกฤติ ให้สามารถยืนหยัดและต้านทานความยากลำบาก รวมถึงฟื้นคืนกลับสู่สภาวะปกติได้อย่างรวดเร็ว
 - (๒) การปรับตัว (Adapt) หมายถึง การปรับทิศทาง รูปแบบ และแนวทางการพัฒนาให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลง พร้อมกระจายความเสี่ยงและปรับตัวอย่างเท่าทันเพื่อแสวงหาประโยชน์จากสิ่งที่เกิดขึ้น
 - (๓) การเปลี่ยนแปลงเพื่อพร้อมเติบโตอย่างยั่งยืน (Transform) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างและปัจจัยพื้นฐานให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลง

๓. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของแนวคิด “ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง” โดยมุ่งเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่ม ทั้งในมิติของการมีปัจจัยที่จำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตขั้นพื้นฐานที่เพียงพอ การมีสภาพแวดล้อมที่ดี การมีปัจจัยสนับสนุนให้มีสุขภาพที่สมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจ การมีโอกาสที่จะใช้ศักยภาพของตนในการสร้างความเป็นอยู่ที่ดี รวมถึงการมุ่งส่งต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดีไปยังคนรุ่นต่อไป
๔. โมเดลเศรษฐกิจ BCG ซึ่งเป็นแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจใน ๖ รูปแบบควบคู่กัน ได้แก่ เศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) เศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) เศรษฐกิจอัจฉริยะ (Intelligent Economy) เศรษฐกิจร่วมใช้ประโยชน์ (Sharing Economy) เศรษฐกิจผู้สูงอายุ (Silver Economy) โดยอาศัยฐานศักยภาพและความเข้มแข็งของประเทศอันประกอบด้วยความหลากหลายทางชีวภาพและความหลากหลายทางวัฒนธรรม พร้อมกับการใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการสร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อผลักดันให้ประเทศมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน และสามารถกระจายรายได้ โอกาส และความมั่งคั่งได้อย่างทั่วถึง

๑.๕ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)

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

๑. วิสัยทัศน์ของการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

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

๒. เป้าหมายการพัฒนา

นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในระยะ ๑๐ ปี ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ก้าวทันเวทีโลก ด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเครื่องมือหลักในการสร้างสรรค์นวัตกรรมการผลิต การบริการ

เป้าหมายที่ ๒ สร้างโอกาสทางสังคมอย่างเท่าเทียม ด้วยข้อมูลข่าวสารและบริการผ่านสื่อดิจิทัลเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

เป้าหมายที่ ๓ พัฒนาทุนมนุษย์สู่ยุคดิจิทัล ด้วยการเตรียมความพร้อมให้บุคลากรทุกกลุ่มมีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพในยุคดิจิทัล

เป้าหมายที่ ๔ ปฏิรูปกระบวนการทัศน์การทำงานและการให้บริการของภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

- กระบวนการทัศน์การทำงาน การบริหารจัดการ และการให้บริการของทางภาครัฐเปลี่ยนแปลงด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้บริการประชาชน ธุรกิจ และทุกภาคส่วนอย่างมีประสิทธิภาพ มีความมั่นคงปลอดภัยและมีธรรมาภิบาล

๓. ภูมิทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทย (Thailand Digital Landscape)

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ได้จัดทำแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย (Digital Thailand) เพื่อใช้เป็นกรอบในการผลักดันให้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ซึ่งรวมถึงการปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศน์ทางความคิดในทุกภาคส่วน การปฏิรูปกระบวนการทางธุรกิจ การผลิต การค้า และการบริการ การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารราชการแผ่นดิน และการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน อันจะนำไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนของประเทศไทยตาม นโยบายของรัฐบาล โดยแผนการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม มุ่งเน้นการพัฒนาระยะยาวอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แต่เนื่องจากเทคโนโลยีดิจิทัลมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้น แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมฉบับนี้ จึงกำหนดทิศทางการพัฒนาหรือภูมิทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทย (Thailand Digital Landscape) ออกเป็น ๔ ระยะ ดังภาพ

ภูมิทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทยในระยะเวลา ๒๐ ปี



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

๑.๖ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- **วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม**
“พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”
- **พันธกิจกระทรวงคมนาคม**
 - ๑) บริหารนโยบาย ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ
 - ๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรมการท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร
 - ๓) ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่งทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
 - ๔) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตามหลักสากล
 - ๕) ปรับปรุงและพัฒนาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
 - ๖) ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคน ตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
 - ๗) บริหารและพัฒนาองค์กร ให้มีสมรรถนะสูง ยืดหยุ่น คล่องตัวมีธรรมาภิบาล และสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง
- **ค่านิยมกระทรวงคมนาคม “I - SMART”**

I	: Inclusive	- ระบบขนส่งที่เข้าถึงคนทุกคน
S	: Safe, Security and Sustainable	- ความปลอดภัย มั่นคง และยั่งยืน
M	: Multimodal Transport	- การคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
A	: Approachable	- สะดวก
R	: Reasonable Price	- ราคาสมเหตุสมผล
T	: Timely and Technology	- ตรงเวลาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี
- **ยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐**

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ประเด็นยุทธศาสตร์ซึ่งสามารถกำหนดได้เป็น ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์หลัก เพื่อตอบสนองและสะท้อนไปถึงวิสัยทัศน์ และพันธกิจข้างต้น ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
<p>๑ ยกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ</p>	<p>๑.๑ ปรับปรุงคุณภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของโครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน</p> <p>๑.๒ สนับสนุนส่งเสริมการขนส่งทางถนนและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด</p> <p>๑.๓ การพัฒนาระบบการบริการภาครัฐ ปรับปรุงพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการเพื่อกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกการเดินทางและขนส่งทางถนน</p>
<p>๒ ยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต</p>	<p>๒.๑ เพิ่มขีดความสามารถของการให้บริการบนระบบรางเดิมที่มีอยู่ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด</p> <p>๒.๒ กระตุ้นอุปสงค์ของการใช้บริการ การตลาดเชิงรุก และการแสวงหากลุ่มผู้ใช้บริการใหม่ในการคมนาคมขนส่งทางราง</p> <p>๒.๓ นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาช่วยยกระดับการให้บริการและบริหารจัดการคมนาคมขนส่งทางราง</p> <p>๒.๔ ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานในการกำกับดูแลบริการคมนาคมขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น</p> <p>๒.๕ พัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งอื่นๆ เข้าสู่ระบบราง</p>
<p>๓ ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ</p>	<p>๓.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือและพื้นที่หลังท่ารองรับการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า</p> <p>๓.๒ พัฒนาขีดความสามารถของสายเรือ เส้นทางเดินเรือและพาณิชยนาวีให้เข้มแข็งและสามารถแข่งขันได้</p> <p>๓.๓ ปรับปรุงการบริหารจัดการร่องน้ำ น่านน้ำ และการบริหารจัดการนอกท่าให้มีประสิทธิภาพ</p> <p>๓.๔ ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และการปฏิบัติงานภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำของประเทศ</p>
<p>๔ สร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล</p>	<p>๔.๑ ปรับปรุงพัฒนาการให้บริการของท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า</p> <p>๔.๒ สนับสนุนส่งเสริมและยกระดับคุณภาพการให้บริการของสายการบิน</p> <p>๔.๓ ยกระดับการบริหารพื้นที่ห้วงอากาศและการจัดการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด</p> <p>๔.๔ ปรับปรุง พัฒนา และสร้างมาตรฐานการกำกับดูแลการคมนาคมขนส่งทางอากาศ</p>

	๔.๕ ยกระดับการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศให้ตรงตามความต้องการในปัจจุบันและอนาคตสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล
๕ ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ	๕.๑ ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน ๕.๒ กำหนดนโยบายด้านราคาและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของการใช้งานขนส่งสาธารณะ ๕.๓ พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบสนับสนุนเพื่อการเข้าถึงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะหลัก ๕.๔ พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับคนทุกคนในสถานีขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการเดินทาง ๕.๕ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและกระบวนการส่งเสริมการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ
๖ เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยี และการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะ การขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่	๖.๑ เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าอันเนื่องมาจากเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล ๖.๒ เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต ๖.๓ เตรียมพร้อมรองรับการเข้ามาของเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (UAV)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับการบริการประชาชนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจของประเทศที่มีประสิทธิภาพ	๑.๑ พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษเพื่อเป็นโครงข่ายถนนหลักของการเดินทางทางถนนในอนาคต ๑.๒ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนภาคการผลิตหลักของประเทศ รองรับการพัฒนาของชุมชนเมือง และเพิ่มระดับการให้บริการประชาชน ๑.๓ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการพัฒนาในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่การค้าชายแดนที่มีศักยภาพ ๑.๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
๒ เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต	๒.๑ พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และโครงข่ายรถไฟเส้นทางใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง ๒.๒ พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงเพื่อเป็นทางเลือกของการเดินทางระหว่างเมืองที่มีประสิทธิภาพสูงในอนาคต

	๒.๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางรางสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ	๓.๑ ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางทางเดินเรือและร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศ ๓.๒ พัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ๓.๓ พัฒนาท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขนส่งผู้โดยสารและสนับสนุนภาคบริการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
๔ ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ	๔.๑ พัฒนาท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ ๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ สนับสนุนการท่องเที่ยว และให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง
๕ เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน	๕.๑ ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๕.๒ ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองภูมิภาคที่สำคัญ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
๑ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ	๑.๑ ปรับปรุงและพัฒนาสภาพถนน โครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์จราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ๑.๒ พัฒนาองค์ความรู้ ปลูกฝังจิตสำนึก และสร้างกระบวนการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและการขนส่งสินค้าทางถนน ๑.๓ ยกกระดับและสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้รถใช้ถนน
๒ ยกกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางราง	๒.๑ เตรียมความพร้อมปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวโครงข่ายและเส้นทางรถไฟ ๒.๒ เตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกการให้ความช่วยเหลือและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางราง ๒.๓ พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางราง

<p>๓.๓ เพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำ</p>	<p>๓.๑ ปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จำเป็น และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของท่าเรือ</p> <p>๓.๒ พัฒนามาตรฐานเตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางน้ำ</p> <p>๓.๓ พัฒนาการบริหารจัดการน่านน้ำและเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางน้ำเพื่อความมั่นคงและปลอดภัยทางน้ำ</p> <p>๓.๔ ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนากฎหมายและมาตรฐานด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางน้ำให้มีมาตรฐานสากล</p>
<p>๔ เสริมสร้างความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศเพื่อความมั่นคงและเป็นไปตามมาตรฐานสากล</p>	<p>๔.๑ ตรวจสอบติดตาม กำกับดูแล และปรับปรุงมาตรฐานด้านความปลอดภัยการคมนาคมขนส่งทางอากาศ</p> <p>๔.๒ พัฒนาระบบบริหารและการดำเนินงานเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินจากอุบัติเหตุทางอากาศ</p> <p>๔.๓ ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนากฎหมายและมาตรฐานด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางอากาศให้มีมาตรฐานสากล</p>
<p>๕ มุ่งมั่นพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</p>	<p>๕.๑ การดำเนินการที่มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมลพิษทางอากาศ และสนับสนุน ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดในภาคการขนส่ง</p> <p>๕.๒ สร้างกระบวนการตรวจสอบติดตามและบริหารจัดการเหตุเพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับสถานการณ์และผลกระทบจากภัยพิบัติ</p> <p>๕.๓ ซ่อมบำรุง ปรับปรุง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรองรับต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ</p>

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนางค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
<p>๑ พัฒนางค์กรและระบบงานในระบบราชการให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สนองต่อพันธกิจการไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๑.๑ ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการและระบบให้บริการภาครัฐให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับบริบทและสถานการณ์ปัจจุบัน</p> <p>๑.๒ นำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนากระบวนการและระบบให้บริการภาครัฐ สนองต่อพันธกิจการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบราชการ ๔.๐</p> <p>๑.๓ พัฒนาระบบฐานข้อมูล บัญชีข้อมูล และการเชื่อมโยงข้อมูลภายในกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สามารถนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่รัฐและเอกชน</p>

<p>๔.๒ เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของหน่วยงานและบุคลากรเพื่อขับเคลื่อนพันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต</p>	<p>๒.๑ ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังให้มีความคล่องตัว ยืดหยุ่น และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและความเปลี่ยนแปลง</p> <p>๒.๒ พัฒนาความรู้และเสริมสร้างทักษะและความเข้มแข็งให้แก่บุคลากรให้พร้อมและทันต่อการเปลี่ยนแปลง</p>
<p>๓ บริหารราชการโดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ</p>	<p>๓.๑ เสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้มีความโปร่งใส และปลดการทุจริตและประพฤติมิชอบ</p> <p>๓.๒ นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการดำเนินงานที่โปร่งใสและเปิดกว้าง</p> <p>๓.๓ ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และกระบวนการบังคับใช้ให้มีความเข้มข้นและตรวจสอบได้</p>

๑.๗ แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- **วิสัยทัศน์กรมทางหลวง**

“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลดภัย ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม” ครอบคลุมประเด็น ดังนี้

- ๑.๑) **ประเด็นเชิงกระบวนการ** มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
- ๑.๒) **ประเด็นเชิงผลผลิตและผลลัพธ์** สนับสนุนการพัฒนาประเทศโดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ “สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม”

- **พันธกิจกรมทางหลวง**

๑. พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) ที่สมบูรณ์ และคล่องตัว (Mobility) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
๒. บำรุงรักษา ยกกระดับความปลอดภัย และบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพเพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่อง
๓. บริหารจัดการองค์กรที่มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ให้มีความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

- **ค่านิยมกรมทางหลวง**

“HIGHWAYS”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบรับผิดชอบต่อพันธกิจ เกษะติดการให้บริการ ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว”

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

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| ๕) Work smart | ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ |
| ๖) Accountability | รับผิดชอบต่อพันธกิจ |
| ๗) Year-round commitment | เกาะติดการให้บริการ |
| ๘) Synergy | ประสานพลังเป็นหนึ่งเดียว |

- **วัฒนธรรม**

“DOH”

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

- ยุทธศาสตร์ตามแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

(๑) เป้าประสงค์

๑. มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและชุมชนเมือง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์
๒. มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสียจากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง
๓. มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทาง การข้ามถนน และการสัญจรอื่นๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
๔. มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว (Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)

(๒) กลยุทธ์

- **กลยุทธ์ที่ ๑.๑** พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว และด่านชายแดน
- **กลยุทธ์ที่ ๑.๒** พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่ขาดช่วง (Missing Links) เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าเรือบก ท่าอากาศยาน และจุดรวบรวมและกระจายสินค้า รวมถึงปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้รองรับการเชื่อมต่อบริเวณจุดเข้าออกของระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- กลยุทธ์ที่ ๑.๓ พัฒนาและปรับปรุงทางหลวง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ทางแยก ทางเลี่ยงเมือง จุดตัดทางรถไฟ และบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดหรือมีสภาพเป็นคอขวด
- กลยุทธ์ที่ ๑.๔ ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

(๑) เป้าประสงค์

๑. มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด
๒. มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง ตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่างๆ
๓. มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
๔. มีการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากลเพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง

(๒) กลยุทธ์

- กลยุทธ์ที่ ๒.๑ บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม
- กลยุทธ์ที่ ๒.๒ จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมีการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุ การติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- กลยุทธ์ที่ ๒.๓ จัดให้มีกลไกเพื่อการบูรณาการข้อมูล การปฏิบัติงาน งบประมาณบุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักร และเทคโนโลยีที่ทันสมัย สำหรับการบริหารจัดการด้านจราจร รวมถึงการแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติ
- กลยุทธ์ที่ ๒.๔ มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุและภัยพิบัติที่เกิดขึ้นซ้ำซาก และโครงข่ายที่เปราะบาง (Vulnerability) อย่างยั่งยืน ด้วยอาศัยข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และแบบจำลองทางวิศวกรรม
- กลยุทธ์ที่ ๒.๕ เพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ และปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรค

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ด้านความปลอดภัย

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

(๑) เป้าประสงค์

๑. มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
๒. มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง โดยเน้นการทำงานในเชิงรุก (Proactive)
๓. มีการจัดการปัญหาและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการชนในลักษณะที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บบนทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม
๔. มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง

(๒) กลยุทธ์

- กลยุทธ์ที่ ๓.๑ ปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางและการติดตั้งอุปกรณ์ อำนวยความปลอดภัยสำหรับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงที่กำหนดไว้ในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ ๓.๒ ดำเนินมาตรการด้านวิศวกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในแต่ละประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุการชนประสานงาน อุบัติเหตุถนนลื่น อุบัติเหตุชนท้ายรถจอดข้างทาง อุบัติเหตุชนคนเดินเท้า และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- กลยุทธ์ที่ ๓.๓ ดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spots) บนทางหลวง โดยเน้นการใช้ข้อมูลสถิติรูปแบบการชน (Collision Diagram) เพื่อกำหนดรูปแบบหรือวิธีการแก้ไขปรับปรุงสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ ๓.๔ กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรที่ชัดเจนสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่เปิดใช้งานแล้ว
- กลยุทธ์ที่ ๓.๕ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวง
- กลยุทธ์ที่ ๓.๖ พัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกๆระดับ
- กลยุทธ์ที่ ๓.๗ กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณ และบุคลากรที่ชัดเจนในการจัดการความปลอดภัยบริเวณพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางให้เป็นมาตรฐาน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ด้านบริหารจัดการองค์กร

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วน และมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

(๑) เป้าประสงค์

- (๑) เป็นองค์กรที่มีบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ที่สามารถปรับตัวต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก
- (๒) เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อคนทุกกลุ่ม บนพื้นฐานของความเข้าใจและหลักธรรมาภิบาล
- (๓) เป็นองค์กรที่นำวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่ทุกกิจกรรมการดำเนินงานขององค์กร (Value Chain)
- (๔) เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและสามารถบูรณาการกับทุกภาคส่วน

(๒) กลยุทธ์

- กลยุทธ์ที่ ๔.๑ พัฒนาบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ทางด้านความคิด ทักษะและทัศนคติที่ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต (Life Long Learning) และยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรภายในองค์กร
- กลยุทธ์ที่ ๔.๒ พัฒนาความรู้ความเข้าใจ และทักษะแก่บุคลากรทางด้านดิจิทัล (Digital Literacy) รองรับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่การปฏิบัติงาน
- กลยุทธ์ที่ ๔.๓ แปลงโฉมองค์กรโดยใช้เครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Transformation) ในกระบวนการทำงานและการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์และใช้ประโยชน์
- กลยุทธ์ที่ ๔.๔ พัฒนาระบบให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) สำหรับการให้บริการประชาชน
- กลยุทธ์ที่ ๔.๕ ยกระดับการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ด้านการปฏิบัติภารกิจและผลการดำเนินงาน โดยเน้นการสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้นถนน และหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมาย
- กลยุทธ์ที่ ๔.๖ ยกระดับการติดตามการดำเนินงานและใช้จ่ายงบประมาณโดยใช้ระบบสารสนเทศ
- กลยุทธ์ที่ ๔.๗ กำหนดขั้นตอนการทำงานและจัดให้มีกลไกด้านงบประมาณและบุคลากรเพื่อการจัดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)
- กลยุทธ์ที่ ๔.๘ ทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐานที่จำเป็นในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และรองรับการเปลี่ยนแปลง

๑.๘ แผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)

กรมทางหลวง ได้จัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลที่ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง และยุทธศาสตร์การพัฒนาดิจิทัลของประเทศไทย โดยดำเนินการให้เกิดความเหมาะสมกับผลการดำเนินการด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวงที่ผ่านมา และผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและปัจจัยอื่นๆ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- วิสัยทัศน์ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวง
“สร้างนวัตกรรมเพื่องานบริการ มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล”
- พันธกิจด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Mission)

- ๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับการปฏิบัติงาน และการให้บริการอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
 - ๒) พัฒนานวัตกรรมดิจิทัล และระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ รวมถึงการบูรณาการทั้งภายใน และภายนอก มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล
 - ๓) พัฒนาข้อมูลเพื่อเผยแพร่และให้บริการประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ ท่วงใส โปร่งใส และเป็นธรรม
 - ๔) พัฒนาศักยภาพทรัพยากรบุคคล เพื่อยกระดับการปฏิบัติงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองรับการทำงานในยุคสังคมดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐
ยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล ประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ ๔ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ “เสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล”

กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาและปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน และการให้บริการอย่างต่อ
เนื่อง

กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและปรับปรุง ความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อป้องกันและจัดการภัย
คุกคามทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ “พัฒนานวัตกรรม บูรณาการระบบสารสนเทศ เพื่องานบริหารจัดการ”

กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ปรับเปลี่ยนกระบวนการปฏิบัติงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อยกระดับเป็นองค์กรดิจิทัล

กลยุทธ์ที่ ๒.๒ พัฒนาและบูรณาการระบบสารสนเทศ เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน เพื่อ
สนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “เพิ่มประสิทธิภาพการบริการประชาชนและเปิดเผยข้อมูลเปิดภาครัฐ”

กลยุทธ์ที่ ๓.๑ ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อตอบสนองความต้องการของ
ประชาชน

กลยุทธ์ที่ ๓.๒ เปิดเผยข้อมูลเปิดในรูปแบบข้อมูลดิจิทัล เพื่อส่งเสริมบริการสาธารณะที่สะดวก รวดเร็ว และ
โปร่งใส

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ส่งเสริมศักยภาพทรัพยากรบุคคลด้านเทคโนโลยีดิจิทัล”

กลยุทธ์ที่ ๔.๑ พัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของบุคลากร เพื่อเตรียมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

กลยุทธ์ที่ ๔.๒ พัฒนาระบบจัดการการเรียนรู้การออนไลน์ เพื่อส่งเสริมองค์ความรู้ของบุคลากร

๑.๙ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับ ทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖)

แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ.๒๕๖๖- ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.
๒๕๖๖) มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- วิสัยทัศน์ (Vision)
“เป็นองค์กรสมรรถนะสูงด้านการบริการเครื่องจักรกลปี ๒๕๗๐”
- พันธกิจ
“บริหารเครื่องจักรกลและเงินทุนหมุนเวียนของกรมทางหลวง”
- ค่านิยมหลัก

“SAAP”

- ๑) Service **การให้บริการที่ดี/เป็นเลิศ**
คือ ความเป็นเลิศในด้านการบริการเครื่องจักรกลอย่างยั่งยืน
- ๒) Agility **ความคล่องตัวและปรับตัวตามสถานการณ์ได้ดี**
คือ เงินทุนหมุนเวียนมีระบบการบริหารจัดการอย่างคล่องตัว
ปรับตัวได้ทั้งตามสถานการณ์ปกติและสถานการณ์วิกฤต
- ๓) Accountability **ความรับผิดชอบ**
คือ การมีบทบาทและปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นไปตามกรอบพันธกิจ
ของเงินทุนหมุนเวียนฯ
- ๔) Professional **ความเชี่ยวชาญในงาน มุ่งมั่น มุ่งเท**
คือ การดำเนินงานด้วยความเป็นมืออาชีพเชี่ยวชาญในงาน
บริการเครื่องจักรกลและการบริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ
บูรณาการและทำงานเป็นทีม

● **ประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์**

ยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงฯ ประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนา ระบบการบริหารภายในให้ เกิดประสิทธิภาพ	กลยุทธ์ ๑.๑ บริหารสินทรัพย์อย่างมี ประสิทธิภาพ	P๑ โครงการการบริหารสินทรัพย์เพื่อ ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
	กลยุทธ์ ๑.๒ ลดค่าใช้จ่าย (บริหาร ต้นทุน)	P๒ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการ ปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนา ช่องทางการการให้บริการ รูปแบบใหม่ (การจำหน่าย , การจัดหาเครื่องจักร. การให้บริการเช่า, การ ปรับซ่อมและบำรุงรักษา เครื่องจักร)	กลยุทธ์ ๒.๑ พัฒนาการออกแบบ ระบบให้บริการรูปแบบใหม่ (การ จำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การ ให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและ บำรุงรักษาเครื่องจักร)	P๓ โครงการการศึกษาและพัฒนา แนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ และการนำไปใช้ (การจำหน่าย, การ จัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษา เครื่องจักร)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ	กลยุทธ์ ๓.๑ ยกระดับความพึงพอใจความผูกพันของกลุ่มกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ	P๔ โครงการ SMART ER Fund
	กลยุทธ์ ๓.๒ ส่งเสริมภาพลักษณ์เงินทุนฯ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล	กลยุทธ์ ๔.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	P๕ โครงการพัฒนาระบบ Total Productive Maintenance: TPM (เน้นการซ่อมบำรุง PM)
	กลยุทธ์ ๔.๒ บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation)	P๖ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการองค์กร (Lean)
		P๗ โครงการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการ (Process Innovation)
	กลยุทธ์ ๔.๓ เพิ่มการใช้พลังงานทดแทน	P๘ โครงการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมการใช้พลังงานทดแทนในเครื่องจักรกล (Innovation)
	กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาระบบงานดิจิทัล	P๙ โครงการพัฒนาระบบงานดิจิทัล
P๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนา ระบบสารสนเทศบริหาร เครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)		
P๒ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP		
P๓ โครงการนำร่อง e-Signature		
P๔ โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ		
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์	กลยุทธ์ที่ ๕.๑ พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะสูง	P๑๐ โครงการพัฒนาสมรรถนะและเสริมสร้างสุขภาพและความผูกพันของบุคลากร
		P๑ โครงการจัดทำแผนและบริหาร อัตรากำลังบุคลากรเงินทุนฯ
		P๒ โครงการประเมินและพัฒนา สมรรถนะบุคลากรเงินทุนฯ

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ
		P๓ โครงการจัดการความรู้เงินทุนฯ (Knowledge Management)
		P๔ โครงการสำรวจและยกระดับความพึงพอใจและความผูกพัน
		P๕ โครงการส่งเสริมความ SAAP

๑.๑๐ แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนฯ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖)

แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนฯ เชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ.๒๕๖๖- ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖) ในยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์

- **วิสัยทัศน์ (Vision)**

“บุคลากรสมรรถนะสูง มีคุณภาพชีวิตที่ดี” : เพียงพอ พร้อมใช้ ใฝ่สูง

- **พันธกิจ (Mission)**

๑. พัฒนาและวางระบบบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีความทันสมัย โปร่งใส และมีประสิทธิภาพ
๒. บริหารจัดการสมรรถนะบุคลากรเพื่อมุ่งสู่องค์กรสมรรถนะสูง
๓. สร้างความพึงพอใจ ความผูกพัน และให้ความสำคัญกับคุณค่าบุคลากร

โดยกำหนดตามยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ มี กลยุทธ์ แผนงาน/โครงการ ดังนี้

ยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล	กลยุทธ์	โครงการ
ยุทธศาสตร์ ๑ : พัฒนาระบบอัตรากำลังและบริหารอัตรากำลังบุคลากรเงินทุนฯ	กลยุทธ์ ๑.๑ อัตรากำลังเพียงพอ	P๑ โครงการจัดทำแผนและบริหารอัตรากำลังบุคลากรเงินทุนฯ
ยุทธศาสตร์ ๒ : พัฒนาทรัพยากรบุคคล	กลยุทธ์ ๒.๑ บุคลากรสมรรถนะสูง	P๒ โครงการประเมินและพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเงินทุนฯ
		P๓ โครงการจัดการความรู้เงินทุนฯ (Knowledge Management)
ยุทธศาสตร์ ๓ : ส่งเสริมค่านิยมสร้าง ความพึงพอใจและความผูกพันของบุคลากร	กลยุทธ์ ๓.๑ สร้างความพึงพอใจและความผูกพัน	P๔ โครงการสำรวจและยกระดับความพึงพอใจและความผูกพัน
		P๕ โครงการส่งเสริมความ SAAP

๑.๑๑ แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖)

แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖) ในยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล

- **วิสัยทัศน์ (Vision)**

“เป็นเงินทุนหมุนเวียนต้นแบบด้านการนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาบริหารงานเครื่องจักรกลปี ๒๕๗๐”

พันธกิจ (Mission)

๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ให้มีความพร้อมที่สามารถรองรับระบบงานสารสนเทศและการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและเสถียรภาพสูง
๒. พัฒนาการบริหารจัดการและยกระดับข้อมูลด้านสารสนเทศให้เป็นมาตรฐาน ที่สามารถนำระบบสารสนเทศมาใช้ประโยชน์ในการวางแผน บริหารจัดการและดำเนินการต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนภารกิจหลักของกรมทางหลวง เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ
๔. พัฒนาผู้บริหาร และบุคลากรของกรมทางหลวง ให้มีความรู้และทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสม

โดยกำหนดตามยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล มีกลยุทธ์ แผนงาน/โครงการ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ดิจิทัล	กลยุทธ์	โครงการ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ปรับเปลี่ยนสู่ระบบ ฐานข้อมูลดิจิทัล (Digital Platform)	กลยุทธ์ ๑.๑ Smart Enterprise	P๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนาาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)
		P๒ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP
		P๓ โครงการนำร่อง e-Signature
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ เพิ่มสมรรถนะ บุคลากรสู่การเป็น องค์กรดิจิทัล	กลยุทธ์ ๒.๑ พัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อม เข้าสู่การทำงานรูปแบบดิจิทัล	P๔ โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ใช้ประโยชน์ สารสนเทศในการ บริหารการ ตัดสินใจ	กลยุทธ์ ๓.๑ Integrated Operations Data	P๕ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อ การตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียน ฯ (ระยะยาว ๓ ปี)

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

กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗)

๑. การวิเคราะห์ความต้องการทางยุทธศาสตร์

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

๒. การประเมินศักยภาพทางยุทธศาสตร์

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

๓. ศึกษาวิเคราะห์ผลการดำเนินงานและการทบทวน

- แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปี ๒๕๖๖)
- แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปี ๒๕๖๖)
- แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปี ๒๕๖๖)

๔. วิเคราะห์ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ของเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงที่ผ่านมา วิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า และการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นและความคาดหวังจากผู้บริหาร เรื่องจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

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

๖. วิเคราะห์ ประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ (TOWS Matrix)

๗. จัดทำพันธกิจ วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัววัดสำคัญ แผนงานตามโครงการยุทธศาสตร์

การสัมมนาการเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning & Workshop)

เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง โดยสำนักเครื่องกลและสื่อสารได้มีการจัดการสัมมนาการเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning & Workshop) เพื่อนำข้อมูลที่ได้มากำหนดทิศทาง และประเมินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน ปี พ.ศ.๒๕๖๗) ยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน ปี พ.ศ.๒๕๖๗) ยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน ปี พ.ศ.๒๕๖๗) แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๗ โดยจัดสัมมนาในระหว่างวันที่ ๒๗ - ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๗ โดยเชิญวิทยากรผู้มีความเชี่ยวชาญในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ร่วมวิเคราะห์และจัดทำแผน มีผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเป็นคณะทำงานโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ จำนวน ๓๙ คน ผู้บริหารจากสำนักเครื่องกลและสื่อสาร ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการบริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ







ก 3





ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

สน. เลขที่รับ 5707 วันที่ ๒ มี.ค. ๒๕๖๗
รท. เลขที่รับ 2037 วันที่ ๒๓ มี.ค. ๒๕๖๗
อ. เลขที่รับ 2202 วันที่ ๒๓ มี.ค. ๒๕๖๗

จ.จ.ร. ๒/1407
กรมทางหลวง
เลขที่รับ ๔๒๙๔
วันที่ ๒ มี.ค. ๒๕๖๗
เวลา ๑๔.๐๐

ส่วนราชการ กองฝึกอบรม โทร.๐ ๒๓๕๔ ๖๖๖๘-๗๕ ต่อ ๒๕๔๑๗ โทรสาร ๐ ๒๓๕๔ ๖๖๐๐

ที่ กอ ๓/ ๑๑๕๓

วันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขออนุมัติจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การทบทวนแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียน
ค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

กองฝึกอบรม
เลขที่ 2090
วันที่ ๑ มี.ค. ๒๕๖๗
เวลา 15-23 ชม.

๑

เรียน อ.ทล. ผ่าน รท.

(นายเสริมศักดิ์ น้อยนันท) ๓ มี.ค. ๒๕๖๗
ด้วยกองฝึกอบรมร่วมกับสำนักเครื่องกลและสื่อสารจะดำเนินการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ

เรื่อง การทบทวนแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ให้กับคณะทำงานโครงการตามแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ในสังกัด
สำนักเครื่องกลและสื่อสาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับทราบผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์เงินทุน
หมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวทาง
การปฏิบัติงาน ผลการดำเนินงาน และปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการที่ผ่านมา รวมทั้งทบทวนและปรับปรุง
แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการ
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล และแผนบริหารความเสี่ยงเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลประจำปี
พ.ศ. ๒๕๖๘ ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และเกณฑ์การประเมินผลตามบันทึกข้อตกลงของ
กระทรวงการคลัง นอกจากนี้ยังร่วมประเมิน และวิเคราะห์ข้อมูล ตลอดจนแลกเปลี่ยนประสบการณ์
อันทำให้แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการประจำปี
พ.ศ. ๒๕๖๘ และแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ มีความเหมาะสมตามสภาพความเป็นจริง และ
สอดคล้องกับแนวโน้มสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงในอนาคต ส่งผลในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพ และ
ประสิทธิผลในการดำเนินงานของบุคลากรเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงต่อไป

โดยกำหนดจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการในวันที่ ๒๗ - ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๗ ณ โรงแรมไมด้า
แกรนด์ ทวารวดี นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม มีผู้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ จำนวน ๓๙ คน ค่าใช้จ่าย
ในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเบิกจากงบประมาณสำนักเครื่องกลและสื่อสาร งบดำเนินงานเงินทุนหมุนเวียน
ค่าเครื่องจักรกล จำนวนเงิน ๔๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท (เงินสี่แสนบาทถ้วน) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม การจัดงาน และการประชุมระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.๒๕๕๕ ทั้งนี้ ได้แนบ
รายละเอียด และรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการมาพร้อมนี้แล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

๒

เรียน ผอ.อ.

อนุมัติตามเสนอ

ดำเนินการตามระเบียบต่อไป

(นายไพฑูรย์ พงษ์ชวลิต)
รองอธิบดี รักษาราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง

๓๕๕๓/๑๒ มี.ค.๒๕๖๗

๐๗/๒๕๖๗

๑๓ มี.ค. ๒๕๖๗

๓

เรียน ผ.ทอ. ผ.ทอ.

เพื่อทราบและดำเนินการต่อไป

(นายปราบพล โล่ห์วีระ)
ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม
๓ มี.ค. ๒๕๖๗

ค.ศ.๓

(๔) คุณหญิงจินดา

(นายปราบพล โล่ห์วีระ)
ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม

- อนุมัติตามเสนอ

ดร.รัต ๑๕๕๓๖๒
(นางศิริยา สมุทรประภค)
ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาทรัพยากรบุคคล

๔. กำหนดการประชุมเชิงปฏิบัติการ

วันที่ ๒๗ - ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๗ ณ โรงแรมไมด้า แกรนด์ ทวารวดี นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม

วันที่	เวลา	หัวข้อและประเด็นสำคัญ	วิทยากร/ ผู้รับผิดชอบ
๒๗ มีนาคม ๒๕๖๗	๑๓.๐๐ - ๑๔.๓๐ น.	ออกเดินทางจากสำนักเครื่องกลและ สื่อสาร ถ.แจ้งวัฒนะ	สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
	๑๕.๐๐ - ๑๖.๐๐ น.	ลงทะเบียนและชี้แจงหลักสูตร	กองฝึกอบรม
๒๘ มีนาคม ๒๕๖๗	๐๙.๐๐ - ๑๐.๐๐ น.	การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล ของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	วิทยากรภายนอก ๒) คณะกรรมการบริหารเงินทุน ๓) คณะอนุกรรมการบริหารเงินทุน ๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องจักรกล วิทยากรสำนักเครื่องกลและสื่อสาร ๔) ผู้บริหารสำนักเครื่องกลและ สื่อสาร
๒๘ มีนาคม ๒๕๖๗	๑๐.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	Workshop การทบทวนแผนยุทธศาสตร์ เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของ กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	วิทยากรภายนอก ๑) นายสรวิทย์ พันธุ์รงค์และคณะ ๒) คณะกรรมการบริหารเงินทุน ๓) คณะอนุกรรมการบริหารเงินทุน ๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องจักรกล วิทยากรสำนักเครื่องกลและสื่อสาร ๕) ผู้บริหารสำนักเครื่องกลและ สื่อสาร
	๑๓.๐๐ - ๑๕.๐๐ น.	Workshop การทบทวนแผนยุทธศาสตร์ การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุน หมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทาง หลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	
	๑๕.๐๐ - ๑๗.๐๐ น.	Workshop การทบทวนแผนยุทธศาสตร์ ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล ของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	

รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ

เรื่อง การทบทวนแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
วันที่ ๒๗ - ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๗ ณ โรงแรมไมด้า แกรนด์ ทวารวดี นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม

ที่	ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงานภายในสังกัด สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
๑	นายณัฐกร แก้วทอง	วิศวกรเครื่องกลชำนาญการพิเศษ	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน
๒	นายเกษม คชาสัมฤทธิ์	นายช่างเครื่องกลอาวุโส	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๓	นายสนั่น หัตถะวี	นายช่างเครื่องกลอาวุโส	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๔	นายสมชาย กลิ่นบุปผา	นายช่างเครื่องกลอาวุโส	ส่วนเครื่องจักรกลส่วนกลาง
๕	นายสมชัย อุทาทิพย์	นายช่างไฟฟ้าอาวุโส	ส่วนพัฒนาเครื่องจักรกล
๖	นายฐานินทร์ จระมาศ	วิศวกรเครื่องกลชำนาญการ	ส่วนเครื่องจักรกลส่วนกลาง
๗	นายจักรพงษ์ แก้วกล้า	วิศวกรเครื่องกลชำนาญการ	ส่วนพัฒนาเครื่องจักรกล
๘	นายภาณุวัฒน์ น้อยทอง	วิศวกรเครื่องกลชำนาญการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๙	นายอภิชาติ ฉัตรพงศ์เจริญ	วิศวกรเครื่องกลชำนาญการ	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน
๑๐	นายศรัณย์ มูลทองน้อย	วิศวกรเครื่องกลชำนาญการ	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน
๑๑	นายพิศุทธิ์ แสงหนุ่ม	วิศวกรเครื่องกลชำนาญการ	ส่วนพัฒนาเครื่องจักรกล
๑๒	นายวิศรุต ศิริसान	วิศวกรเครื่องกลชำนาญการ	ส่วนพัฒนาเครื่องจักรกล
๑๓	ว่าที่ ร.ต.เสน่ห์ ยาวิชัย	วิศวกรเครื่องกลชำนาญการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๑๔	น.ส.นงเยาว์ ภิญโญ	นักวิชาการเงินและบัญชีชำนาญการ	ส่วนบัญชีเงินทุนหมุนเวียน
๑๕	น.ส.มธุรีน เวียงแก้ว	นักวิชาการสถิติชำนาญการ	ส่วนสารสนเทศเครื่องจักรกล
๑๖	น.ส.เนตรนภา เพชรล้ำ	เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีชำนาญงาน	ส่วนบัญชีเงินทุนหมุนเวียน
๑๗	น.ส.ญาณิกา แยมสำราญ	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน	ส่วนบริหาร
๑๘	นางเนตรชนก มารวยเฮงตี	เจ้าพนักงานพิมพ์ ส.๔	ส่วนบริหาร
๑๙	นายวิรัตน์ คำสุข	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน
๒๐	น.ส.ขวัญชนก หมั่นสกุล	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน
๒๑	นายวรภูมิฐ์ พรหมแก้วงาม	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๒๒	นายสมโชค เหมกุล	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๒๓	นายพลภัทร โคตะนนท์	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๒๔	นายณัฐภัทร ดาราพงศ์	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๒๕	นายชาญพนัส ขัติครุฑ	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนเครื่องจักรกลส่วนกลาง
๒๖	นายธีรรัตน์ ขาวประกอบ	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนพัฒนาเครื่องจักรกล
๒๗	น.ส.ภคภัทร ทิพจรูญ	นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ	ส่วนบัญชีเงินทุนหมุนเวียน
๒๘	น.ส.นุสรา อ่ออึงค์	นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ	ส่วนบัญชีเงินทุนหมุนเวียน
๒๙	น.ส.รัตนติญา ใจคำสือ	นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ	ส่วนสารสนเทศเครื่องจักรกล
๓๐	นายณนทกร เอี่ยมสง่า	นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ	ส่วนสารสนเทศเครื่องจักรกล

ที่	ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงานภายในสังกัด สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
๓๑	นายปริญญา ดวงใหญ่	นายช่างเครื่องกลปฏิบัติงาน	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน
๓๒	นายอดุลย์กฤษณ์ ฉัตรานันท์	นายช่างเครื่องกลปฏิบัติงาน	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๓๓	นายสุวิชา ชันสัมฤทธิ์	นายช่างเครื่องกลปฏิบัติงาน	ส่วนเครื่องจักรกลส่วนกลาง
๓๔	นายภูริพงศ์ จันทร์ชาย	นายช่างเครื่องกลปฏิบัติงาน	ส่วนเครื่องจักรกลส่วนกลาง
๓๕	น.ส.จุฑามาศ ภูระหงษ์	นายช่างเครื่องกลปฏิบัติงาน	ส่วนพัฒนาเครื่องจักรกล
๓๖	นายอภิรักษ์ ช้อยประเสริฐ	พนักงานเครื่องคอมพิวเตอร์	ส่วนสารสนเทศเครื่องจักรกล
๓๗	น.ส.สุรางค์รัตน์ ประสานทอง	พนักงานธุรการ	ส่วนบริหาร
๓๘	ว่าที่ ร.ต.สาวิตรี ศรีษะแก้ว	พนักงานธุรการ	ส่วนบริหาร
๓๙	น.ส.สุชาดา สระบัว	เจ้าพนักงานพัสดุชำนาญงาน	ส่วนบริหารพัสดุ

ส่วนที่ ๓ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล ของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗)

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis

เงินทุนหมุนเวียนฯ ได้วิเคราะห์ข้อมูล และสำรวจวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค โดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis และ TOWS MATRIX เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์มาเป็นแนวทางในการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงระยะยาวปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ.๒๕๖๗) โดยสรุปในแต่ละประเด็น ดังนี้

SWOT Analysis	
จุดแข็ง (Strengths)	<p>S๑ มีตัวแทนเงินทุนหมุนเวียนฯ (ศูนย์บริการ) กระจายปฏิบัติงานทั่วประเทศ</p> <p>S๒ มีแผนการพัฒนาให้ความรู้กับบุคลากรอย่างต่อเนื่อง</p> <p>S๓ บุคลากรที่อาวุโสมีความเชี่ยวชาญและชำนาญด้านเทคนิคในการทำงานด้านวิศวกรรมเครื่องกลงานซ่อมและบำรุงเครื่องจักรกล</p> <p>S๔ บุคลากรรุ่นใหม่มีความรู้ทางด้านเทคโนโลยี และยอมรับการพัฒนา</p> <p>S๕ มีลูกค้าที่แน่นอน ไม่มีความเสี่ยงด้านลูกค้า ส่งผลทำให้มีแหล่งรายได้ค่าเช่าหลักที่มั่นคง</p> <p>S๖ ต้นทุนการดำเนินงานของเงินทุนฯ ต่ำ</p> <p>S๗ มีระบบสารสนเทศที่มีฐานข้อมูลเครื่องจักรกล (EMS/ACC) ใช้ในการบริหารจัดการ</p> <p>S๘ เครื่องจักรกลใหม่ที่ผลิตขึ้นตามโครงการวิจัยและพัฒนา มีต้นทุนต่ำ</p> <p>S๙ เครื่องจักรกลสามารถตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของผู้เช่าใช้</p> <p>S๑๐ มีบุคลากรด้านวิศวกรรมเครื่องกลที่สามารถวิจัยและพัฒนาเครื่องจักรกลให้เหมาะสมตามภารกิจของกรมทางหลวง</p> <p>S๑๑ มีแผนการจัดหา เช่าใช้ ซ่อมและจำหน่าย อย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับภารกิจของกรมทางหลวง</p> <p>S๑๒ มีประชาสัมพันธ์เงินทุนฯ ให้กับกลุ่มผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p>
จุดอ่อน (Weaknesses)	<p>W๑ ระบบการพัฒนาบุคลากร และระบบสมรรถนะบุคลากรเงินทุนฯ มีการพัฒนาแล้ว แต่ยังไม่ครอบคลุม</p> <p>W๒ บุคลากรขาดแรงจูงใจในการทำงาน (เช่น ค่าตอบแทน สวัสดิการ เป็นต้น) และการพัฒนาตนเอง ที่ส่งผลต่อความผูกพันและความผูกพันของบุคลากร</p> <p>W๓ การประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากรเงินทุนหมุนเวียนฯ ยังไม่สะท้อนผลการปฏิบัติงาน และลูกจ้างไม่มีการประเมินผลการปฏิบัติงาน</p> <p>W๔ บุคลากรรุ่นใหม่ยังขาดประสบการณ์/ความเชี่ยวชาญในการซ่อมและการดูแลรักษาเครื่องจักรให้สามารถใช้งานได้ เนื่องจากไม่มีระบบพี่เลี้ยงคอยสอนงาน (Mentoring System) และระบบ OJT ไม่มีการกำหนดระยะเวลาเพื่อเตรียมความพร้อมที่ชัดเจน</p> <p>W๕ เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบด้านระบบ EMS/ACC ไม่สามารถดูแลระบบ EMS/ACC ได้เอง เนื่องจากขาดความชำนาญเฉพาะทาง สมรรถนะที่มีของเจ้าหน้าที่ไม่สอดคล้องกับลักษณะงาน และบริษัทเอกชนที่จ้างเข้ามาดูแลระบบ EMS/ACC ก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาได้ทันท่วงที ส่งผลทำให้ระบบใช้งานไม่ได้</p>

SWOT Analysis	
	<p>W๖ กระบวนการในการสำรวจและวิเคราะห์ความต้องการของผู้เข้าใช้ที่มีอยู่ ข้อมูลที่ได้ยังไม่ครอบคลุมกับความต้องการของผู้เข้าใช้</p> <p>W๗ ระบบ EMS/ACC ยังไม่สอดคล้องและรองรับการทำงาน และไม่รองรับกับ Platform Window ในปัจจุบัน</p> <p>W๘ ระบบการติดตามผลเครื่องจักรกลยังไม่เป็นแบบ Real time</p> <p>W๙ มีเครื่องจักรกลเก่าที่มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องจักรกลค่อนข้างสูงที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารรายได้ภาพรวม</p>
โอกาส (Opportunities)	<p>O๑ ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้บุคลากรมีช่องทางและโอกาสในการพัฒนาความรู้ทักษะด้านเทคโนโลยีมากขึ้น</p> <p>O๒ นโยบายภาครัฐด้านการขยายโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้น</p> <p>O๓ นโยบายภาครัฐเพิ่มประสิทธิภาพของผิวจราจรเพื่อรองรับนโยบายการเพิ่มความเร็ว (๑๒๐ กม./ชม.)</p> <p>O๔ ตามวิสัยทัศน์ของกรมทางหลวงด้านการบำรุงรักษาทางและความปลอดภัยในงานทาง ทำให้หน่วยงานได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นตาม</p> <p>O๕ สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง (ภัยพิบัติต่างๆ) ทำให้มีโอกาสได้บริการเพิ่มขึ้น</p> <p>O๖ เทคโนโลยีที่พัฒนาและก้าวหน้าสามารถนำมาใช้ในการบริหารเครื่องจักรได้เพิ่มขึ้น</p> <p>O๗ เทคโนโลยีที่พัฒนาขึ้นสามารถจัดหาเครื่องจักรกลที่มีฟังก์ชันการใช้งานได้ตรงความต้องการได้มากขึ้น</p> <p>O๘ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่นำมาทดแทนการใช้แรงงานคนมีมากขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อราคาล้างของเงินทุนฯและยังผลักดันให้บุคลากรมีแนวโน้มเตรียมความพร้อมและพัฒนาตนเองให้มีความรู้และทักษะในการทำงานได้หลายอย่าง (multi-skills) มากขึ้นเพื่อให้สามารถหมุนเวียนไปทำงานด้านอื่นแทนได้เมื่อมีเทคโนโลยีมาทดแทนแรงงานในตำแหน่งที่บุคลากรทำงานอยู่</p> <p>O๙ นโยบายของกรมทางหลวง เรื่อง ความปลอดภัยในงานทางและมาตรฐานขั้นทาง ทำให้มีโอกาสให้บริการเพิ่มขึ้น</p>
อุปสรรค (Threats)	<p>T๑ ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาอย่างก้าวกระโดดส่งผลทำให้บุคลากรปรับตัวและเรียนรู้ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง</p> <p>T๒ นโยบายภาครัฐด้านการลดบุคลากร ทำให้บุคลากรต้องทำงานได้หลายงาน การพัฒนาความรู้ ทักษะ อาจไม่ทันทั่วถึง และยังทำให้ขาดบุคลากรในการขับเครื่องจักรกล ส่งผลให้ลูกค้าเลือกบริการจากเอกชนมากขึ้น ซึ่งมีคนขับ หรือเปลี่ยนไปจ้างเหมางาน</p> <p>T๓ ปัญหาด้านเศรษฐกิจผันผวน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการบริหารเครื่องจักรสูงขึ้นตาม</p> <p>T๔ อัตราเงินเฟ้อที่ผันผวน ส่งผลให้หน่วยงานผู้เข้าใช้มีการซื้อวัสดุที่มีราคาสูงขึ้นตาม จึงมีผลกระทบต่อรายได้อุปโภคเครื่องจักร</p> <p>T๖ การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม (ภัยพิบัติ) ไม่สามารถคาดคะเนได้ ส่งผลกระทบต่อบริหารจัดการเครื่องจักร เพราะไม่สามารถวางแผนการเข้าใช้เครื่องจักรตามความต้องการได้</p> <p>T๗ กรมทางหลวงได้รับงบประมาณล่าช้า ส่งผลให้หน่วยงานผู้เข้าใช้ไม่สามารถชำระค่าเช่าได้ตามสัญญา</p>

SWOT Analysis	
	<p>T๘ มีหน่วยงานอื่นๆ ที่มีเครื่องจักรกลเทียบเท่าเงินทุนหมุนเวียนฯ ในการให้บริการเพิ่มขึ้น</p> <p>T๙ เทคโนโลยีด้านเครื่องจักรกลที่มีนวัตกรรมใหม่ ทันสมัย มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา ทำให้ความต้องการของผู้เช่าใช้เปลี่ยนแปลงตามนวัตกรรมของเครื่องจักรกลด้วยเช่นกัน</p> <p>T๑๐ พนักงานขับฯ ขาดทักษะในการขับและขาดความรู้ในการบำรุงรักษา ส่งผลให้เครื่องจักรชำรุดและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาสูงขึ้น</p>

TOWS Matrix สำหรับการสร้างกลยุทธ์ใหม่จากสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ปัจจุบันขององค์กร

ปัจจัยภายนอก / ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weaknesses)
โอกาส (Opportunities)	<p>กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)</p> <ul style="list-style-type: none"> พัฒนาการออกแบบระบบให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย การจัดหาเครื่องจักร การให้บริการเช่า การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร) (S๑, S๓, S๔, S๕, S๘) + (O๖, O๗, O๘, O๙) เพิ่มการใช้พลังงานทดแทน (S๑, S๓, S๔, S๕, S๘) + (O๖, O๗, O๘, O๙) 	<p>กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)</p> <ul style="list-style-type: none"> พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะสูง (W๑, W๒, W๓, W๕) + (O๑, O๘) บริหารสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ (W๖, W๘) + (O๖) ลดค่าใช้จ่าย (บริหารต้นทุน) (W๔, W๙) + (O๖, O๙) เพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร (W๔, W๙) + (O๖, O๙) ยกระดับความพึงพอใจ ความผูกพันของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (W๗) + (O๒, O๓, O๔, O๕) ส่งเสริมภาพลักษณ์เงินทุนฯ (W๗) + (O๒, O๓, O๔, O๕)
อุปสรรค (Threats)	<p>กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)</p> <p>-</p>	<p>กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)</p> <ul style="list-style-type: none"> บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation) (W๗, W๘, W๙) + (T๑, T๒, T๖, T๗, T๘)

ลำดับความสำคัญของโครงการตามแผนยุทธศาสตร์

โครงการตามแผนยุทธศาสตร์	๑. ระดับความยากง่ายในการดำเนินงาน					๒. ระดับความสำคัญ			น้ำหนักความสำคัญ	ปีที่เริ่มดำเนินการ
	๑.๑ การมีส่วนร่วมของส่วนงานภายในและหน่วยงานภายนอก		๑.๒ ระดับความเชี่ยวชาญขององค์กรและบุคลากร		๑.๓ งบประมาณดำเนินการ	๒.๑ ความเกี่ยวข้องกับประเด็นโอกาสในการปรับปรุง	๒.๒ ระดับของผลกระทบ			
	๑.๑.๑ การมีส่วนร่วมของส่วนงานภายใน	๑.๑.๒ การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภายนอก	๑.๒.๑ ความสอดคล้องกับความสามารถพิเศษ (Core Competency) องค์กร	๑.๒.๒ ประสิทธิภาพการดำเนินการขององค์กรและพนักงาน			๒.๒.๑ ผลกระทบต่อองค์กร	๒.๒.๒ ผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		
P๑ โครงการการบริหารสินทรัพย์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๑	๑	๓	๓	๓	๓	๓	๓	๒.๗๐	๒๕๖๖
P๒ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	๑	๓	๓	๓	๒	๓	๓	๓	๒.๗๕	๒๕๖๖
P๓ โครงการการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ และการนำไปใช้ (การจำหน่าย การจัดหาเครื่องจักร การให้บริการเช่า การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)	๓	๓	๒	๑	๒	๓	๒	๒	๒.๓๘	๒๕๖๗
P๔ โครงการ SMART ER Fund	๑	๒	๓	๒	๓	๓	๓	๓	๒.๗๐	๒๕๖๖
P๕ โครงการพัฒนาระบบ Total Productive Maintenance: TPM (เน้นการซ่อมบำรุง PM)	๑	๓	๓	๑	๒	๓	๓	๒	๒.๔๕	๒๕๖๗
P๖ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการองค์กร (Lean)	๑	๓	๓	๑	๓	๓	๒	๒	๒.๔๐	๒๕๖๗
P๗ โครงการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการ (Process Innovation)	๑	๓	๓	๑	๓	๓	๒	๒	๒.๔๐	๒๕๖๗
P๘ โครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมการใช้พลังงานทดแทนในเครื่องจักรกล (Innovation)	๓	๓	๒	๑	๓	๓	๓	๓	๒.๗๘	๒๕๖๖
P๙ โครงการพัฒนาระบบงานดิจิทัล										
P๑๐ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)	๓	๓	๒	๑	๑	๓	๓	๓	๒.๕๘	๒๕๖๗
P๑๑ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP	๓	๓	๒	๑	๑	๓	๓	๓	๒.๕๘	๒๕๖๘

โครงการตามแผนยุทธศาสตร์	๑. ระดับความยากง่ายในการดำเนินงาน					๒. ระดับความสำคัญ			น้ำหนัก ความสำคัญ	ปีที่เริ่ม ดำเนินการ
	๑.๑ การมีส่วนร่วมของส่วนงาน ภายในและหน่วยงานภายนอก		๑.๒ ระดับความเชี่ยวชาญขององค์กร และบุคลากร		๑.๓ งบประมาณ ดำเนินการ	๒.๑ ความ เกี่ยวข้องกับ ประเด็นโอกาส ในการปรับปรุง	๒.๒ ระดับของผลกระทบ			
	๑.๑.๑ การมี ส่วนร่วมของ ส่วนงานภายใน	๑.๑.๒ การมี ส่วนร่วมของ หน่วยงาน ภายนอก	๑.๒.๑ ความ สอดคล้องกับ ความสามารถ พิเศษ (Core Competency) องค์กร	๑.๒.๒ ประสบการณ์ การดำเนินการ ขององค์กรและ พนักงาน			๒.๒.๑ ผลกระทบต่อ องค์กร	๒.๒.๒ ผลกระทบต่อผู้ มีส่วนได้ส่วนเสีย		
					๗.๕๐%	๗.๕๐%				
P๓ โครงการนำร่อง e-Signature	๓	๓	๒	๒	๓	๓	๒	๒	๒.๕๕	๒๕๖๖
P๔ โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ	๑	๓	๓	๒	๓	๓	๓	๒	๒.๖๓	๒๕๖๖
P๕ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียน ฯ (ระยะยาว ๓ ปี)	๓	๒	๓	๑	๓	๒	๓	๑	๒.๑๘	๒๕๗๐
P๑๐ โครงการพัฒนาสมรรถนะและเสริมสร้างพาสูกและความผูกพันของบุคลากร										
P๑ โครงการจัดทำแผนและบริหารอัตรากำลังบุคลากรเงินทุนฯ	๑	๓	๒	๒	๓	๓	๓	๒	๒.๕๕	๒๕๖๖
P๒ โครงการประเมินและพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเงินทุนฯ	๒	๓	๓	๑	๓	๓	๓	๒	๒.๖๓	๒๕๖๖
P๓ โครงการจัดการความรู้เงินทุนฯ (Knowledge Management)	๑	๓	๓	๑	๓	๓	๒	๒	๒.๔๐	๒๕๖๗
P๔ โครงการสำรวจและยกระดับความพาสูกและความผูกพัน										
P๔.๑ สำรวจปัจจัยความพาสูกและความผูกพันที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กร	๑	๓	๑	๒	๓	๓	๓	๓	๒.๖๓	๒๕๖๖
P๔.๒ ยกระดับปัจจัยความพาสูกและความผูกพันที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กร										
P๕ โครงการส่งเสริมความ SAAP	๑	๓	๓	๒	๓	๒	๒	๒	๒.๑๘	๒๕๖๘

ส่วนที่ ๔ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗)

พันธกิจ (Mission)

“บริหารเครื่องจักรกลและเงินทุนหมุนเวียนของกรมทางหลวง”

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นองค์กรสมรรถนะสูงด้านการบริการเครื่องจักรกลปี ๒๕๗๐”

ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ (Vision Statement)

- | | |
|--------------------------------------|--|
| ๑. ด้านประสิทธิภาพ : | ๑.๑ ระดับคะแนนประเมินผลการดำเนินงาน ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๗ |
| | ๑.๒ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) เฉลี่ย ๕ ปี (๒๕๖๖-๒๕๗๐) ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๓๑ |
| ๒. ด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย | ๒.๑ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ เฉลี่ย ๕ ปี (๒๕๖๖-๒๕๗๐) ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๐ |
| ๓. ด้านกระบวนการภายใน | ๓.๑ จำนวนกระบวนการที่ปรับปรุง/นวัตกรรมกระบวนการของงานเงินทุนหมุนเวียนฯ สละสมจนถึงปี ๒๕๗๐ ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒ เรื่อง |
| ๔. ด้านบุคลากร | ๔.๑ บุคลากรมีสมรรถนะตามที่กำหนดไว้ในสมรรถนะบ่งชี้ (Functional Competency) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ |

หมายเหตุ : คำอธิบายตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์

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

ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์	คำอธิบาย
ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๒.๑ ความพึงพอใจและความผูกพัน ของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่ม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	เป็นตัววัดในลักษณะของ Lagging Indicator การที่จะเกิดผลลัพธ์ความพึงพอใจ และความผูกพันของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะต้องเกิดการ ดำเนินการด้านต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพเช่นการบริการ การเตรียมเครื่องจักร ให้พร้อมใช้งาน การแก้ไขปัญหา ฯลฯ ซึ่งตัวชี้วัดนี้เป็นตัวชี้วัดเดียวกับตัวชี้วัดที่ สำคัญ (KPI ๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๓.๑ จำนวนนวัตกรรมของงาน เงินทุนหมุนเวียนฯ	เป็นตัววัดในลักษณะของ Leading indicator หรือเรียกว่าเป็น Key Driver และเป็นลักษณะสำคัญประการหนึ่งขององค์กรสมรรถนะสูง ที่จะนำไปสู่ตัวชี้วัด การบรรลุวิสัยทัศน์ ๑.๑ ซึ่งตัวชี้วัดนี้เป็นตัวชี้วัดเดียวกับตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI ๙) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการ เปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล
ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ ๔.๑ บุคลากรมีสมรรถนะตามที่ กำหนดไว้ในสมรรถนะบ่งชี้ (Functional Competency)	เป็นตัววัดในลักษณะของ Lagging indicator เป็นตัวชี้วัดที่สืบเนื่องมาจาก KPI ๑๒ ระดับความสำเร็จของการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ตามแผนยุทธศาสตร์ การบริหารทรัพยากรบุคคล ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์

ค่านิยมหลัก (Core Value)

“SAAP”

- S : Service การให้บริการที่ดี / เป็นเลิศ คือ ความเป็นเลิศในด้านการบริการเครื่องจักรกล
อย่างยั่งยืน
- A : Agility ความคล่องตัวและปรับตัวตามสถานการณ์ได้ดี คือ เงินทุนหมุนเวียนมีระบบการ
บริหารจัดการอย่างคล่องตัว ปรับตัวได้ทั้งตามสถานการณ์ปกติและสถานการณ์
วิกฤต
- A : Accountability ความรับผิดชอบ คือ การมีบทบาทและปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นไปตามกรอบพันธกิจ
ของเงินทุนหมุนเวียนฯ
- P : Professional ความเชี่ยวชาญในงาน มุ่งมั่น ทุ่มเท คือ การดำเนินงานด้วยความเป็นมืออาชีพ
เชี่ยวชาญในงานบริการเครื่องจักรกลและการบริหารเงินทุนหมุนเวียนบูรณาการ
และทำงานเป็นทีม

แผนที่ยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐



เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
Equipment Revolving Fund

พันธกิจ (Mission)

แผนยุทธศาสตร์ฯ

“บริหารเครื่องจักรกลและเงินทุนหมุนเวียนของกรมทางหลวง”

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นองค์กรสมรรถนะสูงด้านการบริการเครื่องจักรกลปี 2570”

ตัวชี้วัดการบรรลุวิสัยทัศน์ (Vision Statement)

1. ด้านประสิทธิภาพ :

- 1.1 ระดับคะแนนประเมินผลการดำเนินงาน ปี พ.ศ.2570 \geq 4.7
- 1.2 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) เฉลี่ย 5 ปี (2566-2570) \geq 2.31

2. ด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- 2.1 ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการเฉลี่ย 5 ปี (2566-2570) \geq ร้อยละ 9

3. ด้านกระบวนการภายใน

- 3.1 จำนวนกระบวนการภายในที่ปรับปรุง/นวัตกรรมกระบวนการของงานเงินทุนหมุนเวียนฯ สะสมจนถึงปี 2570 \geq 2 เรื่อง

4. ด้านบุคลากร

- 4.1 บุคลากรมีสมรรถนะตามที่กำหนดไว้ในสมรรถนะป่งซี (Functional Competency) > ร้อยละ 80

ค่านิยมหลัก (Core Value) “SAAP”

S : Service

การให้บริการที่ดี / เป็นเลิศ คือ ความเป็นเลิศในด้านการบริการเครื่องจักรกลอย่างยั่งยืน

A : Agility

ความคล่องตัวและปรับตัวตามสถานการณ์ได้ดี คือ เงินทุนหมุนเวียนมีระบบการบริหารจัดการอย่างคล่องตัว ปรับตัวได้ทั้งตามสถานการณ์ปกติและสถานการณ์วิกฤต

A : Accountability

ความรับผิดชอบ คือ การมีบทบาทและปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นไปตามกรอบพันธกิจของเงินทุนหมุนเวียนฯ

P : Professional

ความเชี่ยวชาญในงาน มุ่งมั่น กู้บเท คือ การดำเนินงานด้วยความเป็นมืออาชีพเชี่ยวชาญในงานบริการเครื่องจักรกลและการบริหารเงินทุนหมุนเวียนบูรณาการและทำงานเป็นทีม

5 ยุทธศาสตร์ และ 10 กลยุทธ์ขับเคลื่อนสู่วิสัยทัศน์

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

ตาราง สรุปยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง กลยุทธ์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย โครงการ และ ระยะเวลาดำเนินการ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ							
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
มิติด้านประสิทธิผล																	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ																	
เพื่อพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กร สมรรถนะสูง* ตอบสนองต่อการ เปลี่ยนแปลง	กลยุทธ์ ๑.๑ บริหาร สินทรัพย์อย่างมี ประสิทธิภาพ	KPI ๑ รายได้ค่าเช่า เครื่องจักรกลสุทธิประจำปี บัญชี	ล้านบาท	๑,๐๔๐	๑,๐๕๐	๑,๐๖๐	๑,๐๗๕	๑,๐๙๐	P๑ โครงการการบริหาร สินทรัพย์เพื่อก่อให้เกิด ประโยชน์สูงสุด								
	กลยุทธ์ ๑.๒ ลดค่าใช้จ่าย (บริหารต้นทุน)	KPI ๒ อัตราผลตอบแทน จากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	ไม่น้อย กว่าหรือ เท่ากับ ๒.๓๑	ไม่น้อย กว่า หรือ เท่ากับ ๒.๓๑	ไม่น้อย กว่า หรือ เท่ากับ ๒.๓๑	ไม่น้อย กว่า หรือ เท่ากับ ๒.๓๑	ไม่น้อย กว่าหรือ เท่ากับ ๒.๓๑		P๒ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ การปรับซ่อมและบำรุงรักษา เครื่องจักร							

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ				
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
		KPI ๓ ระดับคะแนนผลการประเมินการดำเนินงานประจำปี	ระดับคะแนน	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๕๐	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๕๕	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๖๐	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๖๕	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๗๐						
มิติด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย														
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาช่องทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)														
เพื่อศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)	กลยุทธ์ ๒.๑ พัฒนาการออกแบบระบบให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)	KPI ๔ ระดับความสำเร็จของการพัฒนาการให้บริการรูปแบบใหม่	ระดับความสำเร็จ	-	ระดับที่ ๑	ระดับที่ ๒ และ ๓	ระดับที่ ๔	ระดับที่ ๕	P๓ โครงการการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ และการนำไปใช้ (การจำหน่าย, การจัดหาเครื่องจักร, การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)					
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ														
๑. เพื่อยกระดับความพึงพอใจและความผูกพันในรูปแบบที่เหมาะสมเพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ ประโยชน์ในการวิเคราะห์และปรับปรุงกระบวนการทำงาน และตอบสนองต่อความคาดหวัง/	กลยุทธ์ ๓.๑ ยกระดับความพึงพอใจ ความผูกพันของกลุ่มกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ	KPI ๕ ร้อยละความพึงพอใจและความผูกพันของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย* (โดยวิธีการสำรวจตามหลักสถิติ) ๑.๑ ผู้ใช้บริการ ๑.๒ ตัวแทนเงินทุน	ร้อยละ	๗๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	P๔ โครงการ SMART ER Fund					

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ				
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ ๒. เพื่อสร้างการรับรู้และยกระดับภาพลักษณ์สู่ความเป็นสากล	กลยุทธ์ ๓.๒ ส่งเสริมภาพลักษณ์เงินทุนฯ	KPI ๖ ร้อยละการรับรู้ภาพลักษณ์องค์กรของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย* ๒.๑ ผู้ใช้บริการ ๒.๒ ตัวแทนเงินทุน	ร้อยละ	๖๕	๗๐	๗๕	๘๐	๘๕						
มิติด้านกระบวนการภายใน														
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล														
เพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการกระบวนการให้มีประสิทธิภาพเกิดประสิทธิผลเชื่อมโยงทั้งกระบวนการ นำไปสู่ผลลัพธ์ที่ต้องการและมีการสร้างนวัตกรรมกระบวนการและการบริการ มีการลดต้นทุนและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้มีขีดสมรรถนะสูงขึ้น	กลยุทธ์ ๔.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	KPI ๗ ร้อยละของความพร้อมใช้งานของเครื่องจักรกลตามภารกิจหลัก (Availability) (เป้าหมายเพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๐๑ ทุกปี)	ร้อยละ	-	๙๘.๕๕	๙๘.๕๖	๙๘.๕๗	๙๘.๕๘	P๕ โครงการพัฒนาระบบ Total Productive Maintenance: TPM (เน้นการซ่อมบำรุง PM)					
		KPI ๘ ร้อยละของค่าซ่อมและค่าบำรุงรักษาเครื่องจักรกลตามภารกิจหลักเมื่อเทียบกับรายได้ค่าเช่า (เป้าหมายลดลงร้อยละ ๐.๒๕ ทุกปี)	ร้อยละ	-	๒๗.๐๐	๒๖.๗๕	๒๖.๕	๒๖.๒๕						
	กลยุทธ์ ๔.๒ บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation)	· จำนวนโครงการปรับปรุงกระบวนการภายใน	โครงการ	-	๑	๑	๑	๑	P๖ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการองค์กร (Lean) P๗ โครงการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการ (Process Innovation)					
· จำนวนนวัตกรรมกระบวนการ		โครงการ	-	-	๑	๑	๑							

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ				
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
	กลยุทธ์ ๔.๓ เพิ่มการใช้พลังงานทดแทน	KPI ๑๐ ผลการศึกษาการใช้พลังงานทดแทนรูปแบบอื่นในกระบวนการทำงาน	ฉบับ	๑	-	-	-	-	P๘ โครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมการใช้พลังงานทดแทนในเครื่องจักรกล (Innovation)					
		KPI ๑๑ ร้อยละการใช้พลังงานทดแทนจากเดิมได้ตามแผน (ยานพาหนะสังกัดสำนักเครื่องกลและสื่อสาร รหัส ๒๔๐)	ร้อยละ	-	๕	-	-	-						
	กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาระบบงานดิจิทัล	KPI ๑๒ ความสำเร็จของการพัฒนาโครงการดิจิทัลตามแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนฯ	ร้อยละ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	P๙ โครงการพัฒนาระบบงานดิจิทัล <i>*รายละเอียดโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนฯ</i>					
									P๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนากระบวนการสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)					
									P๒ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP					
									P๓ โครงการนำร่อง e-Signature					
									P๔ โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ					

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ				
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
									P๕ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (ระยะยาว ๓ ปี)					
มิติด้านบุคลากร														
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์														
เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการและพัฒนาทุนมนุษย์ให้มีประสิทธิภาพ และสร้างแรงจูงใจ มีความคล่องตัว และมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ มีการสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่ดีก่อให้เกิดความร่วมมือ	กลยุทธ์ที่ ๕.๑ พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะสูง	KPI ๑๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล	ร้อยละความสำเร็จ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	P๑๐ โครงการพัฒนาสมรรถนะและเสริมสร้างผลสัมฤทธิ์และความผูกพันของบุคลากร <i>*รายละเอียดโครงการตามแผนยุทธศาสตร์บริหารทรัพยากรบุคคล</i>					
									P๑ โครงการจัดทำแผนและบริหารอัตรากำลังบุคลากรเงินต้นฯ					
									P๒ โครงการประเมินและพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเงินต้นฯ					
									P๓ โครงการจัดการความรู้เงินต้นฯ (Knowledge Management)					

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	กลยุทธ์องค์กร	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ				
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
									P๔ โครงการสำรวจและ ยกระดับความผาสุกและความ ผูกพัน P๔.๑ สำรวจปัจจัยความผาสุก และความผูกพันที่ส่งผลต่อ ความสำเร็จขององค์กร P๔.๒ ยกระดับปัจจัยความ ผาสุกและผูกพันที่ส่งผลต่อ ความสำเร็จขององค์กร					
									P๕ โครงการส่งเสริมความ SAAP					

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพื่อพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรสมรรถนะสูง* ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง

* องค์กรสมรรถนะสูง หมายถึง การเป็นองค์กรที่เก่ง มีแผนรองรับกับสถานะต่างๆ อย่างชัดเจน มีการวิเคราะห์สถานการณ์ที่สามารถกระทบต่อการทำงานจากรอบด้านทุกมุมมอง ทำให้สามารถปฏิบัติการกิจบรรลุตามวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรงตามเวลา และคุณภาพของผลงานดีเยี่ยม เป็นที่ยอมรับ

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

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI ๑ รายได้ค่าเช่าเครื่องจักรกลสุทธิประจำปีบัญชี	ล้านบาท	๑,๐๔๐	๑,๐๕๐	๑,๐๖๐	๑,๐๗๕	๑,๐๙๐
KPI ๒ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๓๑	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๓๑	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๓๑	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๓๑	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๒.๓๑
KPI ๓ ระดับคะแนนผลการประเมินการดำเนินงานประจำปี	ระดับคะแนน	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๕๐	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๕๕	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๖๐	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๖๕	ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๗๐

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

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

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

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

***ระดับความสำเร็จ**

- **ระดับที่ ๑** ได้รายงานผลการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่
- **ระดับที่ ๒** ได้รับความเห็นชอบผลการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ จากคณะกรรมการบริหารงานเงินทุนฯ และจากคณะกรรมการบริหารงานเงินทุนฯ โดยไม่ขัดกับกฎระเบียบข้อบังคับของกรมบัญชีกลาง
- **ระดับที่ ๓** ทดลองใช้การให้บริการรูปแบบใหม่ พร้อมเก็บข้อมูลวิเคราะห์ความคุ้มค่า รายงานผลเสนอคณะกรรมการบริหาร
- **ระดับที่ ๔** ขยายผลการให้บริการรูปแบบใหม่
- **ระดับที่ ๕** พัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ :

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

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

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

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการกระบวนการงานให้มีประสิทธิภาพ เกิดประสิทธิผลเชื่อมโยงทั้งกระบวนการงาน นำไปสู่ผลลัพธ์ที่ต้องการและมีการสร้างนวัตกรรมกระบวนการงานและการบริการ มีการลดต้นทุนและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้มีขีดสมรรถนะสูงขึ้น

กลยุทธ์	โครงการเชิงยุทธศาสตร์	ปีที่เริ่มโครงการ
กลยุทธ์ ๔.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	P๕. โครงการพัฒนาระบบ Total Productive Maintenance: TPM (เน้นการซ่อมบำรุง PM)	๒๕๖๗
กลยุทธ์ ๔.๒ บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation)	P๖. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการองค์กร (Lean)	๒๕๖๗
	P๗. โครงการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการงาน (Process Innovation)	๒๕๖๗
กลยุทธ์ ๔.๓ เพิ่มการใช้พลังงานทดแทน	P๘. โครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมการใช้พลังงานทดแทนในเครื่องจักรกล (Innovation)	๒๕๖๖
กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาระบบงานดิจิทัล	P๙. โครงการพัฒนาระบบงานดิจิทัล *รายละเอียดโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนฯ	๒๕๖๗
	P๑. โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)	
	P๒. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP	๒๕๖๘
	P๓. โครงการนำร่อง e-Signature	๒๕๖๖
	P๔. โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากร เงินทุนฯ	๒๕๖๖
P๕. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (ระยะยาว ๓ ปี)	๒๕๗๐	

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

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI ๘ ร้อยละของค่าซ่อมและค่าบำรุงรักษาเครื่องจักรกลตามภารกิจหลักเมื่อเทียบกับรายได้ค่าเช่า (เป้าหมายลดลงร้อยละ ๐.๒๕ ทุกปี)	ร้อยละ	-	๒๗.๐๐	๒๖.๗๕	๒๖.๕๐	๒๖.๒๕
KPI ๙ จำนวนโครงการ	โครงการ	-	๑	๑	๑	๑
<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนโครงการปรับปรุงกระบวนการภายใน 	โครงการ	-	-	๑	๑	๑
<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนนวัตกรรมกระบวนการ 	โครงการ	-	-	๑	๑	๑
KPI ๑๐ ผลการศึกษาการใช้พลังงานทดแทนรูปแบบอื่นในกระบวนการทำงาน	ฉบับ	๑	-	-	-	-
KPI ๑๑ ร้อยละการใช้พลังงานทดแทนจากเดิมได้ตามแผน (ยานพาหนะสังกัดสำนักเครื่องกลและสื่อสาร รหัส ๒๔๐)	ร้อยละ	-	๕	-	-	-
KPI ๑๒ ความสำเร็จของการพัฒนาโครงการดิจิทัลตามแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนฯ	ร้อยละ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการและพัฒนาทุนมนุษย์ให้มีประสิทธิภาพ และสร้างแรงจูงใจ มีความคล่องตัว และมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ มีการสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่ดีก่อให้เกิดความร่วมมือ

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

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

แผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘

โครงการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

รหัสโครงการ	: S-๒๕๖๘-๐๑
ชื่อโครงการ/แผนงาน	: โครงการการบริหารสินทรัพย์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
ยุทธศาสตร์เงินทุนฯ	: ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ
ยุทธศาสตร์หน่วยงาน	: -
กลยุทธ์	: กลยุทธ์ที่ ๑.๑ บริหารสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์	: เพื่อบริหารสินทรัพย์ของเงินทุนฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตอบสนองต่อพันธกิจของเงินทุนฯ
หลักการและเหตุผล	: เป็นการกำหนดกรอบแนวทางและทิศทางการบริหารเครื่องจักรกล งานบำรุงทาง งานก่อสร้าง และงานอื่นๆ ทบเวนประเภท ชนิด และจำนวนเครื่องมือเครื่องจักรกลให้เหมาะสมเพียงพอต่อพันธกิจของเงินทุนฯ โดยวางแผนการจัดการให้เข้าใช้ การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรกลให้มีความเหมาะสมถูกต้อง สอดคล้องกับเทคโนโลยี งบประมาณ และพันธกิจของเงินทุนฯ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล														
	สถานที่														
	ระยะเวลาดำเนินโครงการ/แผนงาน														
กิจกรรมของโครงการ/แผนงาน	๒๕๖๗			๒๕๖๘											
	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑. ประเมินสินทรัพย์ของเงินทุนฯ และสำรวจสภาพปัจจุบัน ตามวิธีการและรวมหลักเกณฑ์สินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้															
๒. รวบรวมข้อมูลสินทรัพย์ของเงินทุนฯ และทบทวนจัดทำกรอบอัตรากำลังเครื่องจักรกลในภาพรวม (เพิ่มการเก็บข้อมูลอัตรากำลังพร้อมใช้งาน และอัตรากำลังเข้าใช้)															
๓. วิเคราะห์จัดทำสัดส่วนสินทรัพย์ของเงินทุนหมุนเวียนฯแต่ละประเภทที่เหมาะสม															
๔. บริหารสินทรัพย์ของเงินทุนฯ ตามสัดส่วนสินทรัพย์ของเงินทุนหมุนเวียนฯ และกรอบอัตรากำลังเครื่องจักรกล															
๕. สรุปผลการบริหารสินทรัพย์ของเงินทุนฯ ตามสัดส่วนสินทรัพย์ของเงินทุนหมุนเวียนฯ และกรอบอัตรากำลังเครื่องจักรกล															

ผลสัมฤทธิ์โครงการ/แผนงาน			
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output)	๑. สัดส่วนสินทรัพย์ของเงินทุนหมุนเวียนฯแต่ละประเภทที่เหมาะสม จำนวน ๑ ชุด ๒. รายงานกรอบอัตรากำลังเครื่องจักรกล จำนวน ๑ ชุด		
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)	ปี ๒๕๖๘ ๑. รายได้ค่าเช่าเครื่องจักรกลสุทธิประจำปีบัญชี ไม่น้อยกว่าตัวชี้วัดเงินทุนฯ ระดับ ๓ ๒. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) ไม่น้อยกว่าตัวชี้วัดเงินทุนฯ ระดับ ๓		
งบประมาณรวมโครงการ/แผนงาน	ไม่ใช้งบประมาณ		
ทรัพยากรที่ต้องการ ของโครงการ/แผนงาน	เทคโนโลยี	อุปกรณ์	บุคลากร
	-	คอมพิวเตอร์	บุคลากรส่วนบริหารเครื่องจักรกล

ประเมินความเสี่ยง				
ปัจจัยเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	โอกาส (a)	ผลกระทบ (b)	ระดับความเสี่ยง (a * b)	มาตรการในการจัดการ
๑. ข้อมูลที่ได้รับไม่ตรงตามพันธกิจ	๒	๓	๖ (ปานกลาง)	จัดทำข้อมูลรวมกับผู้เข้าใช้งาน
๒. ROA ไม่ได้ตามเป้าหมาย	๓	๔	๑๒ (สูง)	จัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ๑. ทำให้รายได้เพิ่ม (รายได้ค่าเช่า, เครื่องจักรอื่นๆ) ๒. วางแผนบริหารค่าเช่าใช้ใหม่
ปัจจัยความสำเร็จ	คณะทำงานต้องเป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจในการบริหารสินทรัพย์เงินทุนฯ และเครื่องมือเครื่องจักรกล			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	มีสัดส่วนเครื่องจักรกลที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการบริหารจัดการ			
ผลกระทบ	๑. รายได้ค่าเช่าใช้เครื่องจักรกลได้ตามเป้าหมาย ๒. องค์กรมีความมั่นคงทางการเงินและสามารถบริหารจัดการเงินทุนฯ ได้อย่างยั่งยืน			

โครงการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

รหัสโครงการ	: S-๒๕๖๘-๐๒
ชื่อโครงการ/แผนงาน	: โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร
ยุทธศาสตร์เงินทุนฯ	: ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริหารภายในให้เกิดประสิทธิภาพ
ยุทธศาสตร์หน่วยงาน	: -
กลยุทธ์	: กลยุทธ์ที่ ๑.๒ ลดค่าใช้จ่าย (บริหารต้นทุน)
วัตถุประสงค์	: ๑. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร ๒. เพื่อลดค่าใช้จ่ายการปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร
หลักการและเหตุผล	: เครื่องจักรมีอายุการใช้งานที่มากขึ้น ทำให้เครื่องจักรมีการเสื่อมสภาพ จึงจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพการปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรและลดค่าใช้จ่ายการปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร

กิจกรรมของโครงการ/แผนงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ/แผนงาน														
	๒๕๖๗			๒๕๖๘											
	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑. ทบทวนการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรกลเพื่อขยายผลการปรับปรุงงานซ่อมและบำรุงรักษา															
๒. คัดเลือกประเภทเครื่องจักรกลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานซ่อมและบำรุงรักษา และศึกษาต้นทุนงานซ่อมและบำรุงรักษา															
๓. จัดตั้งทีมงานปรับปรุงงานซ่อมและบำรุงรักษา (Focus Improvement Team)															
๔. จัดทำแผนและฝึกอบรมทีมงานซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรกล															
๕. ปรับปรุงวิธีการและดำเนินงานซ่อมและบำรุงรักษาพร้อมจัดทำมาตรฐานแผนบำรุงรักษา															
๖. สรุปผลการเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่าย งานซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร															
ผลสัมฤทธิ์โครงการ/แผนงาน															
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output)	๑. รายงานเครื่องจักรกลที่จะปรับปรุงและต้นทุนงานซ่อมและบำรุงรักษา ๒. มาตรฐานงานซ่อมและงานบำรุงรักษาและแผนบำรุงรักษาเครื่องจักรกล ๓. แผนการฝึกอบรม (การถ่ายทอดทักษะงานปรับซ่อม, การอบรมกับบริษัทผู้ผลิต)														
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)	ร้อยละของค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรกลตามภารกิจหลักเมื่อเทียบกับรายได้ค่าเช่าลดลงร้อยละ ๐.๒๕														

งบประมาณรวมโครงการ/แผนงาน	๖๐๐,๐๐๐ บาท		
ทรัพยากรที่ต้องการ ของโครงการ/แผนงาน	เทคโนโลยี	อุปกรณ์	บุคลากร
	-	-	-

ประเมินความเสี่ยง				
ปัจจัยเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	โอกาส (a)	ผลกระทบ (b)	ระดับความเสี่ยง (a * b)	มาตรการในการจัดการ
๑.บุคลากรขาดความรู้ในการวิเคราะห์ปัญหางานซ่อมและบำรุงรักษา	๓	๓	๙ (ปานกลาง)	๑. ศึกษาข้อมูลงานซ่อมและบำรุงรักษาเพิ่มเติม ๒. ศึกษาหาความรู้จากผู้เชี่ยวชาญ
๒.เครื่องมืองานซ่อมบำรุงไม่ทันสมัย	๒	๓	๖ (ปานกลาง)	จัดหาเครื่องมือใหม่เพิ่มเติม
ปัจจัยความสำเร็จ	๑. ความรู้และทักษะของบุคลากรและบริษัทผู้ผลิต ๒. ความร่วมมือกับบริษัทผู้ผลิต ๓. เครื่องมือและอุปกรณ์ในการซ่อมและบำรุงรักษา			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ค่าซ่อมและค่าบำรุงรักษาเครื่องจักรกลเมื่อเทียบกับรายได้ค่าเช่าลดลงร้อยละ ๐.๒๕ ทุกปี			
ผลกระทบ	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) ได้ตามเป้าหมาย			

โครงการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

รหัสโครงการ	: S-๒๕๖๘-๐๓
ชื่อโครงการ/แผนงาน	: โครงการการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ และการนำไปใช้ (การจัดหาเครื่องจักร. การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)
ยุทธศาสตร์เงินทุนฯ	: ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาช่องทางการให้บริการรูปแบบใหม่ (การจัดหาเครื่องจักร. การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)
ยุทธศาสตร์หน่วยงาน	-
กลยุทธ์	: กลยุทธ์ที่ ๒.๑ พัฒนาการออกแบบระบบให้บริการรูปแบบใหม่ (การจำหน่าย,การจัดหาเครื่องจักร,การให้บริการเช่า, การปรับซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร)
วัตถุประสงค์	: เพื่อบริหารสินทรัพย์ของเงินทุนฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตอบสนองต่อพันธกิจของเงินทุนฯ โดย ปี ๒๕๖๘ มุ่งเน้นด้านรายได้ค่าเช่าเครื่องจักรกลให้เพียงพอกับค่าใช้จ่ายภาพรวม สอดคล้องกับตัวชี้วัดเงินทุนหมุนเวียนฯ
หลักการและเหตุผล	: เป็นการกำหนดกรอบแนวทางและทิศทางการบริหารเครื่องจักรกล ให้มีความเหมาะสมถูกต้อง สอดคล้องกับเทคโนโลยีงบประมาณ และพันธกิจของเงินทุนฯ โดยปี ๒๕๖๘ มุ่งเน้นการบริการให้เช่าเครื่องจักรกลรูปแบบใหม่ โดยการศึกษาเปรียบเทียบที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดเป็นแนวทางในการให้หน่วยงานภายนอกเช่าใช้ ซึ่งจะทำให้เงินทุนหมุนเวียนมีรายได้ค่าเช่าเพิ่มขึ้น เพียงพอกับค่าใช้จ่าย บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล														
	สถานที่														
	สำนักเครื่องกลและสื่อสาร														
กิจกรรมของโครงการ/แผนงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ/แผนงาน														
	๒๕๖๗			๒๕๖๘											
	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑. นำรูปแบบการพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ มาทดลองใช้															
๒. เก็บข้อมูล เพื่อวิเคราะห์การพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่															
๓. สรุปผล และการวิเคราะห์ข้อมูลแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่															
๔. จัดทำรายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่เสนอคณะกรรมการบริหารงานเงินทุน															

ผลสัมฤทธิ์โครงการ/แผนงาน	
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output)	๑. รายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)	ระดับความสำเร็จของการพัฒนาการให้บริการรูปแบบใหม่ ระดับที่ ๓ -ระดับที่ ๓ ได้รับการอนุมัติผลการศึกษาและพัฒนาแนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ จากคณะกรรมการบริหารงานเงินทุนฯ
งบประมาณรวมโครงการ/แผนงาน	-

ทรัพยากรที่ต้องการ ของโครงการ/แผนงาน	เทคโนโลยี	อุปกรณ์	บุคลากร
	-	คอมพิวเตอร์	บุคลากรส่วนแผนงานและ มาตรฐาน / ส่วนบริหาร เครื่องจักรกล

ประเมินความเสี่ยง				
ปัจจัยเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	โอกาส (a)	ผลกระทบ (b)	ระดับความเสี่ยง (a * b)	มาตรการในการจัดการ
๑. ระเบียบการให้บริการไม่ ครอบคลุมการให้บริการหน่วยงาน ภายนอก	๒	๓	๖ (ปานกลาง)	ศึกษา ทบทวนและแก้ไขระเบียบให้มีความครอบคลุมหน่วยงาน ภายนอก
ปัจจัยความสำเร็จ	๑. ที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญ ๒. การให้ข้อมูลที่ครบถ้วนตามความเป็นจริง/ไม่คลาดเคลื่อน ๓. ผู้บริหารให้ความสำคัญต่อโครงการ			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	แนวทางการให้บริการรูปแบบใหม่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารงานเงินทุนฯ			
ผลกระทบ	รายได้ค่าเช่าเครื่องจักรกลหรือเครื่องมืออุปกรณ์เพิ่มขึ้น			

โครงการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

รหัสโครงการ	: S-๒๕๖๘-๐๔
ชื่อโครงการ/แผนงาน	: โครงการ SMART ER Fund (ERF)
ยุทธศาสตร์เงินทุนฯ	: ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ยุทธศาสตร์หน่วยงาน	: -
กลยุทธ์	: กลยุทธ์ ๓.๑ ยกระดับความพึงพอใจ ความผูกพันของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลยุทธ์ ๓.๒ ส่งเสริมภาพลักษณ์เงินทุนฯ
วัตถุประสงค์	: เพื่อยกระดับความพึงพอใจและความผูกพันต่อผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผล	: ปัจจุบันผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังมีความพึงพอใจและความผูกพันต่อเงินทุนฯ รวมถึงยังมีการรับรู้ภาพลักษณ์องค์กรที่น้อยอยู่ จึงจำเป็นต้องสร้างกิจกรรมเพื่อยกระดับความพึงพอใจและความผูกพันของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งส่งเสริมภาพลักษณ์เงินทุนฯ ให้เป็นที่รับรู้มากขึ้น

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล														
	สถานที่														
	ระยะเวลาดำเนินโครงการ/แผนงาน														
กิจกรรมของโครงการ/แผนงาน	๒๕๖๗			๒๕๖๘											
	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑) ประชุมวางแผนการดำเนินงาน และติดตามผลการดำเนินงาน โครงการฯ															
๒) ดำเนินการตามเป้าหมาย โครงการ จำนวน ๓ เรื่อง															
๒.๑ การจัดประชาสัมพันธ์ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย															
(๑) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เงินทุนหมุนเวียนฯ เพื่อ เผยแพร่ต่อกลุ่ม ผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย															
(๒) จัดสัมมนา/ประชุมหารือ/ ประชาสัมพันธ์กลุ่ม ผู้ใช้บริการและตัวแทน เงินทุนฯ															
๒.๒ นำรูปแบบการให้บริการ และบุคลากรต้นแบบ Smart ER Fund มากำหนดเป็น เกณฑ์การคัดเลือก ปี ๒๕๖๘															
(๑) นำรูปแบบการให้บริการ และบุคลากรต้นแบบ Smart ER Fund มา															

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล														
สถานที่	สำนักเครื่องกลและสื่อสาร														
กิจกรรมของโครงการ/แผนงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ/แผนงาน														
	๒๕๖๗			๒๕๖๘											
	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
กำหนดเป็นเกณฑ์การคัดเลือก ปี ๒๕๖๘															
(๒) คัดเลือกบุคลากรต้นแบบ (Role Model)															
(๓) นำเสนอผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียน (ผสท.) เพื่อพิจารณา ผลปี ๒๕๖๗															
(๔) ประกาศผลและมอบรางวัล ผลปี ๒๕๖๗															
๒.๓ สสำรวจความพึงพอใจความผูกพัน และการรับรู้ภาพลักษณ์องค์กรกับกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย															
(๑) ทบทวน/จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจ ความผูกพัน และการรับรู้ฯ															
(๒) เสนอขอความเห็นชอบแบบสำรวจความพึงพอใจกับกรมบัญชีกลาง															
(๓) สสำรวจความพึงพอใจความผูกพัน และการรับรู้ฯ กลุ่มผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย															
๓. สรุปและประเมินผลโครงการฯ เพื่อเสนอต่อผู้บริหาร															

ผลสัมฤทธิ์โครงการ/แผนงาน	
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output)	๑. ได้สื่อประชาสัมพันธ์องค์การอย่างน้อย ๒ ประเภท/ปี สำหรับใช้ในการประชาสัมพันธ์ในช่องทางต่างๆ ๒. จัดสัมมนา/ประชุมหารือ/ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าร่วม อย่างน้อย จำนวน ๒ ครั้ง/ปี ๓. ได้บุคลากรต้นแบบ Smart ER Fund
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)	๑. ร้อยละความพึงพอใจและความผูกพันของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๑.๑ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ไม่น้อยกว่าตัวชี้วัดระดับ ๓ ๑.๒ ความพึงพอใจของตัวแทนเงินทุนหมุนเวียนฯ ไม่น้อยกว่าตัวชี้วัดระดับ ๓ ๒. ร้อยละการรับรู้ภาพลักษณ์องค์กรผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่น้อยกว่าตัวชี้วัดระดับ ๓
งบประมาณรวมโครงการ/แผนงาน	๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สื่อโฆษณา ๓๐๐,๐๐๐ บาท สัมมนา ๒,๗๐๐,๐๐๐ บาท)

ทรัพยากรที่ต้องการ ของโครงการ/แผนงาน	เทคโนโลยี	อุปกรณ์	บุคลากร
	Program Survey CAN/ ระบบ Zoom และอื่นๆ	Computer/ อุปกรณ์ประกอบการจัดกิจกรรม	-

ประเมินความเสี่ยง				
ปัจจัยเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	โอกาส (a)	ผลกระทบ (b)	ระดับความเสี่ยง (a * b)	มาตรการในการจัดการ
จัดสัมมนา/ประชุมหารือ และจัด กิจกรรมสัญจร ในสถานการณ์ภาวะ ฉุกเฉิน เช่น โรคระบาด, การชุมนุม, ภัยธรรมชาติ เป็นต้น	๒	๓	๖ (ปานกลาง)	๑. จัดทำแผนการกำกับควบคุมภายในเพื่อให้จัดสัมมนา/ประชุม หารือ และจัดกิจกรรมสัญจร ผ่านระบบออนไลน์ให้ได้ตามแผน
ปัจจัยความสำเร็จ	๑. กำหนดพฤติกรรม SMART S = Service mind = การมีจิตใจพร้อมให้บริการ M = Mastery / Expertise = ทำงานอย่างมืออาชีพ A = Achievement Motivation = มุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน R = Relationship = การมีน้ำใจ ใจเปิดกว้าง เป็นพี่น้อง T = Teamwork = ทำงานเป็นทีม ๒. ความร่วมมือของกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๑. กลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจและความผูกพันเพิ่มมากขึ้น ๒. การรับรู้ภาพลักษณ์องค์กรของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพิ่มขึ้น ๓. ได้บุคลากรต้นแบบ (Role Model) SMART ER Fund			
ผลกระทบ	ภาพลักษณ์และมุมมองขององค์กรที่มีต่อกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียดีขึ้น			

โครงการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

รหัสโครงการ	: S-๒๕๖๘-๐๕
ชื่อโครงการ/แผนงาน	: โครงการพัฒนาระบบ Total Productive Maintenance: TPM (เน้นการซ่อมบำรุง PM)
ยุทธศาสตร์เงินทุนฯ	: ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล
ยุทธศาสตร์หน่วยงาน	: -
กลยุทธ์	: กลยุทธ์ ๔.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร
วัตถุประสงค์	: เพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการงานซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพ
หลักการและเหตุผล	: งานซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรมีแนวโน้มมากขึ้นเนื่องจากเครื่องจักรมีอายุการใช้งานที่มากขึ้น เครื่องจักรมีการเสื่อมสภาพ และจำนวนเครื่องจักรที่เพิ่มขึ้นทำให้งานซ่อมและบำรุงรักษามีมากขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นการบริหารงานซ่อมและบำรุงรักษาจะต้องบริหารงานอย่างมีระบบ มีแผนงานและวิธีการที่ชัดเจนในการดำเนินงานซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักรเพื่อลดการชำรุดเสียหายของเครื่องจักรและส่งผลทำให้เครื่องจักรพร้อมใช้งานสูงขึ้น

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ส่วนเครื่องจักรกลส่วนกลาง														
	สถานที่														
	ระยะเวลาดำเนินโครงการ/แผนงาน														
กิจกรรมของโครงการ/แผนงาน	๒๕๖๗			๒๕๖๘											
	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑. คัดเลือกประเภทเครื่องจักรกลที่จะขยายผลการบำรุงรักษา															
๒. ศึกษาและวิเคราะห์การซ่อมและบำรุงรักษาปัจจุบัน กำหนดเกณฑ์มาตรฐานการซ่อมและบำรุงรักษา พร้อมวางแผนงานซ่อมและบำรุงรักษา															
๓. ให้ความรู้ด้าน TPM กับผู้ดำเนินการปรับซ่อม															
๔. ดำเนินงานซ่อมและบำรุงรักษาตามแผน และแก้ไขจุดอ่อนเพื่อยืดอายุการใช้งาน															
๕. ติดตามและปรับปรุงงานซ่อมและบำรุงรักษา เพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจเช็คและตรวจสอบ															
๖. ปรับปรุงมาตรฐานการตรวจเช็คและแผนการซ่อมบำรุง															
๗. ประเมินและสรุปผลการดำเนินงานตามแผน ตามหลักการของ TPM															
ผลสัมฤทธิ์โครงการ/แผนงาน															
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output)	๑. เกณฑ์มาตรฐานในการซ่อมและบำรุงรักษา ๒. มาตรฐานการตรวจเช็คและแผนการซ่อมบำรุง (เครื่องจักรฯ ที่คัดเลือก) ๓. เครื่องจักรกลมีการบำรุงรักษาเชิงวางแผน (Planned Maintenance)														

ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)	ความพร้อมใช้งานของเครื่องจักรกลตามภารกิจหลัก (Availability) ไม่น้อยกว่าตัวชี้วัดเงินทุนฯ ระดับ ๓		
งบประมาณรวมโครงการ/แผนงาน	๑๐๐,๐๐๐ บาท		
ทรัพยากรที่ต้องการ ของโครงการ/แผนงาน	เทคโนโลยี	อุปกรณ์	บุคลากร
	เครื่องมือตรวจสอบความผิดปกติ ของเครื่องจักร	คอมพิวเตอร์	-

ประเมินความเสี่ยง				
ปัจจัยเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	โอกาส (a)	ผลกระทบ (b)	ระดับความเสี่ยง (a * b)	มาตรการในการจัดการ
๑ ข้อมูลการชำรุดของเครื่องจักรที่ได้จากระบบบริหารเครื่องจักรกลเงินทุนฯ อาจไม่ตรงตามความเป็นจริง	๒	๓	๖ (ปานกลาง)	รวบรวมและวิเคราะห์การชำรุดของเครื่องจักรกลุ่มที่จะศึกษาจากภายในและภายนอก
ปัจจัยความสำเร็จ	๑. ความแม่นยำของข้อมูลและประวัติการชำรุดเสียหายที่ใช้ในการวิเคราะห์เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ฯ ๒. การดำเนินงานตามแผนการซ่อมและบำรุงรักษา ๓. ทักษะและความเชี่ยวชาญของบุคลากร			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๑. การ Breakdown Maintenance ลดลง ๒. เครื่องจักรมีความพร้อมใช้งานสูงขึ้น			
ผลกระทบ	ค่าซ่อมและค่าบำรุงรักษาเครื่องจักรกลตามภารกิจหลักเมื่อเทียบกับรายได้ค่าเช่าลดลง			

โครงการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

รหัสโครงการ	: S-๒๕๖๘-๐๖
ชื่อโครงการ/แผนงาน	: โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการองค์กร (Lean)
ยุทธศาสตร์เงินทุนฯ	: ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล
ยุทธศาสตร์หน่วยงาน	: -
กลยุทธ์	: กลยุทธ์ ๔.๒ บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation)
วัตถุประสงค์	: เพื่อปรับปรุงกระบวนการภายในให้มีประสิทธิภาพ
หลักการและเหตุผล	: การบริหารจัดการองค์กรในปัจจุบันมีความซับซ้อน หลายขั้นตอน ขาดความชัดเจนในการดำเนินงาน จึงทำให้การดำเนินงานเกิดความล่าช้า เกิดการผิดพลาด ผลลัพธ์ที่ได้ของกระบวนการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย จึงต้องการที่จะปรับปรุงกระบวนการให้มีประสิทธิภาพ ลดการสูญเสียที่เกิดขึ้นในกระบวนการ

กิจกรรมของโครงการ/แผนงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ/แผนงาน															
	๒๕๖๗			๒๕๖๘												
	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน															
สถานที่	สำนักเครื่องกลและสื่อสาร															
๑.สำรวจปัญหาในกระบวนการภายในด้วยแบบสำรวจทุกส่วนงาน																
๒.พิจารณากระบวนการภายในที่นำมาปรับปรุง																
๓.สัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อป้องกันสูญเสียและการสูญเสียของกระบวนการ																
๔.ดำเนินการปรับปรุงพัฒนากระบวนการภายใน																
๕.นำเสนอผลงานการปรับปรุงกระบวนการ																
๖.สรุปและประเมินผลการปรับปรุงกระบวนการภายใน																
ผลสัมฤทธิ์โครงการ/แผนงาน																
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output)	๑. แนวทางการปรับปรุงกระบวนการที่มีประสิทธิภาพ (PQCDSME) ๒. ผลการปรับปรุงกระบวนการภายใน ไม่น้อยกว่า ๑ กระบวนการ															
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)	กระบวนการที่ปรับปรุงส่งผลให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เช่น ลดระยะเวลา ลดต้นทุน เป็นต้น															
งบประมาณรวมโครงการ/แผนงาน	๑๐๐,๐๐๐ บาท															
ทรัพยากรที่ต้องการของโครงการ/แผนงาน	เทคโนโลยี			อุปกรณ์						บุคลากร						
	โปรแกรม Microsoft Office			Computer , Printer						ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการองค์กร						

ประเมินความเสี่ยง				
ปัจจัยเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	โอกาส (a)	ผลกระทบ (b)	ระดับความเสี่ยง (a * b)	มาตรการในการจัดการ
๑.การวิเคราะห์ปัญหาอาจจะไม่ใช่ปัญหาที่แท้จริง	๒	๔	๘ (ปานกลาง)	สร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้ประกอบการวิเคราะห์เพื่อป้องกันปัญหา
ปัจจัยความสำเร็จ	๑. ความรู้และทักษะของบุคลากรในกระบวนการและกฎระเบียบ ๒. ความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงพัฒนาและพร้อมเปลี่ยนแปลงของผู้บริหารและทีมงาน			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๑. กระบวนการภายใน เช่น การเช่า การซ่อม การบำรุงรักษาและการจำหน่ายเครื่องจักร ดำเนินงานได้ตามเป้าหมาย ๒. การสูญเสียและการสูญเปล่าในกระบวนการลดลง			
ผลกระทบ	๑. ต้นทุนการดำเนินงานลดลง ๒. ความพึงพอใจในการบริหารจัดการองค์กรเพิ่มขึ้น			

โครงการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

รหัสโครงการ	: S-๒๕๖๘-๐๗
ชื่อโครงการ/แผนงาน	: โครงการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการ (Process Innovation)
ยุทธศาสตร์เงินทุนฯ	: ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล
ยุทธศาสตร์หน่วยงาน	: -
กลยุทธ์	: กลยุทธ์ ๔.๒ บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation)
วัตถุประสงค์	: เพื่อพัฒนากระบวนการนวัตกรรม (Process Innovation)
หลักการและเหตุผล	: องค์กรที่มีการปรับปรุงกระบวนการและสร้างนวัตกรรม มีแนวคิด วิธีการ และรูปแบบใหม่ๆ ในการทำงาน พัฒนาวิธีการทำงานใหม่ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงขึ้น เกิดการพัฒนาทั้งทางด้านเทคโนโลยี กระบวนการและบุคลากร เพื่อลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน จะสามารถสร้างความเชื่อมั่นในการดำเนินงานและการบริหารงานขององค์กรได้

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน														
	สถานที่														
	ระยะเวลาดำเนินโครงการ/แผนงาน														
กิจกรรมของโครงการ/แผนงาน	๒๕๖๗			๒๕๖๘											
	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑. ทบทวนกระบวนการ แนวคิด และคัดเลือกนวัตกรรมกระบวนการ เพื่อขยายผล															
๒. วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในภายนอก และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการนวัตกรรม															
๓. สัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อทบทวนและให้ความรู้นวัตกรรมกระบวนการ (Process Innovation)															
๔. จัดทำโครงการนวัตกรรมกระบวนการ (Process Innovation)															
๕. นำเสนอผลงานโครงการนวัตกรรมกระบวนการ Process Innovation)															
๖. สรุปและประเมินผล															
ผลสัมฤทธิ์โครงการ/แผนงาน															
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output)	จำนวนนวัตกรรมกระบวนการ ไม่น้อยกว่า ๑ โครงการ														
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)	นวัตกรรมกระบวนการส่งผลให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เช่น ลดระยะเวลา ลดต้นทุน เป็นต้น														
งบประมาณรวมโครงการ/แผนงาน	๑๐๐,๐๐๐ บาท														
ทรัพยากรที่ต้องการของโครงการ/แผนงาน	เทคโนโลยี					อุปกรณ์					บุคลากร				
	โปรแกรม Microsoft Office					Computer , Printer					ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการ				

ประเมินความเสี่ยง				
ปัจจัยเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	โอกาส (a)	ผลกระทบ (b)	ระดับความเสี่ยง (a * b)	มาตรการในการจัดการ
๑. ข้อจำกัดของระเบียบทางราชการ	๓	๓	๙ (ปานกลาง)	ศึกษาระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้อง
๒. ขั้นตอนการปฏิบัติงานมีความซับซ้อน	๓	๓	๙ (ปานกลาง)	ทบทวนและบูรณาการกระบวนการทำงานกับส่วนงานที่เกี่ยวข้อง
๓. ความรู้และทักษะด้านนวัตกรรมไม่เพียงพอ	๓	๓	๙ (ปานกลาง)	อบรมให้ความรู้เพิ่มเติม
ปัจจัยความสำเร็จ	๑. ความรู้และทักษะของบุคลากรด้านนวัตกรรม ๒. ความมุ่งมั่นและการสนับสนุนของผู้บริหารและทีมงาน			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	มีนวัตกรรมกระบวนการ วิธีการทำงานรูปแบบใหม่ที่เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน การเช่า การซ่อม การบำรุงรักษาและการจำหน่ายเครื่องจักรเพิ่มขึ้น			
ผลกระทบ	๑. กระบวนการทำงานมีประสิทธิภาพ เวลาและต้นทุนการดำเนินงานลดลง ๒. รายได้ที่เพิ่มขึ้น หรือ ค่าใช้จ่ายที่ลดลงจากนวัตกรรมกระบวนการทำงาน ๓. ความพึงพอใจในการบริหารจัดการองค์กรเพิ่มขึ้น			



วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นองค์กรสมรรถนะสูงด้านการบริการเครื่องจักรกลปี 2570”

