



เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
Equipment Revolving Fund

แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ.2566-2570

ฉบับทบทวน พ.ศ.2567



โดย

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง

แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐

ฉบับทบทวน ปี พ.ศ.๒๕๖๗

โดย

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร กรมทางหลวง

สารบัญ

ส่วนที่ ๑ นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง	๕
๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐).....	๕
๑.๒ นโยบายรัฐบาลภายใต้การบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาลปี ๒๕๕๗.....	๕
๑.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙).....	๖
๑.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	๗
๑.๕ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐).....	๘
๑.๖ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๙
๑.๗ แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๑๕
๑.๘ แผนปฏิบัติการดิจิทัล กรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๑๙
๑.๙ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖)	๒๐
๑.๑๐ แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนฯ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖)	๒๒
๑.๑๑ แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๖).....	๒๓
ส่วนที่ ๒ กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๒๕
กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗).....	๒๕
การสัมมนาการเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning & Workshop)	๒๖
ส่วนที่ ๓ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗)	๓๓
การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis.....	๓๓
TOWS Matrix สำหรับการสร้างกลยุทธ์ใหม่จากสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ปัจจุบันขององค์กร	๓๕
ลำดับความสำคัญของโครงการตามแผนยุทธศาสตร์	๓๖
ส่วนที่ ๔ แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗).....	๓๗
แผนที่ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐	๓๙
ตารางสรุปยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง กลยุทธ์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย โครงการ และ ระยะเวลาดำเนินการ.....	๔๐

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : ปรับเปลี่ยนสู่ระบบฐานข้อมูลดิจิทัล (Digital Platform).....	๔๒
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : เพิ่มสมรรถนะบุคลากรสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล.....	๔๓
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ใช้ประโยชน์สารสนเทศในการบริหารการตัดสินใจ.....	๔๔
แผนปฏิบัติการดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘	๔๕

ส่วนที่ ๑ นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ฉบับทบทวน ปี ๒๕๖๗ ครั้งนี้ ได้มีการรวบรวมและวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า เพื่อประเมินสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์กรที่อาจจะมีผลกระทบต่อการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังนี้

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

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (มาตรา ๖๕) ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ 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 และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ๓ ประการ ดังนี้

๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

- ๑) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง
- ๒) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์

๒. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

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

๓. ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม (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 การมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุน โครงการต่างๆ 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

๑. **หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง** โดยการสืบสาน รักษา ต่อยอดการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานของความพอประมาณ ความมีเหตุผล การสร้างภูมิคุ้มกันที่ดี ควบคู่กับการใช้เงื่อนไข ๒ ประการเพื่อกำกับการกำหนดทิศทางและประเด็นการพัฒนาในส่วนต่างๆ ได้แก่ เงื่อนไขความรู้ โดยการใช้องค์ความรู้ทางวิชาการที่รอบด้าน และเงื่อนไขคุณธรรม โดยยึดถือผลประโยชน์ของประชาชนและความเป็นธรรมในทุกมิติของสังคม
๒. **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 การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง และปัจจัยพื้นฐานให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลง

๓. เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของแนวคิด “ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง” โดยมุ่งเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่ม ทั้งในมิติของการมีปัจจัยที่จำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตขั้นพื้นฐานที่เพียงพอ การมีสภาพแวดล้อมที่ดี การมีปัจจัยสนับสนุนให้มีสุขภาพที่สมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจ การมีโอกาสที่จะใช้ศักยภาพของตนในการสร้างความเป็นอยู่ที่ดี รวมถึงการมุ่งส่งต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดีไปยังคนรุ่นต่อไป
๔. โมเดลเศรษฐกิจ BCG ซึ่งเป็นแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจใน ๓ รูปแบบควบคู่กัน ได้แก่ เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว โดยอาศัยฐานศักยภาพและความเข้มแข็งของประเทศอันประกอบด้วยความหลากหลายทางชีวภาพและความหลากหลายทางวัฒนธรรม พร้อมกับการใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการสร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อผลักดันให้ประเทศมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน และสามารถกระจายรายได้ โอกาส และความมั่งคั่งได้อย่างทั่วถึง

๑.๕ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)

การกำหนดแนวทางการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ตามนโยบายและแผนระดับชาติฯ นี้ได้ดำเนินการโดยยึดถือหลักการพื้นฐาน คือ ความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ การใช้ประโยชน์สูงสุดจากพลวัตของเทคโนโลยีดิจิทัล การประกันการเข้าถึงของคนทุกกลุ่ม การวางแผนจากข้อมูลความพร้อมของประเทศและการรวมพลังทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนนโยบายและแผนระดับชาติฯ ตามแนวทางพระราชรัฐ โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์เป้าหมาย 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

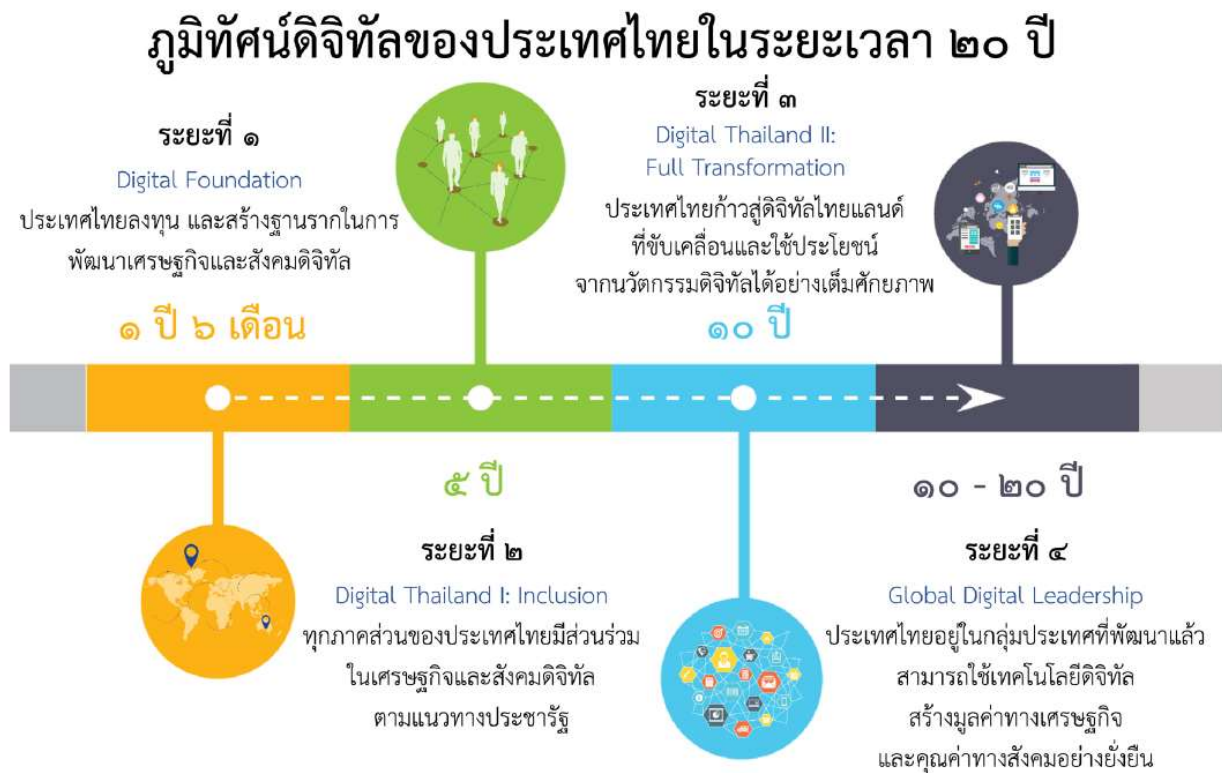
เป้าหมายที่ ๓ พัฒนาทุนมนุษย์สู่ยุคดิจิทัล ด้วยการเตรียมความพร้อมให้บุคลากรทุกกลุ่มมีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพในยุคดิจิทัล

เป้าหมายที่ ๔ ปฏิรูปกระบวนการทัศน์การทำงานและการให้บริการของภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

- กระบวนการทัศน์การปฏิบัติงาน การบริหารจัดการ และการให้บริการของทางภาครัฐเปลี่ยนแปลงด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้บริการประชาชน ธุรกิจ และทุกภาคส่วนอย่างมีประสิทธิภาพ มีความมั่นคงปลอดภัยและมีธรรมาภิบาล

๓. ภูมิทัศน์ดิจิทัลของประเทศไทย (Thailand Digital Landscape)

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ได้จัดทำแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย (Digital Thailand) เพื่อใช้เป็นกรอบในการผลักดันให้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย 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



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 ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สุดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ
- ๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรมการท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร
- ๓) ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่งทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ๔) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตามหลักสากล
- ๕) ปรับปรุงและพัฒนาาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
- ๖) ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคน ตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
- ๗) บริหารและพัฒนาองค์กร ให้มีสมรรถนะสูง ยึดหยุ่น 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
๑ ยกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ	๑.๑ ปรับปรุงคุณภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของโครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน ๑.๒ สนับสนุนส่งเสริมการขนส่งทางถนนและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ๑.๓ การพัฒนาระบบการบริการภาครัฐ ปรับปรุงพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการเพื่อกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกการเดินทางและขนส่งทางถนน

<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 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ</p>	<p>๓.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือและพื้นที่หลังท่ารองรับการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า</p> <p>๓.๒ พัฒนาขีดความสามารถของสายเรือ เส้นทางเดินเรือ และพาณิชย์นาวีให้เข้มแข็งและสามารถแข่งขันได้</p> <p>๓.๓ ปรับปรุงการบริหารจัดการร่องน้ำ น่านน้ำ และการบริหารจัดการนอกท่าให้มีประสิทธิภาพ</p> <p>๓.๔ ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และการปฏิบัติงานภาครัฐ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำของประเทศ</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> <p>๔.๕ ยกระดับการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศให้ตรงตามความต้องการในปัจจุบันและอนาคตสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล</p>
<p>๕ ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ</p>	<p>๕.๑ ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน</p> <p>๕.๒ กำหนดนโยบายด้านราคาและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของการใช้งานขนส่งสาธารณะ</p> <p>๕.๓ พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบสนับสนุน เพื่อการเข้าถึงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการใช้นระบบขนส่งสาธารณะหลัก</p>

	<p>๕.๔ พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับคนทุกคนในสถานีขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการเดินทาง</p> <p>๕.๕ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและกระบวนการส่งเสริมการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ</p>
<p>๖ เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยี และการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะ การขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่</p>	<p>๖.๑ เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าอันเนื่องมาจากเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล</p> <p>๖.๒ เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต</p> <p>๖.๓ เตรียมพร้อมรองรับการเข้ามาของเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (UAV)</p>

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
<p>๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับการบริการประชาชน และขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจของประเทศที่มีประสิทธิภาพ</p>	<p>๑.๑ พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษเพื่อเป็นโครงข่ายถนนหลักของการเดินทางทางถนนในอนาคต</p> <p>๑.๒ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนภาคการผลิตหลักของประเทศ รองรับการพัฒนาของชุมชนเมือง และเพิ่มระดับการให้บริการประชาชน</p> <p>๑.๓ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการพัฒนาในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่การค้าชายแดนที่มีศักยภาพ</p> <p>๑.๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</p>
<p>๒ เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต</p>	<p>๒.๑ พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และโครงข่ายรถไฟเส้นทางใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง</p> <p>๒.๒ พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงเพื่อเป็นทางเลือกของการเดินทางระหว่างเมืองที่มีประสิทธิภาพสูงในอนาคต</p> <p>๒.๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางรางสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</p>
<p>๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ</p>	<p>๓.๑ ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางเดินเรือและร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศ</p> <p>๓.๒ พัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ</p> <p>๓.๓ พัฒนาท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขนส่งผู้โดยสารและสนับสนุนภาคการบริการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว</p>

<p>๔ ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ</p>	<p>๔.๑ พัฒนาท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ</p> <p>๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ สนับสนุนการท่องเที่ยว และให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง</p>
<p>๕ เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน</p>	<p>๕.๑ ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล</p> <p>๕.๒ ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองภูมิภาคที่สำคัญ</p>

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
<p>๑ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ</p>	<p>๑.๑ ปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพถนน โครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์จราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง</p> <p>๑.๒ พัฒนาองค์ความรู้ ปลูกฝังจิตสำนึก และสร้างกระบวนการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและการขนส่งสินค้าทางถนน</p> <p>๑.๓ ยกกระดับและสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้รถใช้ถนน</p>
<p>๒ ยกกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางราง</p>	<p>๒.๑ เตรียมความพร้อมปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวโครงข่ายและเส้นทางรถไฟ</p> <p>๒.๒ เตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกการให้ความช่วยเหลือและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางราง</p> <p>๒.๓ พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางราง</p>
<p>๓.๓ เพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำ</p>	<p>๓.๑ ปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จำเป็น และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของท่าเรือ</p> <p>๓.๒ พัฒนามาตรฐานเตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางน้ำ</p> <p>๓.๓ พัฒนาการบริหารจัดการน่านน้ำและเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำเพื่อความมั่นคงและปลอดภัยทางน้ำ</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 ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนามาตรฐานด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางอากาศให้มีมาตรฐานสากล</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 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
<p>๑ พัฒนาองค์กรและกระบวนการงานในระบบราชการให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สนองต่อพันธกิจการไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๑.๑ ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการงานและระบบให้บริการภาครัฐให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับบริบทและสถานการณ์ปัจจุบัน</p> <p>๑.๒ นำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนากระบวนการงานและระบบให้บริการภาครัฐ 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 ปลอดภัย จริตและประพฤติมิชอบ</p>	<p>๓.๑ เสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้มีความโปร่งใสและปลอดภัย จริตและประพฤติมิชอบ</p> <p>๓.๒ นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการดำเนินงานที่โปร่งใสและเปิดกว้าง</p> <p>๓.๓ ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และกระบวนการบังคับใช้ ให้มีความเข้มข้นและตรวจสอบได้</p>

๑.๗ แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

● วิสัยทัศน์กรมทางหลวง

“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม” ครอบคลุมประเด็น ดังนี้

๑.๑) ประเด็นเชิงกระบวนการ มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง

๑.๒) ประเด็นเชิงผลผลิตและผลลัพธ์ สนับสนุนการพัฒนาประเทศโดยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ “สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มโอกาสทางสังคมแก่คนทุกกลุ่ม”

● พันธกิจกรมทางหลวง

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

● ค่านิยมกรมทางหลวง

“HIGHWAYS”

“สร้างสรรค์ผลงาน ผสานเทคโนโลยี ด้วยความรู้ที่เหมาะสม ซื่อสัตย์ ปฏิบัติงานอย่างรู้รอบ
รับผิดชอบต่อพันธกิจ 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	เกษะติดการให้บริการ
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

- ยุทธศาสตร์ตามแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวง 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 รองรับขยายตัวของเศรษฐกิจและชุมชนเมือง 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
- กลยุทธ์๑.๔ ปรับปรุงลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของทางหลวงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน พื้นที่การเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

เป้าหมายยุทธศาสตร์ : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ

(๑) เป้าประสงค์

๑. มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด

๒. มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสถานะปกติพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่างๆ
๓. มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหายภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
๔. มีการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากลเพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง

(๒) กลยุทธ์

- กลยุทธ์ที่ ๒.๑ บริหารจัดการงานบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) โดยใช้ข้อมูลการตรวจสอบและประเมินสภาพทางวิศวกรรม
- กลยุทธ์ที่ ๒.๒ จัดให้มีศูนย์บริหารจัดการจราจร อุบัติการณ์และภัยพิบัติ โดยมีการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกัน ตั้งแต่การเฝ้าระวัง การรับรู้เหตุ การติดตามเหตุ การแก้ไขเหตุ และการป้องกันเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต
- 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 พัฒนาทักษะและปลูกฝังค่านิยมด้านการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างและบำรุงทางให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ
- 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 พัฒนาศักยภาพบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ทางด้านความคิด 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 ด้านการปฏิบัติการกิจและผลการดำเนินงาน โดยเน้นการสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจในเรื่องการใช้งาน 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 รวมถึงการบูรณาการทั้งภายในและภายนอก มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล
 - ๓) พัฒนาข้อมูลเพื่อเผยแพร่และให้บริการประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ ทัวถึง 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 และการให้บริการอย่างต่อเนือง

กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและปรับปรุง ความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อป้องกันและจัดการภัยคุกคามทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ “พัฒนานวัตกรรม บูรณาการระบบสารสนเทศ เพื่องานบริหารจัดการ”

กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ปรับเปลี่ยนกระบวนการปฏิบัติงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อยกระดับเป็นองค์กรดิจิทัล

กลยุทธ์ที่ ๒.๒ พัฒนาและบูรณาการระบบสารสนเทศ เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “เพิ่มประสิทธิภาพการบริการประชาชนและเปิดเผยข้อมูลเปิดภาครัฐ”

กลยุทธ์ที่ ๓.๑ ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน

กลยุทธ์ที่ ๓.๒ เปิดเผยข้อมูลเปิดในรูปแบบข้อมูลดิจิทัล เพื่อส่งเสริมบริการสาธารณะที่สะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ส่งเสริมศักยภาพทรัพยากรบุคคลด้านเทคโนโลยีดิจิทัล”

กลยุทธ์ที่ ๔.๑ พัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของบุคลากร เพื่อเตรียมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

กลยุทธ์ที่ ๔.๒ พัฒนาระบบจัดการการเรียนรู้การสอนออนไลน์ เพื่อส่งเสริมองค์ความรู้ของบุคลากร

๑.๙ แผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน 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 ทุ่มเท
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 ช่องทางการให้บริการ 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)
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับ ความพึงพอใจของผู้มีส่วน ได้ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ	กลยุทธ์ ๓.๑ ยกระดับความพึงพอใจ ความผูกพันของกลุ่มผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย / ผู้ใช้บริการ	P๔ โครงการ SMART ER Fund
	กลยุทธ์ ๓.๒ ส่งเสริมภาพลักษณ์ เงินทุนฯ	
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุง กระบวนการและสร้าง นวัตกรรมให้ทันต่อการ เปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล	กลยุทธ์ ๔.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการ ซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร	P๕ โครงการพัฒนาระบบ Total Productive Maintenance: TPM (เน้นการซ่อมบำรุง PM)
	กลยุทธ์ ๔.๒ บริหารจัดการองค์กรให้ มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Lean Process and Innovation)	P๖ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้าน การบริหารจัดการองค์กร (Lean)
		P๗ โครงการพัฒนานวัตกรรม กระบวนการ (Process Innovation)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ
	กลยุทธ์ ๔.๓ เพิ่มการใช้พลังงานทดแทน	P๘ โครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมการใช้พลังงานทดแทนในเครื่องจักรกล (Innovation)
	กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาระบบงานดิจิทัล	P๙ โครงการพัฒนาระบบงานดิจิทัล
		P๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนา ระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)
		P๒ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP
		P๓ โครงการนำร่อง e-Signature
		P๔ โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ
		P๕ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (ระยะยาว ๓ ปี)
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์	กลยุทธ์ที่ ๕.๑ พัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะสูง	P๑๐ โครงการพัฒนาสมรรถนะและเสริมสร้างผลึกและความผูกพันของบุคลากร
		P๑ โครงการจัดทำแผนและบริหารอัตรากำลังบุคลากรเงินทุนฯ
		P๒ โครงการประเมินและพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเงินทุนฯ
		P๓ โครงการจัดการความรู้เงินทุนฯ (Knowledge Management)
		P๔ โครงการสำรวจและยกระดับความผูกพันและความผูกพัน
		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 ชาญฉลาด

● พันธกิจ (Mission)

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

โดยกำหนดตามยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ มี กลยุทธ์ แผนงาน/โครงการ ดังนี้

ยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล	กลยุทธ์	โครงการ
ยุทธศาสตร์ ๑ : พัฒนาระบบอัตราค่าจ้างและบริหารอัตราค่าจ้างบุคลากรเงินทูลฯ	กลยุทธ์ ๑.๑ อัตราค่าจ้างเพียงพอ	P๑ โครงการจัดทำแผนและบริหารอัตราค่าจ้างบุคลากรเงินทูลฯ
ยุทธศาสตร์ ๒ : พัฒนาระบบบริหารทรัพยากรบุคคล	กลยุทธ์ ๒.๑ บุคลากรสมรรถนะสูง	P๒ โครงการประเมินและพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเงินทูลฯ
		P๓ โครงการจัดการความรู้เงินทูลฯ (Knowledge Management)
ยุทธศาสตร์ ๓ : ส่งเสริมค่านิยมสร้าง ความผูกพัน และความผูกพันของบุคลากร	กลยุทธ์ ๓.๑ สร้างความผูกพันและความผูกพัน	P๔ โครงการสำรวจและยกระดับความผูกพันและความผูกพัน
		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 โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทูนฯ
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ใช้ประโยชน์ สารสนเทศในการ บริหารการ ตัดสินใจ	กลยุทธ์ ๓.๑ Integrated Operations Data	P๕ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อ การตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียน ฯ (ระยะยาว ๓ ปี)

ส่วนที่ ๒ กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง 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)
- แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปี ๒๕๖๖)

๔. วิเคราะห์ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลของเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงที่ผ่านมา วิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า และการสัมภาษณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นและความคาดหวังจากผู้บริหารและพนักงานเรื่องจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

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 โดยสำนักเครื่องกลและสื่อสารได้มีการจัดการสัมมนา การเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Learning & Workshop) เพื่อนำข้อมูลที่ได้มากำหนดทิศทาง และประเมิน การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ เงินทุนหมุนเวียนฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน ปี พ.ศ.๒๕๖๗) ยุทธศาสตร์การ บริหารทรัพยากรบุคคล 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 โดยจัด สัมมนาในระหว่างวันที่ ๒๗ - ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๗ โดยเชิญวิทยากรผู้มีความเชี่ยวชาญในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ร่วมวิเคราะห์และจัดทำแผน มีผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเป็นคณะทำงานโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ จำนวน ๓๙ คน ผู้บริหารจากสำนักเครื่องกลและสื่อสาร ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการบริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ







ก 3





ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ตน. เลขที่รับ 5907 วันที่ ๒ มี.ค. ๒๕๖๗
รกบ. เลขที่รับ 2037 วันที่ ๑๓ มี.ค. ๒๕๖๗
ชกส. เลขที่รับ 2202 วันที่ ๑๓ มี.ค. ๒๕๖๗

กรมทางหลวง
เลขที่รับ ๔๒๙๔
วันที่ ๒ มี.ค. ๒๕๖๗
เวลา ๑๔.๐๐

ส่วนราชการ กองฝึกอบรม โทร.๐ ๒๓๕๔ ๖๖๖๘-๗๕ ต่อ ๒๕๕๑๗ 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 อทล. ผ่าน รทบ.

(นายเสริมศักดิ์ น้อยนันท) ๑ มี.ค. ๒๕๖๗
ด้วยกองฝึกอบรมร่วมกับสำนักเครื่องกลและสื่อสารจะดำเนินการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ

เรื่อง การทบทวนแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ให้กับคณะทำงานโครงการตามแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ในสังกัด
สำนักเครื่องกลและสื่อสาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับทราบผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์เงินทุน
หมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวทางการ
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

เรียน ผอ.อ.
- อนุมัติตามเสนอ
- ดำเนินการตามระเบียบต่อไป

(นายไพฑูรย์ พงษ์สวัสดิ์)
รองอธิบดี รักษาราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง
๑๕/๓๑/๖๖ ๐๙/๖๖๐๐ ๑๓ มี.ค. ๒๕๖๗

(นายปราบพล โล่ห์วีระ)
ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม

(๕) คุณหญิงจินตนา
- อนุมัติเห็นชอบ
ดร.วิภา ๑๕/๓๑/๖๖
(นางศิริยา สมุทรประภค)
ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาทรัพยากรบุคคล

เรียน ผอ.อ. ผอ.อ.
- อนุมัติเห็นชอบ
(นายปราบพล โล่ห์วีระ)
ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม
๑๓ มี.ค. ๒๕๖๗

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	<u>วิทยากรภายนอก</u> ๒) คณะกรรมการบริหารเงินทุน ๓) คณะอนุกรรมการบริหารเงินทุน ๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องจักรกล <u>วิทยากรสำนักเครื่องกลและสื่อสาร</u> ๔) ผู้บริหารสำนักเครื่องกลและ สื่อสาร
๒๘ มีนาคม ๒๕๖๗	๑๐.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	Workshop การทบทวนแผนยุทธศาสตร์ เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของ กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	<u>วิทยากรภายนอก</u> ๑) นายสรวิทย์ พันธุ์พงศ์และคณะ ๒) คณะกรรมการบริหารเงินทุน ๓) คณะอนุกรรมการบริหารเงินทุน ๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องจักรกล <u>วิทยากรสำนักเครื่องกลและสื่อสาร</u> 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 โรงแรมไมต้า 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 มารวยเฮงดี	เจ้าพนักงานพิมพ์ ส.๔	ส่วนบริหาร
๑๙	นายวิรัตน์ คำสุข	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน
๒๐	น.ส.ขวัญชนก หมั่นสกุล	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนแผนงานและมาตรฐาน
๒๑	นายวรภูมิษฐ์ พรหมแก้วงาม	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๒๒	นายสมโชค เหมกุล	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๒๓	นายพลภัทร โคตะนนท์	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๒๔	นายณัฐภัทร ดาราพงศ์	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนบริหารเครื่องจักรกล
๒๕	นายชาญพนัส ชติครุฑ	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนเครื่องจักรกลส่วนกลาง
๒๖	นายธีร์รัตน์ ขาวประกอบ	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ	ส่วนพัฒนาเครื่องจักรกล
๒๗	น.ส.ภคภัทร ทิพจรูญ	นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ	ส่วนบัญชีเงินทุนหมุนเวียน
๒๘	น.ส.นุสรา อ่อธิวงศ์	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 จันทรชาย	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 ศรีชะแก้ว	พนักงานธุรการ	ส่วนบริหาร
๓๙	น.ส.สุชาดา สระบัว	เจ้าพนักงานพัสดุชำนาญงาน	ส่วนบริหารพัสดุ

ส่วนที่ ๓ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ.๒๕๖๗)

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis

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

SWOT Analysis	
จุดแข็ง (Strengths)	<p>S๑ มีฐานข้อมูลระบบงาน EMS/ACC ที่ใช้ในการบริหารงานเครื่องจักรกล</p> <p>S๒ มีบุคลากรที่เข้าใจระบบงานและสามารถถ่ายทอดการใช้งานระบบ EMS/ACC</p> <p>S๓ มีระบบข้อมูล DPIS (Departmental Personnel Information System) ระบบสารสนเทศทรัพยากรบุคคลระดับเป็นเครื่องมือช่วยในการบริหารจัดการเกี่ยวกับข้าราชการและลูกจ้างประจำ</p> <p>S๔ ผู้บริหารให้ความสำคัญ พร้อมให้การสนับสนุน</p> <p>S๕ มี (ICT Blueprint) สถาปัตยกรรมทางด้านสารสนเทศที่ทำให้เห็นภาพรวมของระบบ และสามารถนำไปใช้ในการพัฒนาระบบฯ ได้</p> <p>S๖ มีระบบสำรองข้อมูลภายในองค์กรแบบ On Premise ที่มีความปลอดภัยสูง</p> <p>S๗ การเริ่มแผนยุทธศาสตร์เงินทุนฯ ฉบับใหม่เป็นโอกาสที่จะพัฒนาระบบดิจิทัลให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์เงินทุนฯ ฉบับใหม่รวมถึงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านดิจิทัลในอนาคต</p>
จุดอ่อน (Weaknesses)	<p>W๑ ระบบ EMS/ACC เป็นการพัฒนาจากเทคโนโลยีเดิม การแสดงผลทางหน้าจอไม่สอดคล้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ และไม่รองรับกับ Platform Windows ในปัจจุบัน</p> <p>W๒ ข้อมูลสารสนเทศด้านการเงินและไม่ใช้การเงินยังไม่เพียงพอต่อความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน</p> <p>W๓ ระบบรักษาความปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศไม่ได้ใช้ในการดูแลรับผิดชอบของเงินทุนฯ ทำให้ต้องใช้เวลามากในการบริหารจัดการและไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันที</p> <p>W๔ ขาดบุคลากรด้าน IT ที่มีความชำนาญงาน จึงต้องจ้างเอกชนเข้ามาดูแล</p> <p>W๕ ระบบสารสนเทศทรัพยากรบุคคลของเงินทุนหมุนเวียนฯ ยังไม่มี</p> <p>W๖ ระบบบริหารจัดการ EMS/ACC ไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูล กับระบบงานอื่นของหน่วยงานในกรมทางหลวงที่เป็นประโยชน์สำหรับการบริหารเครื่องจักรกล</p>
โอกาส (Opportunities)	<p>O๑ การกำกับดูแลและการประเมินจากหน่วยกำกับนโยบายและผู้ตรวจประเมิน ส่งผลให้ต้องพัฒนาระบบดิจิทัลให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง</p>

	O๒ นโยบายของรัฐบาลตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ ๑๒ สนับสนุนการเสริมสร้างและพัฒนาระบบดิจิทัลภาครัฐ
อุปสรรค (Threats)	T๑ เทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทำให้ต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง T๒ นโยบายรัฐบาลจะจัดทำระบบสำรองข้อมูลแบบ Cloud Computing สำหรับหน่วยงานภาครัฐร่วมกัน เงินทุนฯ ยังไม่สามารถพัฒนาระบบสำรองข้อมูลแบบ Cloud Computing เอง

TOWS Matrix สำหรับการสร้างกลยุทธ์ใหม่จากสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ปัจจุบันขององค์กร

ปัจจัยภายนอก / ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง (Strength) S๑, S๒, S๓, S๔	จุดอ่อน (Weaknesses) W๑, W๒, W๓, W๔
โอกาส (Opportunities) O๑, O๒, O๓	<p>กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Smart Enterprise การใช้ข้อมูลในการตัดสินใจเพื่อการบริหารจัดการที่ถูกต้อง แม่นยำ รวดเร็ว มีความสามารถในการปรับตัวให้เร็วทันเหตุการณ์ ตามสภาพแวดล้อมและสภาวะการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง ใช้นวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์ในการปฏิบัติงานและบริการ ฯลฯ และนำเทคโนโลยีดิจิทัลไปประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม นำมาผสมผสานเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการทำงาน เป็นส่วนหนึ่งของการทำงาน หรือแม้กระทั่งนำเทคโนโลยีมาสร้างเป็นการทำงานรูปแบบแบบดิจิทัล (digital platform) 	<p>กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● พัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมเข้าสู่การทำงานรูปแบบดิจิทัล ● พัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมเข้าสู่การทำงานรูปแบบดิจิทัล และให้คณะทำงานที่รับผิดชอบมีกรอบการดำเนินงานเพื่อพัฒนาทักษะบุคลากรด้านดิจิทัล ที่จะส่งเสริมสนับสนุนการให้เกิดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปฏิบัติงานและในการพัฒนางานภาครัฐ และสนับสนุน “การปรับเปลี่ยนองค์กรให้เป็นดิจิทัล”
อุปสรรค (Threats) T๑, T๒	<p>กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● “Integrated Operations Data” การมีข้อมูลเพื่อการตัดสินใจภายในขององค์กร ช่วยให้ผู้บริหารทราบถึงสถานะความเป็นไปในด้านต่างๆ สามารถตรวจวัด และปรับปรุงแก้ไขความผันแปร ความผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว 	<p>กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)</p> <p>-</p>

ลำดับความสำคัญของโครงการตามแผนยุทธศาสตร์

โครงการตามแผนยุทธศาสตร์	๑. ระดับความยากง่ายในการดำเนินงาน					๒. ระดับความสำคัญ			น้ำหนัก ความสำคัญ	ปีที่เริ่ม ดำเนินการ
	๑.๑ การมีส่วนร่วมของส่วนงาน ภายในและหน่วยงานภายนอก		๑.๒ ระดับความเชี่ยวชาญขององค์กร และบุคลากร		๑.๓ งบประมาณ ดำเนินการ	๒.๑ ความ เกี่ยวข้องกับ ประเด็นโอกาส ในการปรับปรุง	๒.๒ ระดับของผลกระทบ			
	๑.๑.๑ การมี ส่วนร่วมของ ส่วนงานภายใน	๑.๑.๒ การมี ส่วนร่วมของ หน่วยงาน ภายนอก	๑.๒.๑ ความ สอดคล้องกับ ความสามารถ พิเศษ (Core Competency) องค์กร	๑.๒.๒ ประสบการณ์ การดำเนินการ ขององค์กรและ พนักงาน			๒.๒.๑ ผลกระทบต่อ องค์กร	๒.๒.๒ ผลกระทบต่อผู้ มีส่วนได้ส่วนเสีย		
					๗.๕๐%	๗.๕๐%				
P๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนาระบบ สารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)	๓	๓	๒	๑	๑	๓	๓	๓	๒.๕๘	๒๕๖๗
P๒ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP	๓	๓	๒	๑	๑	๓	๓	๓	๒.๕๘	๒๕๖๘
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

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

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นเงินทุนหมุนเวียนต้นแบบด้านการนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาบริหารงานเครื่องจักรกลปี ๒๕๗๐”

ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (Vision Statement)

- ความสำเร็จของการจัดทำระบบ “ERP”
- ความสำเร็จของระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ ที่มีประสิทธิภาพภายใต้ Digital Platform

พันธกิจ (Mission)

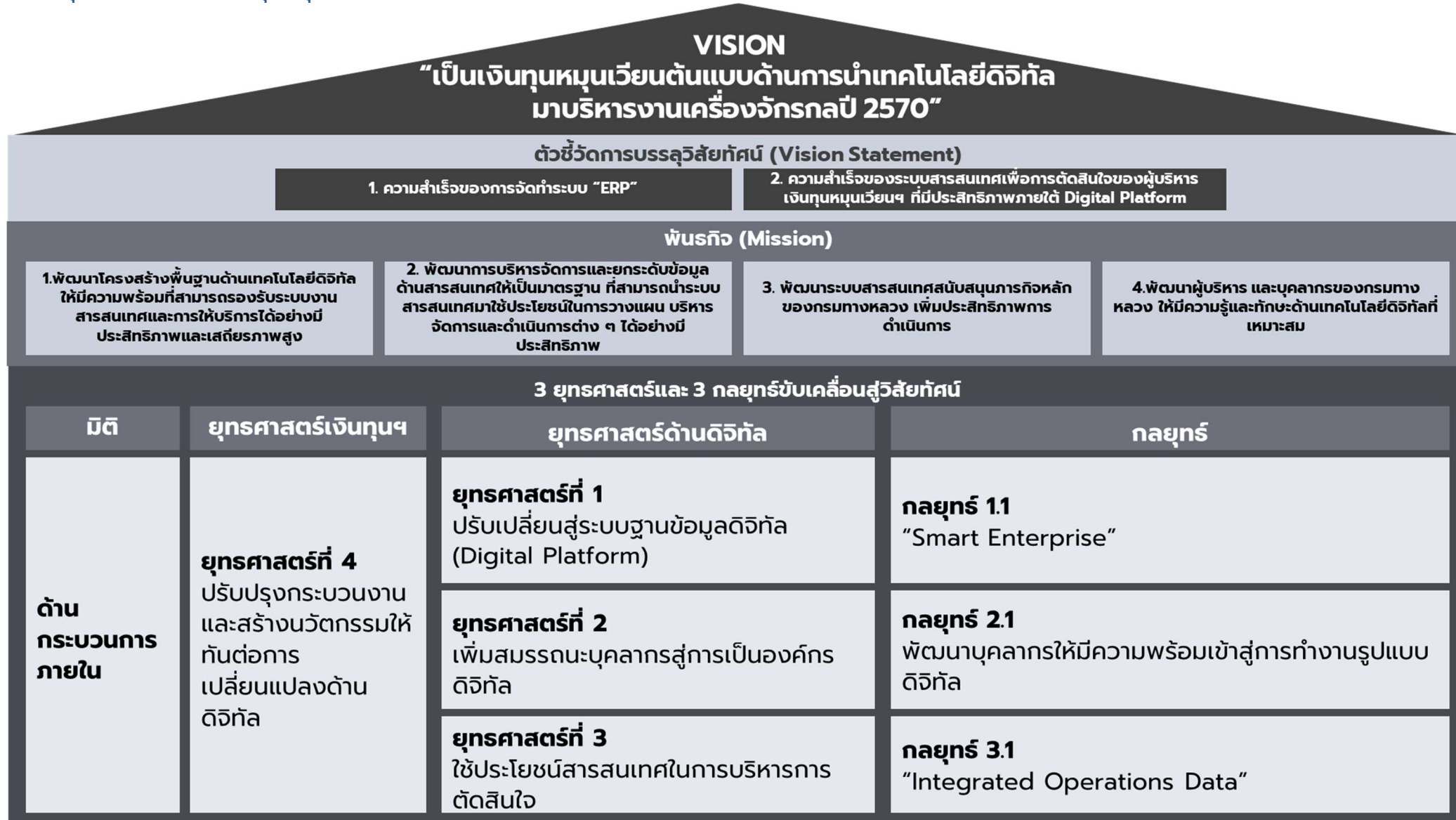
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ให้มีความพร้อมที่สามารถรองรับระบบงานสารสนเทศและการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและเสถียรภาพสูง
- พัฒนาการบริหารจัดการและยกระดับข้อมูลด้านสารสนเทศให้เป็นมาตรฐาน ที่สามารถนำระบบสารสนเทศมาใช้ประโยชน์ในการวางแผน บริหารจัดการและดำเนินการต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนภารกิจหลักของกรมทางหลวง เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ
- พัฒนาผู้บริหาร และบุคลากรของกรมทางหลวง ให้มีความรู้และทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสม

ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ขับเคลื่อนสู่วิสัยทัศน์

ยุทธศาสตร์องค์กร	ยุทธศาสตร์ดิจิทัล	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุง กระบวนการและ สร้างนวัตกรรมให้ ทันต่อการ เปลี่ยนแปลงด้าน ดิจิทัล	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ปรับเปลี่ยนสู่ระบบ ฐานข้อมูลดิจิทัล (Digital Platform)	กลยุทธ์ ๑.๑ “Smart Enterprise” การใช้ข้อมูลในการตัดสินใจเพื่อ การบริหารจัดการที่ถูกต้อง แม่นยำ รวดเร็ว มีความสามารถในการ ปรับตัวให้ทันเหตุการณ์ ตามสภาพแวดล้อมและสถานะการ แข่งขันที่เปลี่ยนแปลง ใช้นวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์ในการ ปฏิบัติงานและบริการ ฯลฯ และนำเทคโนโลยีดิจิทัลไปประยุกต์ใช้ อย่างเหมาะสม นำมาผสมผสานเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการ ทำงาน เป็นส่วนหนึ่งของการทำงาน หรือแม้กระทั่งนำเทคโนโลยีมา สร้างเป็นการทำงานรูปแบบแบบดิจิทัล (digital platform)
	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ เพิ่มสมรรถนะ บุคลากรสู่การเป็น องค์กรดิจิทัล	กลยุทธ์ ๒.๑ พัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมเข้าสู่การทำงาน รูปแบบดิจิทัล และให้คณะทำงานที่รับผิดชอบมีกรอบการดำเนินงาน เพื่อพัฒนาทักษะบุคลากรด้านดิจิทัล ที่จะส่งเสริมสนับสนุนการให้ เกิดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปฏิบัติงานและในการพัฒนา งานภาครัฐ และสนับสนุน “การปรับเปลี่ยนองค์กรให้เป็นดิจิทัล”

ยุทธศาสตร์องค์กร	ยุทธศาสตร์ดิจิทัล	กลยุทธ์
	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ใช้ประโยชน์ สารสนเทศในการ บริหารการตัดสินใจ	กลยุทธ์ ๓.๑ “Integrated Operations Data” การมีข้อมูลเพื่อ การตัดสินใจภายในขององค์กร ช่วยให้ผู้บริหารทราบถึงสถานะความ เป็นไปในด้านต่างๆ สามารถตรวจวัด และปรับปรุงแก้ไขความผัน แปร ความผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว

แผนที่ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐



ตาราง สรุปยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง กลยุทธ์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย โครงการ และ ระยะเวลาดำเนินการ

ยุทธศาสตร์ หน่วยงาน	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์หน่วยงาน	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ						
					๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
มิติด้านกระบวนการภายใน																	
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล																	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ปรับเปลี่ยนสู่ ระบบฐานข้อมูล ดิจิทัล (Digital Platform)	เพื่อพัฒนาระบบ บริหารจัดการ ด้านสารสนเทศ และดิจิทัลให้ทัน ต่อการ เปลี่ยนแปลง	กลยุทธ์ ๑.๑ : “Smart Enterprise” การใช้ข้อมูลในการตัดสินใจ เพื่อการบริหารจัดการที่ ถูกต้อง แม่นยำ รวดเร็ว มี ความสามารถในการปรับตัวให้ เร็วทันเหตุการณ์ ตาม สภาพแวดล้อมและสภาวะการ แข่งขันที่เปลี่ยนแปลง ใช้ นวัตกรรมและความคิด สร้างสรรค์ในการปฏิบัติงาน และบริการ ฯลฯ และนำ เทคโนโลยีดิจิทัลไปประยุกต์ใช้ อย่างเหมาะสม นำมา ผสมผสานเข้าไปเป็นส่วนหนึ่ง ของกระบวนการทำงาน เป็น ส่วนหนึ่งของการทำงาน หรือ แม้กระทั่งนำเทคโนโลยีมา สร้างเป็นการทำงานรูปแบบ แบบดิจิทัล (digital platform)	KPI๑ ระดับ ความสำเร็จของ การพัฒนา ERP	ระดับ ความสำเร็จ	-	ระดับที่ ๑ และ ๒	ระดับที่ ๓	ระดับที่ ๔	ระดับ ที่ ๕	P๑ โครงการจ้างที่ ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษา การพัฒนาระบบ สารสนเทศบริหาร เครื่องจักรกลใน รูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)							
			KPI๒ ร้อยละ ความสำเร็จของ โครงการนำร่อง e- Signature ที่นำมา ประยุกต์ใช้ ๑ กระบวนการงาน	ร้อยละ	๑๐๐	-	-	-	-	P๒ โครงการพัฒนา ระบบสารสนเทศ บริหารเครื่องจักรใน รูปแบบ ERP							
											P๓ โครงการนำร่อง e- Signature						

ยุทธศาสตร์ หน่วยงาน	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์หน่วยงาน	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย					ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ				
					๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ เพิ่มสมรรถนะ บุคลากรสู่การเป็น องค์กรดิจิทัล	เพื่อพัฒนาทักษะ ในการใช้ เทคโนโลยีดิจิทัล สำหรับบุคลากร เงินทุนฯ ในการ ปฏิบัติงาน	กลยุทธ์ ๒.๑ พัฒนาบุคลากร ให้มีความพร้อมเข้าสู่การ ทำงานรูปแบบดิจิทัล และให้ คณะทำงานที่รับผิดชอบมี กรอบการดำเนินงานเพื่อ พัฒนาทักษะบุคลากรด้าน ดิจิทัล ที่จะส่งเสริมสนับสนุน การให้เกิดการนำเทคโนโลยี ดิจิทัลมาใช้ในการปฏิบัติงาน และการพัฒนางานภาครัฐ และสนับสนุน “การ ปรับเปลี่ยนองค์กรให้เป็น ดิจิทัล”	KPI ๓ ระดับ สมรรถนะบังคับด้าน ดิจิทัล (Digital Literacy) * ของ บุคลากรเงินทุนฯ ได้ตามเป้าหมาย	ร้อยละ (ค่า สะสม)	๒๐	๕๐	๗๐	๘๐	๑๐๐	P๔ โครงการพัฒนา ทักษะด้านดิจิทัลของ บุคลากรเงินทุนฯ					
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ใช้ ประโยชน์ สารสนเทศในการ บริหารจัดการ ตัดสินใจ	เพื่อพัฒนาระบบ สารสนเทศเพื่อ การตัดสินใจของ ผู้บริหารเงินทุน หมุนเวียนฯ	กลยุทธ์ ๓.๑ “Integrated Operations Data” การมี ข้อมูลเพื่อการตัดสินใจภายใน ขององค์กร ช่วยให้ผู้บริหาร ทราบถึงสถานะความเป็นไปใน ด้านต่างๆ สามารถตรวจวัด และปรับปรุงแก้ไขความผัน แปร ความผิดพลาดต่างๆ ที่ เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว	KPI๔ ระดับ ความสำเร็จของ การพัฒนา ระบบ สารสนเทศเพื่อการ ตัดสินใจของ ผู้บริหารเงินทุน หมุนเวียนฯ (EIS: Exclusive Information System)	ระดับ ความสำเร็จ*	-	-	ระดับที่ ๑ และ ๒	ระดับที่ ๓	ระดับ ที่ ๔ และ ๕	P๕ โครงการพัฒนา ระบบสารสนเทศเพื่อ การตัดสินใจของ ผู้บริหารเงินทุน หมุนเวียนฯ (ระยะยาว ๓ ปี)					

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : ปรับเปลี่ยนสู่ระบบฐานข้อมูลดิจิทัล (Digital Platform)

วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านสารสนเทศและดิจิทัลให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

กลยุทธ์	โครงการเชิงยุทธศาสตร์	ปีที่เริ่มโครงการ
กลยุทธ์ ๑.๑ : “Smart Enterprise” การใช้ข้อมูลในการตัดสินใจเพื่อการบริหารจัดการที่ถูกต้อง แม่นยำ รวดเร็ว มีความสามารถในการปรับตัวให้เร็วทันเหตุการณ์ ตามสภาพแวดล้อมและสภาวะการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง ใช้นวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์ในการปฏิบัติงานและบริการ ฯลฯ และนำเทคโนโลยีดิจิทัลไปประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม นำมาผสมผสานเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการทำงาน เป็นส่วนหนึ่งของการทำงาน หรือแม้กระทั่งนำเทคโนโลยีมาสร้างเป็นการทำงานรูปแบบแบบดิจิทัล (digital platform)	P๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ ICT Blueprint และศึกษาการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)	๒๕๖๗
	P๒ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP	๒๕๖๘
	P๓ โครงการนำร่อง e-Signature	๒๕๖๖

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI๑ ระดับความสำเร็จของการพัฒนา ERP	ระดับความสำเร็จ*	-	ระดับที่ ๑ และ ๒	ระดับที่ ๓	ระดับที่ ๔	ระดับที่ ๕
KPI๒ ร้อยละความสำเร็จของโครงการนำร่อง e-Signature ที่นำมาประยุกต์ใช้ ๑ กระบวนการ	ร้อยละ	๑๐๐	-	-	-	-

*ระดับความสำเร็จ

- ระดับที่ ๑ ความสำเร็จของการจัดทำ ICT Blueprint
- ระดับที่ ๒ ความสำเร็จของการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP
- ระดับที่ ๓ เริ่มการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP
- ระดับที่ ๔ ความสำเร็จของการทดสอบการใช้งาน (UAT) ระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP โดยผู้ใช้งานจริง (End users)
- ระดับที่ ๕ การนำ ERP ไปใช้จริง (Go Live)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : เพิ่มสมรรถนะบุคลากรสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ เพื่อพัฒนาทักษะในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับบุคลากรเงินทุนฯ ในการปฏิบัติงาน

กลยุทธ์	โครงการเชิงยุทธศาสตร์	ปีที่เริ่มโครงการ
กลยุทธ์ ๒.๑ พัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมเข้าสู่การทำงานรูปแบบดิจิทัล และให้คณะทำงานที่รับผิดชอบมีกรอบการดำเนินงานเพื่อพัฒนาทักษะบุคลากรด้านดิจิทัล ที่จะส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปฏิบัติงาน และในการพัฒนางานภาครัฐ และสนับสนุน “การปรับเปลี่ยนองค์กรให้เป็นดิจิทัล”	P๔ โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ	๒๕๖๖

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย				
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
KPI ๓ ระดับสมรรถนะบ่งชี้ด้านดิจิทัล (Digital Literacy) * ของบุคลากรเงินทุนฯ ได้ตามเป้าหมาย	ร้อยละ (ค่าสะสม)	๒๐	๕๐	๗๐	๘๐	๑๐๐

* Digital literacy คืออะไร (ที่มา กพร.)

ทักษะความเข้าใจและใช้เทคโนโลยีดิจิทัล หรือ Digital literacy หมายถึง ทักษะในการนำเครื่องมือ อุปกรณ์ และเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีอยู่ในปัจจุบัน อาทิ คอมพิวเตอร์ โทรศัพท์ แทปเล็ต โปรแกรมคอมพิวเตอร์ และสื่อออนไลน์ มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในการสื่อสาร การปฏิบัติงาน และการทำงานร่วมกัน หรือใช้เพื่อพัฒนากระบวนการทำงาน หรือระบบงานในองค์กรให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ทักษะดังกล่าวครอบคลุมความสามารถ ๔ มิติ คือ การใช้ (Use), เข้าใจ (Understand), การสร้าง (create) และการเข้าถึง (Access) เทคโนโลยีดิจิทัล ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

* แนวทางการขับเคลื่อนกลยุทธ์ (ที่มา กพร.) อ้างอิง: https://www.ocsc.go.th/digital_skills

๑. กำหนดทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาบุคลากร (Goal Setting) ทั้งกลุ่ม Non IT และกลุ่ม IT ในรูปของ “บทบาทและพฤติกรรมที่คาดหวัง” โดยมุ่งหมายเพื่อผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัล

๒. กำหนดกลุ่มเป้าหมายการพัฒนาออกเป็น ๖ กลุ่ม ตามบทบาทและลักษณะงานที่ปฏิบัติ ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูง ผู้อำนวยการสำนัก/กอง ผู้ทำงานนโยบายและวิชาการ ผู้ทำงานด้านบริการ ผู้ปฏิบัติงานด้านดิจิทัล และผู้ปฏิบัติงานอื่น ๆ

๓. กำหนดกลุ่มทักษะที่ข้าราชการและบุคลากรภาครัฐต้องพัฒนาออกเป็น ๗ กลุ่มทักษะ

๔. กำหนดประเด็น (Theme) การพัฒนาบุคลากรเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนา จำนวน ๒ ประเด็น ได้แก่

๔.๑ การพัฒนาคนเพื่อสร้างและพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงาน

๔.๒ การสร้างและพัฒนาคนให้เท่าทันและสามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการปฏิบัติงานได้อย่างรอบรู้

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ใช้ประโยชน์สารสนเทศในการบริหารการตัดสินใจ

วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ

กลยุทธ์	โครงการเชิงยุทธศาสตร์	ปีที่เริ่มโครงการ
กลยุทธ์ ๓.๑ “Integrated Operations Data” การมีข้อมูลเพื่อการตัดสินใจภายในขององค์กร ช่วยให้ผู้บริหารทราบถึงสถานะความเป็นไปในด้านต่างๆ สามารถตรวจวัด และปรับปรุงแก้ไขความผันแปร ความผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว	P๕ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (ระยะยาว ๓ ปี)	๒๕๗๐

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย						
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒
KPI๔ ระดับความสำเร็จของการพัฒนา ระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (EIS: Exclusive Information System)	ระดับความสำเร็จ*	-	-	-	-	ระดับที่ ๑ และ ๒	ระดับที่ ๓	ระดับที่ ๔ และ ๕

หมายเหตุ ปรับเปลี่ยนปีเริ่มโครงการจากปี ๒๕๖๘ เป็นปี ๒๕๗๐ เนื่องจากจะต้องใช้ผลของโครงการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP ที่แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๙ ในการดำเนินโครงการ

*ระดับความสำเร็จ

- ระดับที่ ๑ ความสำเร็จของการรวบรวมความต้องการ (User Requirements) สารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ
- ระดับที่ ๒ ความสำเร็จของการวิเคราะห์และออกแบบระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ
- ระดับที่ ๓ เริ่มการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (EIS: Exclusive Information System)
- ระดับที่ ๔ ความสำเร็จของการทดสอบการใช้งาน (UAT) ระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (EIS: Exclusive Information System) โดยผู้ใช้งานจริง (End users)
- ระดับที่ ๕ การนำระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหารเงินทุนหมุนเวียนฯ (EIS: Exclusive Information System) ไปใช้จริง (Go Live)

แผนปฏิบัติการดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘

โครงการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

รหัสโครงการ : DT-๒๕๖๘-๐๑

ชื่อโครงการ/แผนงาน : โครงการจ้างพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลและบัญชีเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP)

ยุทธศาสตร์เงินทุนฯ : ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบดิจิทัล

ยุทธศาสตร์หน่วยงาน : ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ปรับเปลี่ยนสู่ระบบฐานข้อมูลดิจิทัล (Digital Platform)

กลยุทธ์ : กลยุทธ์ ๑ “Smart Enterprise”

วัตถุประสงค์ : ๑. เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP

หลักการและเหตุผล : จากผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ ERP ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหาร ทำให้มั่นใจว่าระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP) จะสามารถมาช่วยในการบริหารจัดการองค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องนำไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจน ให้เห็นผลสำเร็จตามผลที่ได้ศึกษา พัฒนาระบบสารสนเทศสู่ Smart Enterpriseและปรับเปลี่ยนสู่ระบบฐานข้อมูลดิจิทัล (Digital Platform) และรองรับต่อการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้งานในอนาคต (โครงการต่อเนื่องปี ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙)

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ส่วนสารสนเทศเครื่องจักรกล														
	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. สำรวจและวิเคราะห์ความต้องการระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกล															
๒. วิเคราะห์และออกแบบระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกล															
๓. พัฒนาระบบ ERP Package															
๔. ทดสอบโปรแกรมสำหรับการโอนย้ายข้อมูล															
๕. ทดสอบระบบ ERP Package โดยผู้ใช้งานจริง (End users)															
๖. ฝึกอบรม ระบบ ERP Package โดยผู้ใช้งานจริง (End users)															

ผลสัมฤทธิ์โครงการ/แผนงาน			
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output)	๑. มีระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลและบัญชีเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของ กรมทางหลวง บน Web Application และ Mobile Application Software จำนวน ๑ ระบบ ๒. มีคอมพิวเตอร์แม่ข่าย ซอฟต์แวร์ และอุปกรณ์ต่างๆ ทดแทนอุปกรณ์เดิมและรองรับการใช้งานระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลและบัญชีเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ที่เปลี่ยนแปลงไปในสถานการณ์ปัจจุบัน จำนวน ๑ ระบบ		
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)	๑. ร้อยละความสำเร็จของกิจกรรมตามแผนงานในการพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลและบัญชีเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง ในรูปแบบ Web Application และ Mobile Application Software ร้อยละ ๑๐๐ (ปีที่ ๑) ๒. ร้อยละความพึงพอใจการใช้งานระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลและบัญชีเงินทุนหมุนเวียน ค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง บน Web Application และ Mobile Application Software ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๗๐ (ปีที่ ๒)		
งบประมาณรวมโครงการ/แผนงาน	๒๑๗,๒๑๔,๓๐๐.๐๐ บาท		
ทรัพยากรที่ต้องการของโครงการ/แผนงาน	เทคโนโลยี	อุปกรณ์	บุคลากร
	-	-	-

ประเมินความเสี่ยง				
ปัจจัยเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	โอกาส (a)	ผลกระทบ (b)	ระดับความเสี่ยง (a * b)	มาตรการในการจัดการ
๑. ความต้องการเพิ่มเติม ทำให้การพัฒนาสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP) ล่าช้า	๑	๕	๕ (ปานกลาง)	นำข้อมูลความต้องการการพัฒนา จากผลรายงานการศึกษาการพัฒนา ระบบ ERP โครงการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาระบบฯ มาใช้ในโครงการฯ นี้
๒. การได้รับอนุมัติงบประมาณในการพัฒนาระบบ	๑	๕	๕ (ปานกลาง)	ปรับแผนให้สอดคล้องและมีความคุ้มค่าเพื่อให้โครงการได้รับการอนุมัติ
ปัจจัยความสำเร็จ	๑. งบประมาณ / ผู้บริหาร / ผู้รับผิดชอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่มีความพร้อมและการสนับสนุน ๒. ข้อมูล และเทคโนโลยี Enterprise Resource Planning (ERP)			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ระบบสารสนเทศบริหารเครื่องจักรกลในรูปแบบ Enterprise Resource Planning (ERP) ที่ตรงความต้องการขององค์กรและตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้			
ผลกระทบ	๑. การใช้ข้อมูลในการตัดสินใจเพื่อการบริหารจัดการที่ถูกต้อง แม่นยำ รวดเร็ว มีความสามารถในการปรับตัวให้เท่าทันเหตุการณ์ตามสภาพแวดล้อมและสภาวะการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง ๒. ได้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ตรงกับความต้องการขององค์กรและเป็นเครื่องมือให้การบริหารองค์กรที่มีประสิทธิภาพ			

โครงการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

รหัสโครงการ : DT-๒๕๖๘-๐๒

ชื่อโครงการ/แผนงาน : โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ

ยุทธศาสตร์เงินทุนฯ : ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับปรุงกระบวนการงานและสร้างนวัตกรรมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบดิจิทัล

ยุทธศาสตร์หน่วยงาน : ยุทธศาสตร์ที่ ๒ เพิ่มสมรรถนะบุคลากรสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

กลยุทธ์ : กลยุทธ์ ๒ พัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมเข้าสู่การทำงานรูปแบบดิจิทัล

วัตถุประสงค์ : เพื่อพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรของหน่วยงานต่างๆ มีความรู้ความเข้าใจและทักษะด้านดิจิทัล

หลักการและเหตุผล : เพื่อให้ตอบสนองนโยบายภาครัฐ Thailand ๔.๐ ดังนั้น จึงต้องเพิ่มความรู้ความเข้าใจและพัฒนาทักษะทางด้านดิจิทัลให้กับบุคลากรที่จำเป็นสำหรับการใช้งานเงินทุนฯ อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ส่วนสารสนเทศเครื่องจักรกล														
	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. เตรียมข้อมูลและวางแผนการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรเงินทุนฯ															
๒. เสนอขออนุมัติโครงการและจัดบุคลากรเพื่อเข้ารับการอบรม															
๓. ดำเนินการอบรม ประเมินผลการฝึกอบรม และการติดตามผลการฝึกอบรม															
๔. สรุปโครงการ															

ผลสัมฤทธิ์โครงการ/แผนงาน	
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output)	๑. จำนวนผู้เข้าอบรม ได้อบรมตามเป้าหมาย ร้อยละ ๘๐ กลุ่มเป้าหมาย บุคลากรเงินทุนฯ (นายช่างเครื่องกล/วิศวกรเครื่องกล/ลูกจ้างเงินทุนฯ บรรจุใหม่ (ไม่เกิน ๒ ปี))
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)	๑. ระดับสมรรถนะบ่งชี้ด้านดิจิทัล (Digital Literacy) (ระดับ ๓ ทักษะขั้นประยุกต์สำหรับการทำงาน) ของบุคลากรเงินทุนฯ กลุ่มเป้าหมาย ร้อยละ ๘๐
งบประมาณรวมโครงการ/แผนงาน	๒๕๐,๐๐๐ บาท
ทรัพยากรที่ต้องการของโครงการ/แผนงาน	เทคโนโลยี
	อุปกรณ์
	บุคลากร
	Internet, Web conference
	Computer, Printer, Projector
	วิทยากรผู้ให้ความรู้ด้านระบบ (เจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ)

ประเมินความเสี่ยง				
ปัจจัยเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	โอกาส (a)	ผลกระทบ (b)	ระดับความเสี่ยง (a * b)	มาตรการในการจัดการ
๑. วิทยากรไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ในหลักสูตรหรือมีความรู้ไม่ตรงตามหลักสูตร	๒	๒	๔ (ต่ำ)	กำหนดเนื้อหาสาระละเอียดในแต่ละหัวข้อวิชาให้ชัดเจน พร้อมประสานงานกับวิทยากรไว้ล่วงหน้า
๒. สถานการณ์ในภาวะฉุกเฉิน เช่น การชุมนุม, ภัยธรรมชาติ เป็นต้น	๒	๒	๔ (ต่ำ)	อบรมสัมมนาผ่านระบบออนไลน์
๓. แบบประเมินผลไม่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย	๒	๒	๔ (ต่ำ)	จัดทำแบบประเมินผลให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย
๔. ผู้เข้าร่วมอบรมไม่ให้ความร่วมมือในการอบรม เช่น เข้าอบรมไม่ครบทุกวัน เป็นต้น	๒	๒	๔ (ต่ำ)	สร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดการพัฒนาตนเอง
ปัจจัยความสำเร็จ	๑. หลักสูตรสอดคล้องกับสมรรถนะบังคับด้านดิจิทัล (Digital Literacy) ๒. ความรู้ ทักษะ และความสามารถในการถ่ายทอดของวิทยากร ๓. แรงจูงใจในการพัฒนาตนเองของบุคลากร			
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๑. บุคลากรมีสมรรถนะบังคับด้านดิจิทัล (Digital Literacy) ตามที่กำหนด ๒. บุคลากร มีความรู้ความสามารถทักษะที่เหมาะสม และเป็นกำลังคนที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญในการปรับเปลี่ยนภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัลตามนโยบาย Thailand ๔.๐ ซึ่งเป็นการสร้างความพึงพอใจ เชื่อมั่น ไว้วางใจจากหน่วยงานอื่น และผู้รับบริการมากขึ้น			
ผลกระทบ	บุคลากรที่มีทักษะดิจิทัลจะช่วยผลักดันให้องค์กรเป็นองค์กรสมรรถนะสูง ปรับเปลี่ยนภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัลตามนโยบาย Thailand ๔.๐			



วิสัยทัศน์ (Vision)
**“เป็นเงินลงทุนหมุนเวียนต้นแบบด้านการนำเทคโนโลยีดิจิทัล
มาบริหารงานเครื่องจักรกลปี 2570”**

