

**แผนปฏิบัติการดิจิทัล
ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2563 - 2565)**

คำนำ

ปัจจุบันแนวโน้มการพัฒนาประเทศได้เข้าสู่ยุคระบบเศรษฐกิจดิจิทัล รัฐบาลมีนโยบาย ในการเพิ่ม ศักยภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยการส่งเสริมเทคโนโลยีดิจิทัล ทั้งนี้ กระทรวงดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและสังคม ได้จัดทำแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัล ระยะ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๑) เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ ซึ่งมีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ ได้เห็นชอบแผนดังกล่าว และให้ทุกกระทรวง กรม รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ ๓ ปี ของหน่วยงาน แทนการจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (แผนแม่บท ICT) เดิม โดยกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้จัดทำแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) (แผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑) โดยมุ่งหวังให้ มีการพัฒนา สนับสนุน หรือนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาประยุกต์ใช้ในการสร้างนวัตกรรมขับเคลื่อนภารกิจของกระทรวง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ ๓ ปี ของ สนข. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดทิศทางและกรอบแนวทางในการพัฒนา ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. ให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของประเทศ ตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมและยุทธศาสตร์ดิจิทัล คค. โดยมีการติดตามผลการดำเนินการ ตามแผนดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และเนื่องจากเทคโนโลยีมีความก้าวหน้าและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว สนข. จึงได้ ทบทวนสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงภายนอก ได้แก่ นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง สภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เทคโนโลยี รวมทั้งสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงภายในองค์กร ได้แก่ โครงสร้างองค์กร ยุทธศาสตร์ ระบบ รูปแบบการบริหารจัดการ บุคลากร ทักษะ ค่านิยมร่วม โดยคำนึงถึงความต้องการ ความคาดหวังของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งส่งผลกระทบต่อ การดำเนินการปฏิบัติการกิจของ สนข. และจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล ของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) สำหรับใช้เป็นกรอบดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. ต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒) เพื่อสนับสนุนการจัดทำนโยบาย และแผนการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีประสิทธิภาพในการยกระดับคมนาคมไทยไปสู่ Digital Transport

กลุ่มนโยบายและบริหารสารสนเทศ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
เมษายน ๒๕๖๓

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	๑
๑.๑ ความเป็นมา	๑
๑.๒ แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข.	๒
๑.๓ กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข.	๓
บทที่ ๒ สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.	๔
๒.๑ สภาพแวดล้อมภายนอก	๔
๒.๒ สภาพแวดล้อมภายใน	๔๔
๒.๓ ความต้องการ ความคาดหวัง ของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.	๖๕
๒.๔ ผลการดำเนินงานด้านดิจิทัลที่ผ่านมาของ สนข.	๖๖
บทที่ ๓ วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกด้วย SWOT และ TOWS Matrix เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.	๖๙
๓.๑ จุดแข็งและจุดอ่อน	๖๙
๓.๒ โอกาสและภัยคุกคาม	๗๐
๓.๓ การวิเคราะห์ TOWS Matrix	๗๐
๓.๔ ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์	๗๒
บทที่ ๔ แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๗๓
๔.๑ วิสัยทัศน์	๗๓
๔.๒ พันธกิจ	๗๓
๔.๓ ยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์	๗๔
๔.๔ กลยุทธ์และแนวทางดำเนินการ	๗๕
๔.๕ ความเชื่อมโยงสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กับยุทธศาสตร์ของนโยบายและแผนระดับต่างๆ	๗๖
๔.๖ การแปลงแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ไปสู่การปฏิบัติ	๗๗
๔.๗ กลยุทธ์ โครงการ/ กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๗๗
๔.๘ การติดตามและประเมินผล	๘๕

บทที่ ๑ บทนำ

- ◆ ความเป็นมา
- ◆ แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข.
- ◆ กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข.

๑.๑ ความเป็นมา

ตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยไปสู่การเป็น Thailand ๔.๐ โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนา และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ เห็นชอบตามที่กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเดิม) เสนอ ดังนี้

๑.๑.๑ เห็นชอบ (ร่าง) แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และ (ร่าง) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑) เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืนโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

๑.๑.๒ มอบหมายให้กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑) รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนารายยุทธศาสตร์ และ/หรือรายวาระ (agenda-based) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๓ ให้ทุกกระทรวง กรม รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการที่จะจัดทำขึ้น ไปพิจารณาประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติราชการและคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีของหน่วยงานให้สอดคล้องกัน

๑.๑.๔ ให้ทุกกระทรวง กรม รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ ๓ ปี ของหน่วยงานแทนการจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (แผนแม่บท ICT) เดิม

ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม จึงได้ดำเนินการตามมติ ครม. ดังกล่าว โดยจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ ๓ ปี ของ สนข. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒) แทนแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (แผนแม่บท ICT) เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำงาน การให้บริการ และการใช้ประโยชน์จากข้อมูลให้มีประสิทธิภาพ สนับสนุนการปฏิบัติการกิจหลักในการจัดทํานโยบายและแผน

ที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและทิศทางของแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๒ (สิ้นสุดการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ ๓ ปี ของ สนข. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒)) ศทท. จึงได้ทบทวนและจัดทำ “(ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยพิจารณาการเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. ที่สำคัญ ๆ ได้แก่ การประกาศพระบรมราชโองการให้ใช้ “นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)” โดยมีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๖๒ จนถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๘๐ และตามบทบัญญัติแห่ง “พระราชบัญญัติการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐” กำหนดว่า เมื่อมีการประกาศใช้นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐ จัดทำหรือปรับปรุงแผนปฏิบัติการหรือแผนงานที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนระดับชาติดังกล่าวโดยเร็ว ประกอบกับสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (สพร.) ได้จัดทำ “(ร่าง) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕” ที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้อง ตามที่ “พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒” มาตรา ๕ กำหนดให้มีแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลเพื่อใช้เป็นกรอบและทิศทางการบริหารงานภาครัฐและการจัดทำบริการสาธารณะในรูปแบบของเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการพัฒนาประเทศ และเมื่อมีการประกาศใช้แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลดังกล่าวแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการตามแผนดังกล่าวและต้องจัดทำหรือปรับปรุงแผนปฏิบัติการหรือแผนงานของหน่วยงานของรัฐให้สอดคล้องกับแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลต่อไป

๑.๒ แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

ขั้นตอน	วิธีการ	ผู้รับผิดชอบ
๑. รวบรวมข้อมูล	๑.๑ รวบรวมข้อมูลการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก สภาพแวดล้อมภายใน และแนวโน้มสถานการณ์ที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. ข้อมูลนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ด้านดิจิทัลแต่ละระดับ ข้อมูลจุดเด่นและจุดด้อยของ สนข. ข้อมูลผลการดำเนินงานด้านดิจิทัลของ สนข. ที่ผ่านมา ข้อมูลความต้องการ ความคาดหวัง ของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ศทท.
๒. วิเคราะห์ข้อมูล	๒.๑ วิเคราะห์โดยใช้ SWOT เพื่อประเมินสถานการณ์ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. ๒.๒ วิเคราะห์และสังเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่จะส่งผลให้ สนข. เกิดผลสัมฤทธิ์ ตามพันธกิจนำไปสู่วิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้	ศทท.
๓. กำหนดวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	๓.๑ นำผลการสังเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์มาพิจารณาสร้างภาพอนาคตของ สนข. ๓.๒ กำหนดผลความต้องการในอนาคตที่ชัดเจน โดยพิจารณาลักษณะ สมดุล ตาม วิธีการ Balanced Scorecard (BSC) ๔ มิติ ประกอบด้วย มิติประสิทธิผล มิติคุณภาพบริการ มิติประสิทธิภาพ และมิติการพัฒนางานองค์กร	ศทท.

ขั้นตอน	วิธีการ	ผู้รับผิดชอบ
	๓.๓ กำหนดตัวชี้วัดผลงาน หรือ Key Performance Indicator (KPI) ที่ตั้งค่าเป้าหมาย และมีกลยุทธ์การดำเนินการให้ได้เป้าหมายตามที่ได้ตั้งไว้	
๔. จัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. และจัดให้เจ้าหน้าที่ สนข. ทุกระดับมีส่วนร่วม	๔.๑ (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ มีรายละเอียดประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	ศทท. ร่วมกับสำนัก/กอง/ศูนย์
๕. การถ่ายทอดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ	๕.๑ จัดทำแผนปฏิบัติการที่สนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งระบุรายละเอียด แผนงาน โครงการ กิจกรรม ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย งบประมาณ ระยะเวลาดำเนินการและผู้รับผิดชอบสำหรับใช้เป็นกรอบแนวทางการปฏิบัติของสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผลผลิตและผลลัพธ์ที่ต้องการในอนาคต	สำนัก/กอง/ศูนย์
๖. การกำกับ ติดตาม และประเมินผล	๖.๑ กำกับ ติดตาม และประเมินผลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการปรับปรุงและทบทวนแผนในรอบต่อไป	ศทท.

๑.๓ กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)



บทที่ ๒

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.

- ◆ สภาพแวดล้อมภายนอก
- ◆ สภาพแวดล้อมภายใน
- ◆ ความต้องการ ความคาดหวัง ของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.
- ◆ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ ๓ ปี ของ สนข. ฉบับที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒

๒.๑ สภาพแวดล้อมภายนอก

สภาพแวดล้อมภายนอกเป็นสิ่งที่ไม่สามารถควบคุมได้และส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานโดยส่วนใหญ่ประกอบด้วย ๔ ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยทางการเมือง (Political: P) ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ (Economics: E) ปัจจัยทางด้านสังคม (Social: S) และปัจจัยเกี่ยวกับเทคโนโลยี (Technology: T) ซึ่งสภาพแวดล้อมภายนอกที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. ตามหลัก PEST ที่รวบรวมได้ ประกอบด้วย

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐

๒.๑.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๒๓ แผน)

๒.๑.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕

๒.๑.๔ นโยบายรัฐบาล “Thailand ๔.๐”

๒.๑.๕ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) และแผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕)

๒.๑.๖ แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย

๒.๑.๗ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

๒.๑.๘ แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) (แผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑)

๒.๑.๙ แผนปฏิบัติการราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๒.๑.๑๐ ระบบราชการ ๔.๐ ตามกรอบแนวทางการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA ๔.๐)

๒.๑.๑๑ แนวโน้มเทคโนโลยีดิจิทัลที่สำคัญต่อการพัฒนาเป็นรัฐบาลดิจิทัล

๒.๑.๑๒ พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒

สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำ แผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติจึงได้จัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ โดยมีวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญา ของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ๖ ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านความมั่นคง

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

โดยยุทธศาสตร์ที่กำหนดให้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้นั้น พัฒนาระบบการทำงาน คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ซึ่งเน้นการปรับเปลี่ยนภาครัฐ คือ “ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส” โดยเชื่อมโยงการให้บริการสาธารณะต่าง ๆ ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในระบบการทำงาน อย่างคุ้มค่าและปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล มีระบบการบริหารจัดการข้อมูลที่มีความเชื่อมโยง ระหว่างหน่วยงานและแหล่งข้อมูลต่าง ๆ นำไปสู่การวิเคราะห์การจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อการ พัฒนานโยบายและการให้บริการภาครัฐ มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการ สาธารณะตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในการติดต่อราชการ ได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อยและตรวจสอบได้

๒.๑.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๒๓ แผน)

พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๑๐ เมื่อมีพระบรมราชโองการ ประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านจัดทำแผนแม่บท เพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณา ให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี โดยแผนแม่บทที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบและประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้มีผลผูกพันหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บท ซึ่งจะนำไปสู่ การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เป็นประเทศ พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ภายในช่วงเวลาตามกรอบ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) โดยต่อมาคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แล้ว ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การประกาศ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ประกาศ ณ วันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๒ โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีทั้งสิ้น ๒๓ ประเด็นแผนแม่บท ดังนี้

- ๑) แผนแม่บทประเด็นความมั่นคง
- ๒) แผนแม่บทประเด็นการต่างประเทศ
- ๓) แผนแม่บทประเด็นการพัฒนาการเกษตร
- ๔) แผนแม่บทประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- ๕) แผนแม่บทประเด็นการท่องเที่ยว
- ๖) แผนแม่บทประเด็นการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
- ๗) แผนแม่บทประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- ๘) แผนแม่บทประเด็นการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่และวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
- ๙) แผนแม่บทประเด็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- ๑๐) แผนแม่บทประเด็นการปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม
- ๑๑) แผนแม่บทประเด็นการพัฒนาคอนตอลอดช่วงชีวิต
- ๑๒) แผนแม่บทประเด็นการพัฒนาการเรียนรู้
- ๑๓) แผนแม่บทประเด็นการเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี
- ๑๔) แผนแม่บทประเด็นศักยภาพการกีฬา
- ๑๕) แผนแม่บทประเด็นการเสริมสร้างพลังทางสังคม
- ๑๖) แผนแม่บทประเด็นการพัฒนาความเสมอภาคและส่งเสริมเศรษฐกิจฐานราก
- ๑๗) แผนแม่บทประเด็นการสร้างหลักประกันทางสังคม
- ๑๘) แผนแม่บทประเด็นการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน
- ๑๙) แผนแม่บทประเด็นการบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ
- ๒๐) แผนแม่บทประเด็นการพัฒนาบริการประชาชน และการพัฒนาประสิทธิภาพภาครัฐ
- ๒๑) แผนแม่บทประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- ๒๒) แผนแม่บทประเด็นกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม
- ๒๓) แผนแม่บทประเด็นวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

สนข. มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ **ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล** มีสาระสำคัญ คือ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการให้แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ รวมถึงพัฒนาระบบการบริหารจัดการให้สามารถรองรับการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติและปรับตัวได้ทันกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในอนาคต โดยมีเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย ดังนี้

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑-๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖-๒๕๘๐
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โดย IMD (อันดับ)	๔๕	๓๘	๓๑	๒๕

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล นี้ ประกอบด้วย ๔ แผนย่อย ได้แก่

- ๑) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- ๒) โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน
- ๓) โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล
- ๔) โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่

โดยแผนย่อยที่ ๑) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ สนข. ได้กำหนดแนวทางการพัฒนา ๑๑ เรื่อง ดังนี้

- ๑) การขนส่งทางราง
- ๒) การขนส่งทางน้ำ
- ๓) การขนส่งทางอากาศ
- ๔) การขนส่งทางถนน
- ๕) ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
- ๖) พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ
- ๗) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ
- ๘) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตรภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ
- ๙) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ
- ๑๐) สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ
- ๑๑) ปฏิรูปองค์กรและปรับปรุงโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ โดยมีเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายดังนี้

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑-๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖-๒๕๘๐
๑. ดันทุน โลจิสติกส์ของ ประเทศไทยต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ไทยต่อผลิตภัณฑ์ มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ร้อยละ ๑๒	น้อยกว่า ร้อยละ ๑๑	น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	น้อยกว่า ร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย ดีขึ้น	ดัชนีวัด ประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐
๓. การขนส่ง สินค้าทางราง เพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการ ขนส่งสินค้าทางราง ต่อปริมาณการ ขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๔	ร้อยละ ๗	ร้อยละ ๘	ร้อยละ ๑๐
๔. การเดินทาง ด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขต เมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทาง ด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขต เมืองต่อการ เดินทางในเมือง ทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๕	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐
๕. ผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุ ทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	๑๒ คนต่อ ประชากร ๑ แสนคน	๑๒ คนต่อ ประชากร ๑ แสนคน	๘ คนต่อ ประชากร ๑ แสนคน	๕ คนต่อ ประชากร ๑ แสนคน

๒.๑.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ กำหนดเป้าหมายโดยรวมในช่วงเวลา ๕ ปี เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” จำนวน ๖ เป้าหมาย ประกอบด้วย

- ๑) คนไทยมีคุณลักษณะเป็นคนไทยที่สมบูรณ์
- ๒) การลดความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้และความยากจน
- ๓) ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้
- ๔) ทูทางธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงทางอาหาร พลังงาน และน้ำ

๕) มีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย สังคมปลอดภัย สามัคคี สร้างภาพลักษณ์ดี และเพิ่มความเชื่อมั่นของนานาชาติต่อประเทศไทย

๖) มีระบบบริหารจัดการภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย โปร่งใส ตรวจสอบได้ กระจายอำนาจและมีส่วนร่วมจากประชาชน

โดยการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลจะช่วยสนับสนุนเป้าหมายที่ ๓) และ เป้าหมายที่ ๖) ดังนี้

เป้าหมายที่ ๓) ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้ โครงสร้างเศรษฐกิจปรับสู่

เศรษฐกิจฐานบริการและดิจิทัลมีผู้ประกอบการรุ่นใหม่และเป็นสังคมผู้ประกอบการ และมีผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดเล็กที่เข้มแข็งสามารถใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการ รวมทั้งมีระบบการผลิตและให้บริการจากฐานรายได้เดิมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และเศรษฐกิจไทยมีเสถียรภาพและมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปีเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเป็นประเทศที่มีรายได้สูงภายในปี ๒๕๗๔

เป้าหมายที่ ๖) มีระบบบริหารจัดการภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย โปร่งใส ตรวจสอบได้ กระจายอำนาจและมีส่วนร่วมจากประชาชน บทบาทภาครัฐในการให้บริการซึ่งภาคเอกชนดำเนินการแทนได้ดีกว่าลดลง **เพิ่มการใช้ระบบดิจิทัลในการให้บริการ** ปัญหาคอร์รัปชันลดลง และการบริหารจัดการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีประสิทธิภาพ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕ มียุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศจำนวน ๑๐ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- | | |
|------------------|---|
| ยุทธศาสตร์ที่ ๑ | การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๒ | การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๓ | การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๔ | การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาอย่างยั่งยืน |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๕ | การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๖ | การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติดมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๗ | การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๘ | การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๙ | การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ |
| ยุทธศาสตร์ที่ ๑๐ | ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา |

โดยการดำเนินงานของ สนข. สนับสนุนยุทธศาสตร์ต่อไปนี้

๑. ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

๒. ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติดมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย

๓. ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

มีรายละเอียด ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
โดยการขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ จะเน้นการพัฒนาและ

ใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นก้าวหน้าที่เข้มข้นมากขึ้น การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล การพัฒนาและยกระดับคุณภาพของกำลังคน และความคิดสร้างสรรค์ในการขยายฐานเศรษฐกิจและฐานรายได้ใหม่ควบคู่กับการเพิ่มผลิตภาพของฐานการผลิตและบริการเดิม รวมทั้งการต่อยอดการผลิตและบริการเดิมโดยใช้ดิจิทัลและเทคโนโลยีอัจฉริยะ นอกจากนี้ จะให้ความสำคัญกับการใช้ศักยภาพของทรัพยากรชีวภาพ การส่งเสริมการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่มูลค่าอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ การผสมผสานภาคบริการเข้ากับการค้าและการเตรียมความพร้อมของภาคบริการ ทั้งนี้ การดำเนินงานของ สนข. สนับสนุนแนวทางการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ดังนี้

แนวทางการพัฒนาที่ ๓.๒ การเสริมสร้างและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ โดยมุ่งเน้นการสร้างเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่าระหว่างภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการค้าการลงทุน เพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ สร้างรายได้และกระจายรายได้สู่คนในชุมชนอย่างทั่วถึง อันจะนำมาซึ่งความเข้มแข็งของทั้งเศรษฐกิจในภาพรวมและเศรษฐกิจฐานรากตามหลักการพัฒนายั่งยืน

๓.๒.๔ การพัฒนาภาคการค้าและการลงทุน โดย
๒) พัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ได้มาตรฐานสากล ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติดมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย เนื่องจากกระบวนการบริหารจัดการในภาครัฐที่ขาดประสิทธิภาพ เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศที่สำคัญประการหนึ่งมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในเรื่องการขับเคลื่อนการบริหารจัดการภาครัฐให้บรรลุเป้าประสงค์ที่วางไว้ การให้บริการประชาชนยังไม่ได้มาตรฐานสากล การบังคับใช้กฎหมายที่ขาดประสิทธิภาพ การบริหารจัดการและการให้บริการของท้องถิ่นที่ยังขาดประสิทธิภาพและความโปร่งใส กระบวนการที่เปิดให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การใช้งบประมาณยังไม่เพียงพอ ระบบและกระบวนการยุติธรรมไม่สามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างเสมอภาค และเป็นธรรม รวมทั้งการขาดธรรมาภิบาลในสังคมไทยทำให้การทุจริตประพฤติดมิชอบยังเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ ดังนั้น ในช่วง ๕ ปีต่อจากนี้ไปจึงเป็นช่วงเวลาสำคัญที่ต้องเร่งปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจัง เพื่อให้เป็นปัจจัยสนับสนุนสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาประเทศในทุกด้านให้ประสบผลสำเร็จบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ทั้งการบริหารจัดการภาครัฐให้โปร่งใส มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบ ตรวจสอบได้อย่างเป็นธรรม และประชาชนมีส่วนร่วม มีการกระจายอำนาจ และแบ่งภารกิจรับผิดชอบที่เหมาะสม ระหว่างส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่นและวางพื้นฐานเพื่อให้บรรลุตามกรอบเป้าหมายอนาคตในปี ๒๕๗๙ โดยกำหนดแนวทางการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้พัฒนา ดังนี้

แนวทางที่ ๓.๓ เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล เพื่อให้ประชาชนและภาคธุรกิจได้รับบริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และอำนวยความสะดวก ตรงตามความต้องการของประชาชนและภาคธุรกิจ โดย

๓.๓.๔ ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการภายในองค์กร โดยการวางระบบสารสนเทศการจัดการแบบออนไลน์ในการประเมินความก้าวหน้า การบริหารการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ สารสนเทศเกี่ยวกับการบริหาร และเปิดเผยให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถเข้าถึง

และสร้างการมีส่วนร่วมได้ทันทีเมื่อต้องการ รวมทั้งรณรงค์เผยแพร่การพัฒนาพฤติกรรมคุณภาพ และขยายการยอมรับออกไปในวงกว้าง

๓.๓.๕ ปรับรูปแบบการให้บริการของรัฐจากรูปแบบเดิมไปสู่การให้บริการประชาชนผ่านระบบดิจิทัลอย่างเป็นระบบ ลดขั้นตอนการดำเนินงาน ให้สอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิต และความต้องการของผู้รับบริการแต่ละบุคคล โดยการใช้งานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ แทนกระดาษ มีการจัดบริการภาครัฐที่อำนวยความสะดวกในลักษณะจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ประชาชนสามารถใช้บริการผ่านระบบเว็บไซต์ อุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ และใช้บริการผ่านเครื่องให้บริการอัตโนมัติ (Kiosk) รวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียมการให้บริการของรัฐที่เหมาะสมระหว่างประชาชนทั่วไป กับนิติบุคคลที่มาใช้บริการ ตลอดจนประชาชนสามารถตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของรัฐได้

๓.๓.๖ สร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานกลางของศูนย์ข้อมูลภาครัฐผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศภาครัฐ (Government Information Network: GIN) รวมทั้งเชื่อมโยงการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ และบูรณาการข้อมูลข้ามหน่วยงานผ่านระบบดิจิทัลที่รองรับการทำงานและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภาครัฐร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๓.๗ ส่งเสริมการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นประโยชน์ที่ภาครัฐจัดเก็บ อาทิ ข้อมูลเชิงสถิติ หรือข้อมูลการวิเคราะห์สถานการณ์ ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนและภาคธุรกิจสามารถเข้าถึง นำไปใช้ประโยชน์และต่อยอดได้ ทั้งในเชิงเศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนการพัฒนาในเชิงนวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค และในอาเซียนอย่างเป็นระบบ โดยมีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการพื้นฐาน และการคุ้มครองผู้บริโภค การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อไปทำธุรกิจในต่างประเทศ โดยกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ สนข. ดังนี้

๑. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า รวมทั้งมีกลไกกำกับ ดูแล การประกอบกิจการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และโปร่งใสให้สามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน

๒. เป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
เป้าหมายที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม มีเป้าหมายเพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ	ตัวชี้วัด ๑.๑ สัดส่วนการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลงจาก ๘๒๒ เป็น ๗๓๐ พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบพื้นฐานในปี ๒๕๖๔ ตัวชี้วัด ๑.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ลดลงจากร้อยละ ๑๔ เป็นร้อยละ ๑๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศโดยในส่วนของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำกว่าร้อยละ ๗ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในปี ๒๕๖๔
เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ และเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง รวมทั้งขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เพียงพอกับความต้องการ	ตัวชี้วัด ๒.๑ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑.๔ เป็นร้อยละ ๔ และสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑๒ เป็นร้อยละ ๑๕ ในปี ๒๕๖๔ ตัวชี้วัด ๒.๒ สัดส่วนของผู้ใช้ระบบรถไฟฟ้าต่อปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากร้อยละ ๕ เป็นร้อยละ ๑๕ ในปี ๒๕๖๔ ตัวชี้วัด ๒.๓ ความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและท่าอากาศยานในภูมิภาค เพิ่มขึ้นเป็น ๑๒๐ และ ๕๕ ล้านคนต่อปี ตามลำดับ ในปี ๒๕๖๔
เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ระบบ National Single Window (NSW) สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น	ตัวชี้วัด ๓.๑ อันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ และประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าดีขึ้น ตัวชี้วัด ๓.๒ จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ ๑๐๐ ในปี ๒๕๖๔ ตัวชี้วัด ๓.๓ ปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญเพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ ต่อปี

๓. แนวทางการพัฒนา

แนวทางหลัก	แนวทางย่อย
๓.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง	๓.๑.๑ พัฒนาระบบขนส่งทางราง โดย ๑) พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ๒) ศึกษาแผนที่นำทาง (Road map) ของการปรับเปลี่ยนไปใช้รถจักรที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าแทนรถจักรดีเซล เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต ๓) พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน เพื่อทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งผู้โดยสาร ๔) จัดทำมาตรฐานระบบรถไฟทั้งขนาดทาง ๑ เมตร (Meter Gauge) และขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) และมาตรฐานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ เพื่อยกระดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของประเทศ ๕) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าและเดินทาง หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
	๓.๑.๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดย ๑) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเริ่มพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักในเขตภูมิภาคที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของเมือง ๒) เร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและปรับเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะเพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายหลักของเมือง และสนับสนุน ๓) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ

	๔) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง (Non-Motorized Transport: NMT) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้าม
	๓.๑.๓ พัฒนาโครงข่ายทางถนน โดย ๑) บำรุงรักษาและยกระดับคุณภาพ รวมทั้งความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน และขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ ๒) นำเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems) มาใช้ในการควบคุมและสั่งการจราจร โดยให้มีการบูรณาการข้อมูลการเดินทางทุกรูปแบบในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
	๓.๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ โดย ๑) เร่งพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองตามแผนแม่บทให้แล้วเสร็จภายในช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ๒) ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาความปลอดภัย ความเชี่ยวชาญของบุคลากร ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉิน ๓) พัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Organization and Management) ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งในปัจจุบันและอนาคต
	๓.๑.๕ พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ โดย ๑) ปรับปรุงการใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน ๒) กำกับดูแลการให้บริการของภาคเอกชน ผู้รับสัมปทานในท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน และยกระดับมาตรฐานการให้บริการให้ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาค
๓.๒ การสนับสนุนการพัฒนา ระบบขนส่ง	๓.๒.๑ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดย ๑) ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร

	๒) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมทางราง ๓) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
	๓.๒.๒ พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง โดย ๑) เร่งจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล (Regulatory Unit) ผู้ให้บริการในสาขาการขนส่งทางราง ๒) เร่งพัฒนาขีดความสามารถขององค์กรกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ ๓) พิจารณากำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในระบบขนส่งสาธารณะ
๓.๓ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์	๓.๓.๑ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน
	๓.๓.๒ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก
	๓.๓.๓ พัฒนาคูณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ
	๓.๓.๔ บริหารจัดการระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

๒.๑.๔ นโยบายรัฐบาล “Thailand ๔.๐”

คณะรัฐมนตรีโดย พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ เกี่ยวกับการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ข้อ ๖.๑๘ ส่งเสริมภาคเศรษฐกิจดิจิทัล และวางรากฐานของเศรษฐกิจดิจิทัลให้เริ่มขับเคลื่อนได้อย่างจริงจัง ซึ่งจะทำให้ทุกภาคเศรษฐกิจก้าวหน้าไปได้ทันโลกและสามารถแข่งขันในโลกสมัยใหม่ได้ ซึ่งหมายรวมถึงการผลิตและการค้าผลิตภัณฑ์ดิจิทัลโดยตรง ทั้งผลิตภัณฑ์ ฮาร์ดแวร์ ผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ อุปกรณ์สื่อสารดิจิทัล อุปกรณ์โทรคมนาคมดิจิทัล และการใช้ดิจิทัล รองรับบริการให้บริการของภาคธุรกิจการเงินและธุรกิจบริการอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ภาคสื่อสาร และบันเทิง ตลอดจนการใช้ดิจิทัลรองรับการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและการพัฒนาเศรษฐกิจ สร้างสรรค์ ปรับปรุงบทบาทและภารกิจของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงให้ดูแลและผลักดันงานสำคัญของประเทศชาติ และจะจัดให้มีคณะกรรมการระดับชาติเพื่อขับเคลื่อนอย่างจริงจัง นอกจากนี้ ยังได้กำหนดนโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ ให้เป็นหนึ่งในนโยบายหลักของรัฐบาลเพื่อการวางรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยระยะยาวภายใต้วิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ซึ่งนโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ เป็นโมเดลการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีฐานคิดหลักในการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม (Value-

Based Economy) คือ เปลี่ยนจากการผลิตสินค้า “โภคภัณฑ์” ไปสู่สินค้าเชิง “นวัตกรรม” เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนประเทศด้วยภาคอุตสาหกรรมไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม เปลี่ยนจากการเน้นภาคการผลิตสินค้าไปสู่การเน้นภาคบริการมากขึ้น และเปลี่ยนวิธีการทำที่มีลักษณะสำคัญ คือ เปลี่ยนจาก แบบดั้งเดิมในปัจจุบันไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี (Smart Farming) โดยเกษตรกรต้องร่ำรวยขึ้น และเป็นเกษตรกรแบบเป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneur) เปลี่ยนจาก Traditional SMEs หรือ SMEs ที่มีอยู่และรัฐต้องให้ความช่วยเหลืออยู่ตลอดเวลาไปสู่การเป็น Smart Enterprises และ Startups บริษัทเกิดใหม่ที่มีศักยภาพสูง เปลี่ยนจาก Traditional Services ซึ่งมีการสร้างมูลค่าค่อนข้างต่ำ ไปสู่ High Value Services และเปลี่ยนจากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะสูง

๒.๑.๕ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) และแผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕)

สำนักงานคณะกรรมการการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดศ.) ได้จัดทำแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ ตามที่ ครม. ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ สำหรับใช้เป็นกรอบในการผลักดันเทคโนโลยีดิจิทัลให้เป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามนโยบาย “ดิจิทัลไทยแลนด์ (Digital Thailand)” ของรัฐบาล โดยมีเป้าหมาย ๔ ประการ ดังต่อไปนี้

๑) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเครื่องมือหลักในการสร้างสรรค์นวัตกรรมการผลิต การบริการ

๒) สร้างโอกาสทางสังคมอย่างเท่าเทียมด้วยข้อมูลข่าวสารและบริการต่าง ๆ ผ่านสื่อดิจิทัล เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

๓) เตรียมความพร้อมให้บุคลากรทุกกลุ่มมีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิต และการประกอบอาชีพในยุคดิจิทัล

๔) ปฏิรูปกระบวนการศึกรการทำงานและการให้บริการของภาครัฐด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล และการใช้ประโยชน์จากข้อมูลเพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

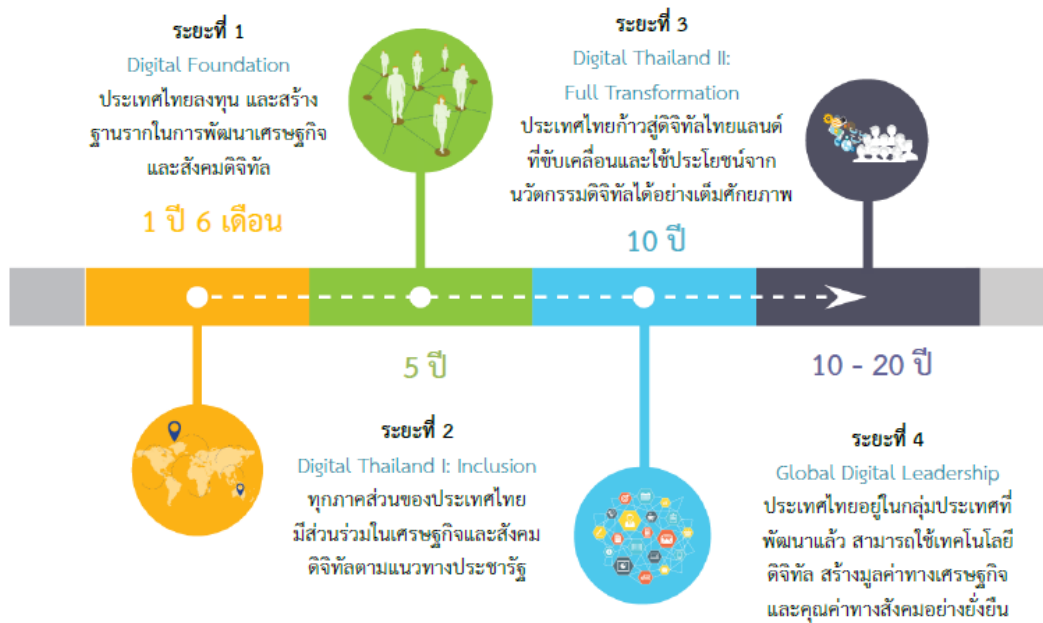
ทั้งนี้ แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายเป็น ๔ ระยะ ภายใต้วิสัยทัศน์ “ปฏิรูปประเทศไทยสู่ดิจิทัลไทยแลนด์” ดังนี้

ระยะที่ ๑ Digital Foundation (๑ ปี ๖ เดือน) ประเทศไทยลงทุน และสร้างฐานรากในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

ระยะที่ ๒ Digital Thailand I : Inclusion (๕ ปี) ทุกภาคส่วนของประเทศไทยมีส่วนร่วมในเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลตามแนวทางประชารัฐ

ระยะที่ ๓ Digital Thailand II : Full Transformation (๑๐ ปี) ประเทศไทยก้าวสู่ดิจิทัลไทยแลนด์ที่ขับเคลื่อนและใช้ประโยชน์จากนวัตกรรมดิจิทัลได้อย่างเต็มศักยภาพ

ระยะที่ ๔ Global Digital Leadership (๑๐ – ๒๐ ปี) ประเทศไทยอยู่ในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว สามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัล สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและคุณค่าทางสังคมอย่างยั่งยืน (ภาพที่ ๑)



ภาพที่ ๑ ภูมิทัศน์ดิจิทัลของไทยในระยะเวลา ๒๐ ปี

ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมาย สดช. จึงได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนา ๖ ด้าน (ภาพที่ ๒) เป็นกรอบการพัฒนาตามเป้าหมาย ๔ ระยะ (ภาพที่ ๓) คือ

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ
- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ ๖ สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล



ภาพที่ ๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม



ภาพที่ ๓ ภูมิทัศน์ดิจิทัลของไทย (Thailand Digital Landscape) ในระยะเวลา ๒๐ ปี

มติ ครม. เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๙ ได้ให้ความเห็นชอบแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และมอบหมายให้หน่วยงานดำเนินการ ดังนี้

๑. มอบหมายให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน) เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยยุคทศวรรษ และ/หรือรายวาระ (agenda-based) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒. ให้ทุกกระทรวง กรม รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และแผนปฏิบัติการที่จะจัดทำขึ้น ไปพิจารณาประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการและคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีของหน่วยงานให้สอดคล้องกัน

๓. มอบหมายให้สำนักงานงบประมาณ สำนักงาน ก.พ. สำนักงาน ก.พร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุนงบประมาณ บุคลากร การทบทวนโครงสร้างของส่วนราชการ การปรับปรุงกฎระเบียบ และการกำหนดตัวชี้วัด รวมทั้งการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเป็นไปตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัล

๔. ให้ทุกกระทรวง กรม รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ ๓ ปี ของหน่วยงานแผนการจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเดิม โดยยกเลิก มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๔๑

ที่ให้ทุกกระทรวง ทบวง และหน่วยงานอิสระจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างเป็นระบบ โดยจัดทำแผน ๓ ปี และปรับปรุงปีตามความเหมาะสม และให้เสนอแผนของหน่วยงานควบคู่ไปกับการของประมาณด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในงบประมาณรายจ่ายประจำปีทุกปี

ต่อมามีประกาศพระราชโองการให้ใช้นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) เป็นกรอบในการพัฒนาการดำเนินงานด้านดิจิทัลของหน่วยงานรัฐ โดยมีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๖๒ จนถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๘๐ แทนแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ โดยนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม มีสาระสำคัญดังนี้

➤ วิสัยทัศน์

ปฏิรูปประเทศไทยสู่ดิจิทัลไทยแลนด์

➤ เป้าหมายและตัวชี้วัดความสำเร็จ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
เป้าหมายที่ ๑ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ก้าวทันเวทีโลก ด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล เป็นเครื่องมือหลักในการสร้างสรรค์นวัตกรรมการผลิต การบริการ	๑. ชีตความสามารถในการแข่งขันของประเทศใน World Competitiveness Scoreboard อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีการพัฒนาสูงสุด ๑๕ อันดับแรก ๒. อุตสาหกรรมดิจิทัลมีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูง โดยสัดส่วนมูลค่าอุตสาหกรรมดิจิทัลต่อ GDP เพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ ๒๕
เป้าหมายที่ ๒ สร้างโอกาสทางสังคมอย่างเท่าเทียม ด้วยข้อมูลข่าวสารและบริการผ่านสื่อดิจิทัล เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน	๑. ประชาชนทุกคนต้องสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง เสมือนเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานประเภทหนึ่ง ๒. อันดับการพัฒนาตามดัชนี ICT Development Index (IDI) อยู่ในประเทศที่มีการพัฒนาสูงสุด ๔๐ อันดับแรก
เป้าหมายที่ ๓ พัฒนาทุนมนุษย์สู่ยุคดิจิทัล ด้วยการเตรียมความพร้อมให้บุคลากรทุกกลุ่มมีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพในยุคดิจิทัล	ประชาชนทุกคนมีความตระหนัก มีความรู้ ความเข้าใจ ทักษะการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์และสร้างสรรค์
เป้าหมายที่ ๔ ปฏิรูปกระบวนการทัศน์การทำงานและการให้บริการของภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล	อันดับการพัฒนาด้านรัฐบาลดิจิทัล ในการจัดลำดับของ UN e-Government Rankings อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีการพัฒนาสูงสุด ๕๐ อันดับแรก

➤ ยุทธศาสตร์และเป้าหมายยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์	เป้าหมายยุทธศาสตร์
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ	๑. โครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเข้าถึงทุกหมู่บ้าน ๑.๑ ทุกหมู่บ้านมีบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเข้าถึง ๑.๒ ร้อยละ ๙๐ ของผู้ใช้ในเขตเทศบาลเมืองทุกจังหวัดและพื้นที่เศรษฐกิจ สามารถเข้าถึงบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วไม่ต่ำกว่า ๑๐๐ Mbps ๑.๓ ร้อยละ ๙๕ ของโรงเรียน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นและศูนย์การเรียนรู้ไอซีทีชุมชน/ศูนย์ดิจิทัลชุมชน มีบริการอินเทอร์เน็ตเข้าถึงด้วยความเร็วไม่ต่ำกว่า ๓๐ Mbps ๑.๔ มีบริการอินเทอร์เน็ตเคลื่อนที่ความเร็วสูง (Mobile Broadband) ที่สามารถเข้าถึงและพร้อมใช้แก่ประชาชน โดยครอบคลุมพื้นที่ทุกหมู่บ้าน ชุมชน และสถานที่ท่องเที่ยว ๒. ค่าบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงไม่เกินร้อยละ ๒ ของรายได้มวลรวมประชาชาติต่อหัว ๓. ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศ ๓.๑ มีจุดเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนข้อมูลจราจรอินเทอร์เน็ตระหว่างประเทศ (IXP) ที่เป็นศูนย์กลางของ ASEAN ตอนเหนือ ๓.๒ มีผู้ให้บริการข้อมูล (Content Provider) ระดับโลก มาลงทุนตั้งศูนย์ข้อมูล ๔. โครงข่ายแพร่สัญญาณภาพโทรทัศน์และกระจายเสียงวิทยุระบบดิจิทัลครอบคลุมทั่วประเทศ ๔.๑ มีโครงข่ายดิจิทัลที่ครอบคลุมทั่วประเทศ ๔.๒ มีระบบวิทยุดิจิทัลให้บริการ
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	๑. ชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยเพิ่มขึ้นจากการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ๑.๑ สัดส่วนมูลค่าการผลิตสินค้าและบริการภายในประเทศของธุรกิจ SMEs เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๕๐ ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ๑.๒ ผลผลิตภาพการผลิตของธุรกิจ SMEs เพิ่มขึ้นจากการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ๒. สัดส่วนของธุรกิจ SMEs ไทย ทั้งในภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการเข้าถึงเทคโนโลยีดิจิทัลสามารถแข่งขันได้ทั้งในเวทีภูมิภาคและเวทีโลก โดยเพิ่มสัดส่วนของธุรกิจ SMEs และวิสาหกิจชุมชนในการขายสินค้าออนไลน์เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ ๓. ธุรกิจ SMEs สามารถใช้นวัตกรรมและมีความเชี่ยวชาญในการใช้เทคโนโลยีเพิ่มขึ้น โดยอันดับของประเทศไทยในดัชนีชี้วัดการใช้นวัตกรรมและความเชี่ยวชาญในการใช้เทคโนโลยีภายใต้ Global Competitiveness Index อยู่ในอันดับที่ ๓๐

ยุทธศาสตร์	เป้าหมายยุทธศาสตร์
	๔. สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลต่อ GDP เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๕ ๕. ประเทศไทยเป็นหนึ่งในผู้นำอุตสาหกรรมดิจิทัลของภูมิภาค ๕.๑ มูลค่าของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลของไทยติด ๑ ใน ๓ อันดับต้นของภูมิภาค (Top ๓ Digital Industry Leader) ๕.๒ เพิ่มมูลค่าการลงทุนของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลภายในประเทศเพิ่มขึ้น
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	๑. ประชาชนทุกกลุ่มโดยเฉพาะกลุ่มผู้อาศัยในพื้นที่ห่างไกล ผู้สูงอายุ และคนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัล ๑.๑ ศูนย์ดิจิทัลชุมชนมีบริการอุปกรณ์เชื่อมต่อ และ Free WiFi ครอบคลุมทุกตำบลทั่วประเทศ ๑.๒ สัดส่วนของกลุ่มผู้ใช้อินเทอร์เน็ตที่อายุเกิน ๕๐ ปี เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๕ ๑.๓ ประชาชนทุกกลุ่ม (โดยเฉพาะผู้ด้อยโอกาส ทั้งด้านพื้นที่และข้อจำกัดด้านร่างกาย) สามารถใช้บริการภาครัฐได้โดยไม่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ ด้านเวลา และด้านภาษา ๒. ประชาชนทุกคนมีความตระหนัก ความรู้ ความเข้าใจ ทักษะในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์และสร้างสรรค์ (Digital Literacy) ๓. ประชาชนสามารถเข้าถึงการศึกษา สาธารณสุข และบริการสาธารณะ ผ่านระบบดิจิทัล ๓.๑ ประชาชนทุกวัยทั่วประเทศ สามารถเข้าถึงบริการการเรียนรู้ระบบเปิดสำหรับมหาชน (MOOC) ได้ตามความต้องการ
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล	๑. บริการภาครัฐตอบสนองประชาชน ผู้ประกอบการทุกภาคส่วนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และแม่นยำ ๑.๑ ลดการใช้สำเนาเอกสารในบริการของภาครัฐ (Smart Service) ๑.๒ มีระบบอำนวยความสะดวกผู้ประกอบการในการดำเนินธุรกิจ (Doing Business Platform) โดยมีการจัดทำระบบสนับสนุนการดำเนินธุรกิจในช่วงเริ่มต้น ๒. ประชาชนเข้าถึงข้อมูลภาครัฐได้สะดวก และเหมาะสม เพื่อส่งเสริมความโปร่งใส และการมีส่วนร่วมของประชาชน ๒.๑ อันดับการประเมินดัชนี Corruption Perception Index ของไทยดีขึ้น ๑๐ อันดับ ๒.๒ ดัชนี e-Participation ใน UN e-Government Index มีอันดับดีขึ้น ๑๐ อันดับ ๓๓ ๓. มีโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลภาครัฐ การจัดเก็บและบริหารฐานข้อมูลที่บูรณาการ ไม่ซ้ำซ้อน สามารถรองรับการเชื่อมโยงการทำงานระหว่างหน่วยงาน และให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์	เป้าหมายยุทธศาสตร์
	๓.๑ มีกฎหมาย e-Government ที่มีหลักการครอบคลุมถึงนโยบายและแผนยุทธศาสตร์รัฐบาลดิจิทัล กำหนดและรับรองมาตรฐานบริการดิจิทัลของภาครัฐ การปกป้องข้อมูล ดูแลความมั่นคงปลอดภัยข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐ ติดตามการปฏิบัติงานตามแผนและมาตรฐาน ๓.๒ มีบริการโครงสร้างพื้นฐานกลางภาครัฐ (Government Shared Infrastructure/Data Center) ผ่านบริการเครือข่ายภาครัฐ (GIN) บริการ G-Cloud และระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์กลางเพื่อสื่อสารในภาครัฐ (MailGoThai)
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล	๑. บุคลากรในวิชาชีพด้านดิจิทัลมีคุณภาพและปริมาณเพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสาขาที่ขาดแคลน หรือมีความสำคัญต่อการสร้างนวัตกรรมดิจิทัล ๒. เกิดการจ้างงานแบบใหม่ อาชีพใหม่ ธุรกิจใหม่ จากการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล จำนวน ๒๐,๐๐๐ งาน ๓. บุคลากรผู้ทำงานทุกสาขามีความรู้และทักษะด้านดิจิทัล
ยุทธศาสตร์ที่ ๖ สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล	๑. ประชาชนและภาคธุรกิจมีความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมออนไลน์อย่างเต็มรูปแบบ โดยมีผู้ใช้อินเทอร์เน็ตที่ทำธุรกรรมเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องและมูลค่า e-Commerce เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔ ต่อปี ๒. มีชุดกฎหมาย กฎระเบียบที่ทันสมัย เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล โดยผลักดัน Data Protection Law และปรับแก้ไข Computer Crime Law ให้บังคับใช้ได้ ๓. มีมาตรฐานข้อมูลที่เป็นสากล เพื่อรองรับการเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ในการทำธุรกรรม ๓.๑ ภาคธุรกิจดำเนินธุรกิจภายในและระหว่างประเทศได้สะดวก รวดเร็ว และต้นทุนทำธุรกรรมผ่านสื่อดิจิทัลลดลง ๓.๒ กระบวนการขอใบอนุญาต มีระยะเวลาที่สั้นลงตามเกณฑ์ของกลุ่มผู้นำในดัชนี Ease of Doing Business ๓.๓ มีมาตรฐานด้านข้อมูล และมาตรฐานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลภายในหน่วยงานภาครัฐ และระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ๓.๔ อันดับการประเมินวัดดัชนี World Bank's Ease of Doing Business ของไทย ดีขึ้นไม่น้อยกว่า ๕ อันดับ

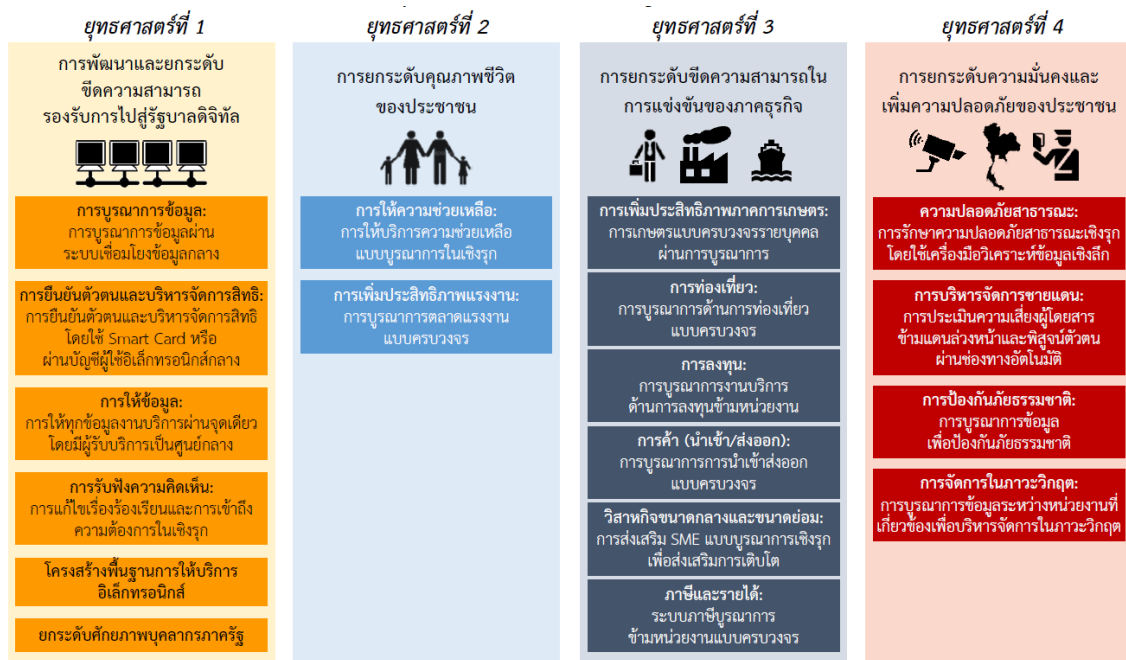
ทั้งนี้ สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕) ภายใต้นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เพื่อใช้เป็นแนวทางการขับเคลื่อนแผนงานโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระยะแรกด้วย

๒.๑.๖ แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย

ตามที่รัฐบาลได้ประกาศนโยบายดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy) เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๕๗ มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นให้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นตัวหลักด้านการสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ตลอดจนการประกาศใช้นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) เป็นกรอบในการพัฒนาการดำเนินงานด้านดิจิทัลของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งภาครัฐถือเป็นกลไกสำคัญของการขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าว ทั้งในบทบาทของผู้กำหนดนโยบาย ทิศทางการพัฒนาของประเทศ และในฐานะของผู้ปฏิบัติหรือผู้นำนโยบายไปทำให้เกิดเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy) ในภาครัฐ และนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) (สพร.) (ชื่อเดิมของสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) (สรอ.)) ได้จัดทำแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อนนโยบายเชิงบูรณาการระดับประเทศให้หน่วยงานภาครัฐทั้งระบบมีการเปลี่ยนผ่านสู่รัฐบาลดิจิทัลอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม โดยมีการจัดทำแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลมาแล้ว ๒ ฉบับ คือ

(๑) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑) : มุ่งเน้นการวางโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลกลางภาครัฐ เพื่อลดความซ้ำซ้อน ในด้านการเบิกจ่ายงบประมาณ และเพิ่มประสิทธิภาพจากการใช้บริการ ทางเทคโนโลยีร่วมกัน ควบคู่ไปกับการยกระดับการให้บริการภาครัฐ โดยมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง ด้วยการพัฒนารูปแบบการให้บริการที่มีความเข้าใจถึงประสบการณ์การใช้งานและความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง โดยมียุทธศาสตร์สำคัญ ๔ ยุทธศาสตร์ (ภาพที่ ๔) ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาและยกระดับขีดความสามารถรองรับการไปสู่รัฐบาลดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ
- ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การยกระดับความมั่นคงและเพิ่มความปลอดภัยของประชาชน



ภาพที่ ๔ ยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐบาลดิจิทัล ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๑)

(๒) (ร่าง) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔* :

มุ่งเน้น การบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ตั้งแต่การเชื่อมโยงข้อมูล บริการ ไปจนถึงการบริหารงาน เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและการให้บริการของรัฐ พร้อมกับการผลักดันให้เกิดการนำเทคโนโลยีและอุปกรณ์ดิจิทัลมาสนับสนุนการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐมากยิ่งขึ้น โดยกำหนดวิสัยทัศน์ “ยกระดับภาครัฐไทยสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน มีการทำงานแบบอัจฉริยะ ให้บริการโดยมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง และขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างแท้จริง” และกำหนดพื้นฐานการดำเนินงานเพื่อยกระดับขีดความสามารถเชิงดิจิทัลของภาครัฐไทยสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลดังวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ ๔ ประการ ได้แก่

- ๑) การบูรณาการภาครัฐ (Government Integration)
- ๒) การดำเนินงานแบบอัจฉริยะ (Smart Operation)
- ๓) การให้บริการโดยมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง (Citizen-centric Services)
- ๔) การสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนไปสู่การเปลี่ยนแปลง (Driven Transformation)

(ภาพที่ ๕)



ภาพที่ ๕ วิสัยทัศน์การพัฒนารัฐบาลดิจิทัลตามแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

ทั้งนี้ ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ ๕ ประเด็นยุทธศาสตร์ ต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การยกระดับความมั่นคงและเพิ่มความปลอดภัยของประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การยกระดับประสิทธิภาพภาครัฐ

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบูรณาการและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานรัฐบาลดิจิทัล

หมายเหตุ : * (ร่าง) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ไม่ได้ประกาศใช้อย่างเป็นทางการ

(๓) (ร่าง) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

ตามที่รัฐบาลได้ประกาศพระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒ โดยมาตรา ๕ ได้กำหนดให้มีแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลเพื่อกำหนดกรอบและทิศทางการบริหารงานภาครัฐ และการจัดทำบริการสาธารณะในรูปแบบของเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการพัฒนาประเทศ มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันระหว่างหน่วยงานของรัฐ และมีกรอบการพัฒนาและแผนการดำเนินงานของประเทศ โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๔ ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒ และเกิดการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลอย่างต่อเนื่องและมีความสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งประเทศ จึงได้จัดทำ (ร่าง) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงานภาครัฐ อันจะส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐมีการบริหารและการให้บริการผ่านระบบดิจิทัลอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งมีความยืดหยุ่น

สามารถปรับตัวได้อย่างทันท่วงที โดย (ร่าง) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ มีสาระสำคัญดังนี้

➤ **วิสัยทัศน์**

รัฐบาลดิจิทัล เปิดเผย เชื่อมโยง และร่วมกัน สร้างบริการที่มีคุณค่าให้ประชาชน

➤ **ยุทธศาสตร์ เป้าหมาย ตัวชี้วัดความสำเร็จ และกลยุทธ์**

ยุทธศาสตร์		
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับหน่วยงานภาครัฐไปสู่ องค์กรดิจิทัล	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและบูรณาการ แพลตฟอร์มดิจิทัลภาครัฐ	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ส่งเสริมการเปิดเผยข้อมูลดิจิทัล ภาครัฐและการใช้ข้อมูล
เป้าหมาย		
๑. ยกระดับหน่วยงานภาครัฐ ทำงานแบบชาญฉลาดขึ้น ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	๒. สร้างแพลตฟอร์มดิจิทัล ภาครัฐเพื่อบริการที่ดี ขึ้น สำหรับประชาชน	๓. สนับสนุนการเปิดเผยข้อมูล ภาครัฐ และการใช้ข้อมูล เพื่อสร้างประโยชน์แก่ทุก ภาคส่วน
ตัวชี้วัดความสำเร็จ		
๑. สัดส่วนความสำเร็จของการ พัฒนาบริการดิจิทัลของ ภาครัฐตามมาตรฐาน	๒. ความสำเร็จของแพลตฟอร์ม ที่มีการใช้งาน	๓. ความสำเร็จของการเปิดเผย ข้อมูลภาครัฐและ นำไปใช้ ประโยชน์
กลยุทธ์		
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ ปรับเปลี่ยนข้อมูลปัจจุบันให้ เป็นข้อมูลดิจิทัลที่ได้มาตรฐาน	กลยุทธ์ที่ ๒.๑ พัฒนาแพลตฟอร์มเพื่อให้ ประชาชน สามารถใช้บริการ ดิจิทัลอย่างเต็ม รูปแบบ	กลยุทธ์ที่ ๓.๑ ผลักดันการเปิดเผยข้อมูล ภาครัฐ พร้อมยกระดับศูนย์ ข้อมูลเปิดภาครัฐ
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนา บริการดิจิทัลตามความต้องการ ของประชาชน	กลยุทธ์ที่ ๒.๒ พัฒนาแพลตฟอร์มเพื่อยกระดับ การบริหารงานภายในภาครัฐ	กลยุทธ์ที่ ๓.๒ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จาก ข้อมูลเปิดเพื่อความโปร่งใส สร้างการมีส่วนร่วม และ ส่งเสริมนวัตกรรม
กลยุทธ์ที่ ๑.๓ สร้างความพร้อมของบุคลากร และเครื่องมือเพื่อพัฒนาไปสู่ องค์กรดิจิทัล	กลยุทธ์ที่ ๒.๓ ส่งเสริมให้เกิดการทำงานร่วม บนแพลตฟอร์มดิจิทัลกับภาค ส่วนที่เกี่ยวข้อง	

๒.๑.๗ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัดให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฉบับเดิมที่ได้สิ้นสุดลงเมื่อสิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองและรองรับเป้าหมายการดำเนินการระยะ ๕ ปีแรก ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) ที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคม ได้แก่ ปัญหาการขนส่งที่ไม่สมบูรณ์เป็นคอขวด ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปัญหาการกำกับดูแลระบบขนส่งสาธารณะ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และให้ความสำคัญกับการยกระดับคุณภาพการให้บริการของภาคคมนาคมขนส่งให้ประชาชนทุกคนเข้าถึงได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง การพัฒนาระบบรางระหว่างเมือง เพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟ โดยแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ มีสาระสำคัญ ดังนี้

➤ วิสัยทัศน์

พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน

➤ ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ ณ ปี ๒๕๖๔ (ตารางที่ ๑)

ตารางที่ ๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม ณ ปี ๒๕๖๔

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ค่าเป้าหมาย ณ ปี ๒๕๖๔
๑. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศไทย ในดัชนีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum	๕.๖ คะแนน
๒. สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น	
๒ ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่	
๒.๑ สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๓๔.๖๕
๒.๒ สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ในการเดินทางระหว่างเมือง (ร้อยละ)	๕๓.๕๖
๓. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ต่อ ประชากรหนึ่งแสนคน)	๕.๖๓
๔. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ)	๖.๙

➤ พันธกิจ (MISSION)

๑. บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ
๒. ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการการจราจรให้เพียงพอ กับความต้องการ ทั้งปัจจุบันและอนาคต
๓. กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง
๔. ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง
๕. ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่งและพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ
๖. บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

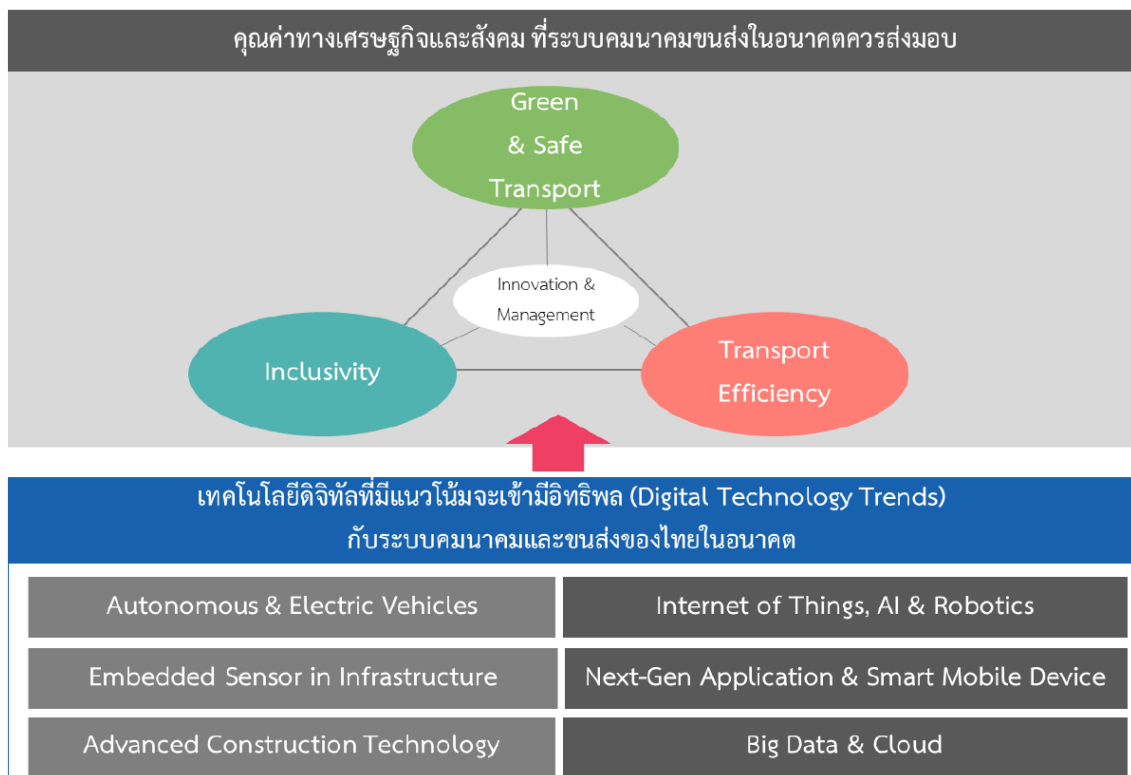
➤ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึง และเป็นมิตร ต่อ สิ่งแวดล้อม” - การพัฒนา ระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้ เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อม	๑) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มี คุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน ๒) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐาน ที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ ๓) มีการพัฒนาระบบขนส่งที่สามารถ ลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงาน ทางเลือกและเป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม	กลยุทธ์ ๑.๑ ปรับปรุงและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานการ ขนส่งให้มีคุณภาพและ เป็นไปตามมาตรฐาน กลยุทธ์ ๑.๒ พัฒนาบริการขนส่ง สาธารณะขั้นพื้นฐานที่มี ความครอบคลุมและ เข้าถึงได้ กลยุทธ์ ๑.๓ เพิ่มความคล่องตัว และการ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบ การขนส่ง กลยุทธ์ ๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งเพื่อ รองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม กลยุทธ์ ๑.๕ ส่งเสริมและพัฒนาระบบ ขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่ไม่สะอาด และ เป็น มิ ต ร กับ สิ่งแวดล้อม
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ “ปลอดภัยและมั่นคง” - การ ยกระดับความปลอดภัยและ ความมั่นคง ของระบบขนส่ง	๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแล เรื่องความปลอดภัยของการ ขนส่ง ๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้าน ความปลอดภัย ๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแล เรื่องความมั่นคงของการขนส่ง	กลยุทธ์ ๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบ มาตรฐานและกำกับดูแล ด้านความปลอดภัยของ การขนส่ง กลยุทธ์ ๒.๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความ ปลอดภัยของผู้ใช้ระบบ ขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
		กลยุทธ์ ๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง กลยุทธ์ ๒.๔ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ “ประสิทธิภาพ และขีดความสามารถ” - การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขัน และขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ	๑) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ ๒) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ๓) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพ ในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๔) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ	กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์ กลยุทธ์ ๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับ และ ดูแล ด้านเศรษฐกิจ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์” - การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ	๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุน การพัฒนา อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ๒) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง ๓) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่หน่วยงาน ๔) หน่วยงานมีความโปร่งใส และสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณะ	กลยุทธ์ ๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และ ข้อ บัง คับ ให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป กลยุทธ์ ๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง กลยุทธ์ ๔.๓ พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง กลยุทธ์ ๔.๕ พัฒนาทรัพยากรบุคคลงานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง กลยุทธ์ ๔.๖ ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาล และความโปร่งใส

๒.๑.๘ แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) (แผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑)

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๔) หรือ “แผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑” มีจุดมุ่งหมายสำคัญ คือการมุ่งยกระดับคุณค่าทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างก้าวกระโดด (Disruptive Innovation) เพื่อขับเคลื่อน (Enabler) ระบบคมนาคมขนส่งให้บรรลุเป้าประสงค์ ทั้งในด้านการขนส่งที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) สามารถเข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusivity) โดยมีกรอบแนวคิดการนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาสร้างนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต (ภาพที่ ๖)



ภาพที่ ๖ กรอบแนวคิดการจัดทำแผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑

แผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑ มีสาระสำคัญ ดังนี้

➤ วิสัยทัศน์ “ยกระดับคมนาคมไทย สู่ยุคคมนาคมดิจิทัล”

มุ่งสร้างสรรค์ พัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานดิจิทัล เพื่อยกระดับภารกิจด้านการคมนาคม ให้สามารถสร้างคุณค่าเพิ่มอย่างก้าวกระโดด ทั้งในด้านการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการเติบโตแบบมีส่วนร่วม และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการที่ดีของภาครัฐอย่างยั่งยืน

➤ เป้าประสงค์หลัก

๑) **พัฒนาเศรษฐกิจ** คมนาคมดิจิทัลสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ ให้พร้อมเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่มูลค่าของโลก (Global Value Chain) และเป็นศูนย์กลางการขนส่งคมนาคมของภูมิภาครองรับเศรษฐกิจประชาคมอาเซียน โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาสร้างนวัตกรรมขับเคลื่อนการกิจของกระทรวงคมนาคม ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ระบบขนส่ง รวมทั้งสร้างดิจิทัลแพลตฟอร์มสำหรับอุตสาหกรรมคมนาคมที่จัดเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต

๒) **พัฒนาสังคม** คมนาคมดิจิทัลยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมือง มีนวัตกรรมดิจิทัลที่ช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง ความเท่าเทียมในการเข้าถึงบริการ และยกระดับความปลอดภัย โดยบุคลากรผู้ประกอบการ มีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและประกอบธุรกิจในยุคดิจิทัล สามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและคุณค่าทางสังคม ด้วยการเติบโตแบบมีส่วนร่วม

๓) **พัฒนาอย่างมั่นคง ยั่งยืน** คมนาคมดิจิทัลช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการประหยัดพลังงาน พัฒนาการบริการและบริหารภาครัฐมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล โปร่งใส บูรณาการสามารถนำข้อมูลและเทคโนโลยีดิจิทัลมาปฏิรูปกระบวนการขั้นตอนการทำงานและการให้บริการ

➤ ยุทธศาสตร์ ๕ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

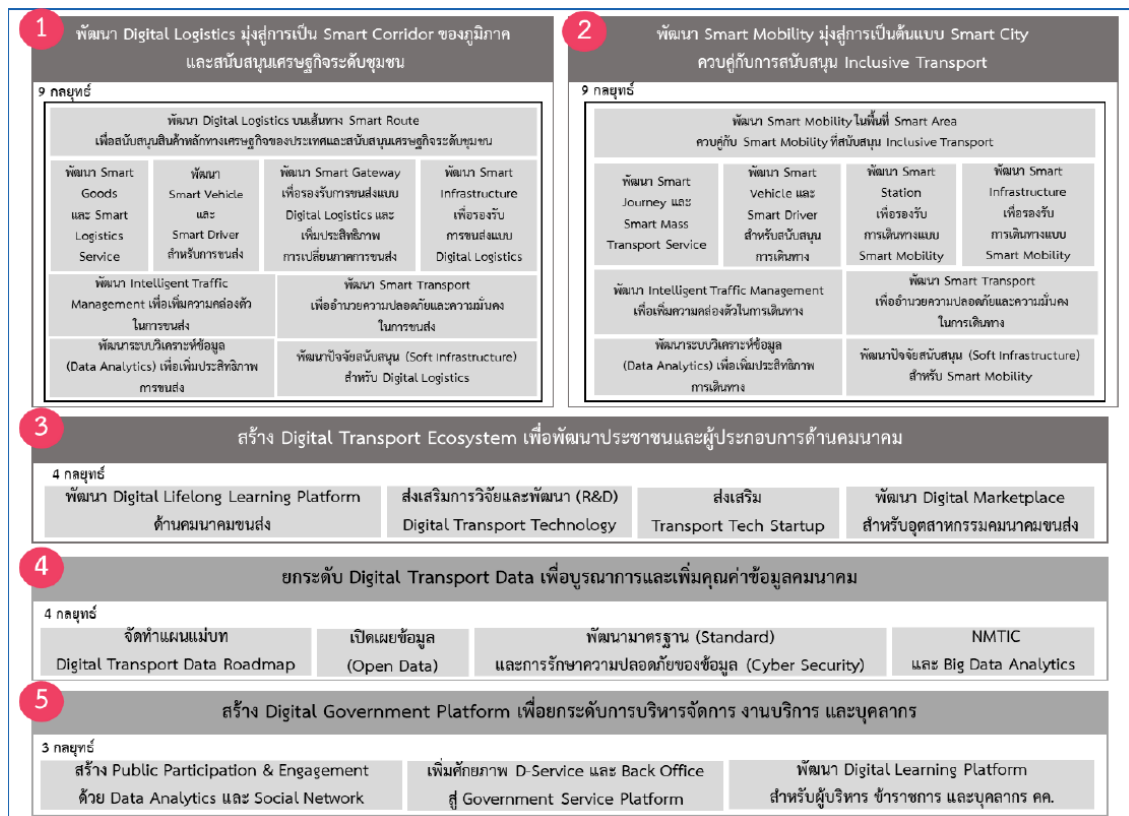
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ **พัฒนา Digital Logistics** มุ่งสู่การเป็น Smart Corridor ของภูมิภาค และสนับสนุนเศรษฐกิจระดับชุมชน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ **พัฒนา Smart Mobility** มุ่งสู่การเป็นต้นแบบ Smart City ควบคู่กับการสนับสนุน Inclusive Transport

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ **สร้าง Digital Transport Ecosystem** เพื่อพัฒนาประชาชนและผู้ประกอบการด้านคมนาคม

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ **ยกระดับ Digital Transport Data** เพื่อบูรณาการและเพิ่มคุณค่าข้อมูลคมนาคม

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ **สร้าง Digital Government Platform** เพื่อยกระดับการบริหารจัดการงานบริการ และบุคลากร (ภาพที่ ๗)



ภาพที่ ๗ ยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑

๒.๑.๙ แผนปฏิบัตินโยบาย สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

สนข. โดยสำนักแผนงาน (สพง.) ได้ดำเนินการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัตินโยบาย สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัตินโยบายของ สนข. แผนยุทธศาสตร์ฯ ในการนี้ ผอ.สนข. ได้เห็นชอบแผนปฏิบัตินโยบาย สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) แล้วเมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒ สรุปสาระสำคัญดังนี้

แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)		
วิสัยทัศน์	“องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ”	
พันธกิจ	๑) เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ ๒) ศึกษา วิจัย และพัฒนางานคมนาคมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม ๓) ส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบคมนาคม ๔) พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านคมนาคม	
ค่านิยม	“OTP to TOP” ทีมงานเป็นเลิศ ร่วมเปิดใจกว้าง สานสร้างเครือข่าย	
ประเด็นยุทธศาสตร์		
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ
เป้าประสงค์		
๑. มีนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	๒. สนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมให้เกิดผลเป็นรูปธรรม	๓. สนข. เป็นหน่วยงานที่ทันสมัยพร้อมรับกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง
		๔. บุคลากร สนข. มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญสอดคล้องตามภารกิจ
		๕. สนข. มีงานวิจัยเพื่อนวัตกรรม (Innovation) สนับสนุนการจัดทำนโยบายและแผนด้านคมนาคม
กลยุทธ์		
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency : TE)	กลยุทธ์ที่ ๒.๑ สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ ด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation : ME)	กลยุทธ์ที่ ๓.๑ สร้างเสริมแนวทางการพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง (Organization Development : OD)
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport : IT)	กลยุทธ์ที่ ๒.๒ สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition : NC)	กลยุทธ์ที่ ๓.๒ ส่งเสริมความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากรตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. (Human Resource Development Plan : HRD)
กลยุทธ์ที่ ๑.๓ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport : GST)		กลยุทธ์ที่ ๓.๓ ส่งเสริมการศึกษา วิจัย และการประยุกต์การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรคงานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI)

๒.๑.๑๐ ระบบราชการ ๔.๐ ตามกรอบแนวทางการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA ๔.๐)

รัฐบาลมีนโยบายขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมเพื่อพัฒนาประเทศไทยไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน หรือ ไทยแลนด์ ๔.๐ หรือประเทศไทย ๔.๐ ซึ่งระบบราชการต้องมีการปรับเปลี่ยนและปฏิรูปเพื่อรองรับและส่งเสริมไทยแลนด์ ๔.๐ ด้วยเช่นกัน ซึ่งในช่วงเวลาของประเทศไทยแลนด์ ๑.๐ - ๔.๐ กับการปฏิรูประบบราชการไทย ๑.๐ - ๔.๐ นั้น มีความสัมพันธ์กัน (ภาพที่ ๘)



ภาพที่ ๘ ระบบราชการไทย ๑.๐ - ๔.๐

➤ การปฏิรูประบบราชการเพื่อรองรับไทยแลนด์ ๔.๐ เพื่อรองรับนโยบายประเทศไทย ๔.๐ ภาครัฐหรือระบบราชการจะต้องทำงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน (Better Governance, Happier Citizens) หมายความว่า ระบบราชการต้องปรับเปลี่ยนแนวคิดและวิธีการทำงานใหม่ เพื่อพลิกโฉม (transform) ให้สามารถเป็นที่เชื่อถือไว้วางใจ และเป็นที่ยิ่งของประชาชนได้อย่างแท้จริง (Credible and Trusted Government) ดังนี้

๑. เปิดกว้างและเชื่อมโยงกัน (Open & Connected Government) คือ การทำงานต้องเปิดเผยและโปร่งใส เปิดกว้างให้กลไกหรือภาคส่วนอื่น ๆ เข้ามามีส่วนร่วม โอนถ่ายภารกิจที่ภาครัฐไม่ควรดำเนินการเองไปให้ภาคส่วนอื่นดำเนินการแทน จัดโครงสร้างการทำงานเป็นแนวระนาบมากกว่า

สายการบังคับบัญชาในแนวดิ่ง และเชื่อมโยงการทำงานราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ให้มีเอกภาพและสอดคล้องประสานกัน

๒. ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง (Citizen-Centric Government) ทำงานโดยมองไปข้างหน้า (คิดเสมอว่าประชาชน จะได้อะไร) มุ่งเน้นแก้ไขปัญหาให้ประชาชน ให้บริการเชิงรุก ไม่ต้องรอให้ประชาชน มาขอความช่วยเหลือ จัดบริการสาธารณะที่ตรงกับความต้องการของประชาชน

๓. มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย (Smart & High Performance Government) การทำงานต้องมีการวิเคราะห์ความเสี่ยงเพื่อเตรียมการล่วงหน้า นำองค์ความรู้ที่เป็นสหสาขาวิชา มาสร้างนวัตกรรมหรือประยุกต์เพื่อตอบสนองการเปลี่ยนแปลงได้ทันเวลา ปรับตัวให้เป็นสำนักงาน ที่ทันสมัย มีขีดสมรรถนะสูง และทำให้ข้าราชการมีความผูกพันต่อการปฏิบัติงาน

➤ **ปัจจัยแห่งความสำเร็จของระบบราชการ ๔.๐** ประกอบด้วยปัจจัยอย่างน้อย ๓ ประการ ดังนี้

๑. การสานพลังระหว่างภาครัฐและภาคส่วนอื่น ๆ ในสังคม (Collaboration) เป็นการยกระดับการทำงานจากการประสานงานกัน (Coordination) หรือทำงานด้วยกัน (Cooperation) ไปสู่การร่วมมือกัน (Collaboration) เป็นการบริหารกิจการบ้านเมืองในรูปแบบ “ประชารัฐ”

๒. การสร้างนวัตกรรม (Innovation) เป็นการคิดค้นและหาวิธีการ หรือศึกษาเรื่องใหม่ ๆ เพื่อให้เกิดผลกระทบใหญ่ต่อการตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างมีคุณภาพ โดยให้ประชาชน เข้ามามีส่วนร่วม

๓. การปรับเข้าสู่ความเป็นดิจิทัล (Digitization/Digitalization) เป็นการผสมผสาน การจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลผ่านระบบคลาวด์ อุปกรณ์สมาร์ทโฟน และเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานร่วมกัน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ในทุกเวลา ทุกสถานที่ ทุกอุปกรณ์และทุกช่องทางได้อย่างมั่นคง ปลอดภัยและประหยัด

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (สำนักงาน ก.พ.ร.) ได้พัฒนากรอบแนวทางการยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ เพื่อส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐมีการพัฒนาองค์การไปสู่ “ระบบราชการ ๔.๐” ที่มีการทำงานอย่างเปิดกว้างและเชื่อมโยงกัน (Open & Connected Government) มีการทำงานโดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง (Citizen-Centric Government) เป็นองค์การที่มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย (Smart & High Performance Government) โดยอาศัยปัจจัยหลักสำคัญ คือ การสานพลังทุกภาคส่วน (Collaboration) การสร้างนวัตกรรม (Innovation) และการปรับเข้าสู่ความเป็นดิจิทัล (Digitization /Digitalization) ทั้งนี้ต้องปฏิบัติงานตามหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ที่มุ่งเน้นประโยชน์สุขของประชาชนเป็นหลักเพื่อให้สามารถเป็นที่ไว้วางใจและเป็นที่พึ่งพิงได้ของประชาชน (ภาพที่ ๙)



<http://www.opdc.go.th>

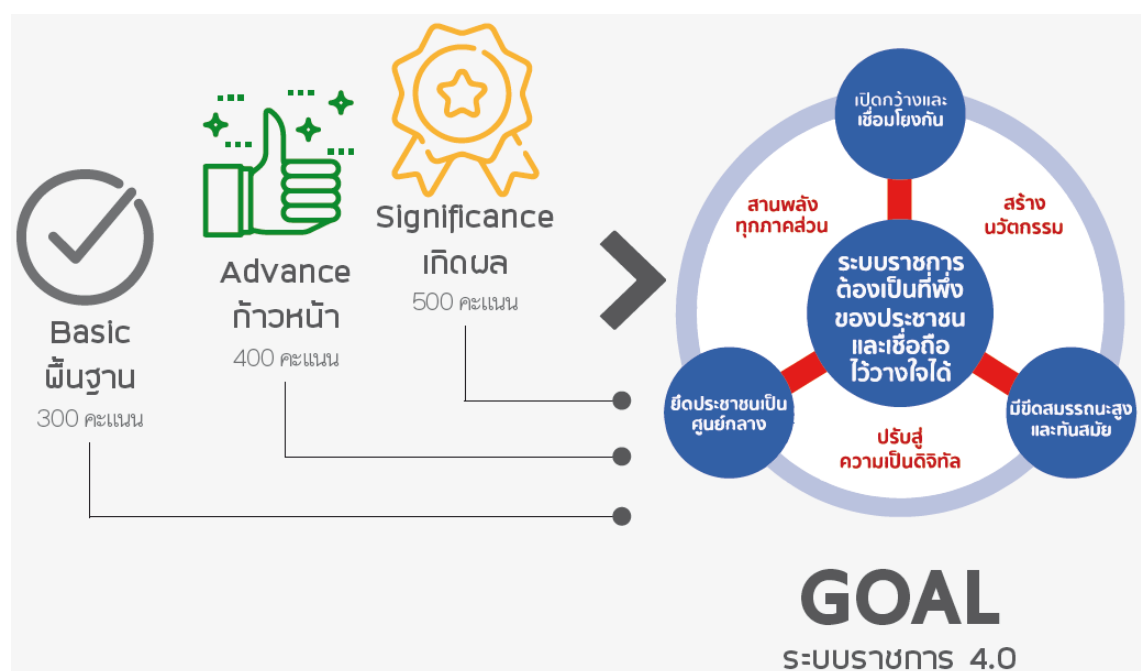
ภาพที่ ๙ หลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

จากแนวคิดของระบบราชการ ๔.๐ ดังกล่าว สำนักงาน ก.พ.ร. ได้นำมาพัฒนาเป็นกรอบแนวทางการยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือส่งเสริมให้ส่วนราชการนำไปใช้ในการวางแผนพัฒนาองค์การสำหรับตอบโจทย์การพัฒนาสู่ระบบราชการ ๔.๐ โดยเชื่อมโยงกับเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA) และจัดทำเป็นคู่มือประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ ให้หน่วยงานใช้เป็นแนวทางประกอบการประเมินสถานะของตนเอง โดยคู่มือดังกล่าวได้กล่าวถึงที่มาของระบบราชการ ๔.๐ แนวทางการขับเคลื่อนในการพัฒนาสู่ระบบราชการ ๔.๐ เกณฑ์ในการประเมินสถานะ พร้อมด้วยแนวทางและตัวอย่างการดำเนินงานที่สำคัญ เครื่องมือประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ นี้จึงเปรียบเสมือนกลไกหนึ่งที่ทำให้หน่วยงานได้มีการวิเคราะห์ถึงช่องว่างและโอกาสในการพัฒนาโดยเป็นการประเมินระบบบริหารของหน่วยงานภาครัฐในเชิงบูรณาการ ที่มีการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ของหน่วยงานกับเป้าหมายและทิศทางของการพัฒนาประเทศ สามารถนำผลจากการประเมินไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนพัฒนาองค์การ แผนยุทธศาสตร์ของหน่วยงาน อันจะนำไปสู่การยกระดับของหน่วยงานภาครัฐให้เป็นระบบราชการ ๔.๐ ต่อไป

การประเมินสถานะองค์การในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ หรือ PMQA ๔.๐ กำหนดระดับการพัฒนาการดำเนินงานตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA) ทั้งหมด ๗ หมวด โดยแบ่งระดับการพัฒนาในแต่ละหมวดเป็น ๓ ระดับ (ตารางที่ ๒ และภาพที่ ๑๐) ดังนี้

ตารางที่ ๒ การประเมินสถานะองค์การในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ หรือ PMQA ๔.๐

เกณฑ์คุณภาพการบริหาร จัดการภาครัฐ (PMQA)	ระดับการพัฒนาเป็นระบบราชการ ๔.๐		
	Basic ระดับพื้นฐาน	Advance ระดับก้าวหน้า	Significance ระดับพัฒนาจนเกิดผล
หมวดที่ ๑ การนำองค์การ	มีผลประเมินเทียบเท่า ๓๐๐ คะแนน ส่วนราชการ ที่มีคะแนนประเมินโดยรวม ในระดับ ๓๐๐ คะแนน หมายถึง มีแนวทางและ การดำเนินการในเรื่องสำคัญ ในทุกหมวดอย่างเป็นระบบ และมีการถ่ายทอดแนวทาง ต่างๆ เป็นระบบจนเกิด ประสิทธิผลตอบสนอง พันธกิจและหน้าที่ของ ส่วนราชการมีแนวคิดริเริ่ม ไปสู่การเป็นระบบราชการ ๔.๐	มีผลประเมินเทียบเท่า ๔๐๐ คะแนน ส่วนราชการ ที่มีคะแนนประเมินโดยรวม ในระดับ ๔๐๐ คะแนน หมายถึง มีแนวทางและ การดำเนินการในเรื่องสำคัญ ในทุกหมวดอย่างเป็นระบบ และมีการถ่ายทอดแนวทาง ต่างๆ เป็นระบบจนเกิด ประสิทธิผลตอบสนอง พันธกิจและหน้าที่ของ ส่วนราชการ และเชื่อมโยง กับความต้องการและ การบรรลุเป้าหมายของ ประเทศ มีการพัฒนาตาม แนวทางการเป็นระบบ ราชการ ๔.๐	มีผลประเมินเทียบเท่า ๕๐๐ คะแนน ส่วนราชการ ที่มีคะแนนประเมินโดยรวม ในระดับ ๕๐๐ คะแนน หมายถึง มีแนวทางและ การดำเนินการในเรื่องสำคัญ ในทุกหมวดอย่างครบถ้วน เป็นระบบและมีการถ่ายทอด แนวทางต่างๆ จนเกิด ประสิทธิผล ตอบสนอง พันธกิจและหน้าที่ของ ส่วนราชการ และเชื่อมโยง กับความต้องการและ การบรรลุเป้าหมายของ ประเทศ มีการบูรณาการ ไปยังทุกภาคส่วน จนเกิด การพัฒนาตามแนวทาง การเป็นระบบราชการ ๔.๐ จนเกิดผล
หมวดที่ ๒ การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์			
หมวดที่ ๓ การให้ความสำคัญกับ ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย			
หมวดที่ ๔ การวัด การวิเคราะห์ และ จัดการความรู้			
หมวดที่ ๕ การมุ่งเน้นบุคลากร			
หมวดที่ ๖ การมุ่งเน้นระบบปฏิบัติการ			
หมวดที่ ๗ ผลลัพธ์การดำเนินงาน			



ภาพที่ ๑๐ ระดับของการพัฒนาสู่ระบบราชการ ๔.๐

➤ ผลการประเมินสถานะในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ ของ สนข.

สนข. ได้ดำเนินการประเมินสถานะในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ หรือ PMQA ๔.๐ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลการประเมินเท่ากับ ๑๗๖.๙๐ คะแนน และ ๒๙๑.๒๖ คะแนน ตามลำดับ จากคะแนนรวม ๕๐๐ คะแนน มีระดับการเป็นระบบราชการ ๔.๐ เท่ากับ ๑.๔๒ และ ๒.๓๓ ตามลำดับ (ตารางที่ ๓)

ตารางที่ ๓ ผลการประเมินสถานะในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ หรือ PMQA ๔.๐ ของ สนข.

เกณฑ์ในการประเมินสถานะ	ผลการประเมิน (คะแนน)	
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
หมวดที่ ๑ การนำองค์การ	๒๕๐.๐๐	๓๕๘.๓๓
หมวดที่ ๒ การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์	๔๒๕.๐๐	๓๗๕
หมวดที่ ๓ การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๑๕๐.๐๐	๓๒๕
หมวดที่ ๔ การวัด การวิเคราะห์ และจัดการความรู้	๑๗๕.๐๐	๔๐๐
หมวดที่ ๕ การมุ่งเน้นบุคลากร	๗๕.๐๐	๓๐๐
หมวดที่ ๖ การมุ่งเน้นระบบปฏิบัติการ	๑๕๐.๐๐	๒๓๗.๕
หมวดที่ ๗ ผลลัพธ์การดำเนินงาน	๑๓.๓๓	๔๓
คะแนนรวม (๕๐๐) คะแนน	๑๗๖.๙๐	๒๙๑.๒๖
เป็นระบบราชการ	๑.๔๒	๒.๓๓

จากผลการประเมิน สนข. พบว่าหมวดที่ ๑ และหมวดที่ ๒ เป็นจุดเด่นขององค์การ และหมวดที่ควรพัฒนาต่อให้ดียิ่งขึ้น คือ หมวดที่ ๓ – หมวดที่ ๖ และหมวดที่ควรพัฒนาอย่างเร่งด่วนคือหมวดที่ ๗ นอกจากนี้ ผู้ประเมินยังได้สรุปจุดแข็งของ สนข. ที่แสดงถึงการเป็นระบบราชการ ๔.๐ และจุดที่ควรพัฒนาเพื่อนำไปสู่การเป็นระบบราชการ ๔.๐ (ตารางที่ ๔)

ตารางที่ ๔ จุดแข็งของ สนข. ที่แสดงถึงการเป็นระบบราชการ ๔.๐ และจุดที่ควรพัฒนาเพื่อนำไปสู่การเป็นระบบราชการ ๔.๐

เกณฑ์ PMQA	จุดแข็งที่แสดงถึงการเป็นระบบราชการ ๔.๐	จุดที่ควรพัฒนาเพื่อนำไปสู่การเป็นระบบราชการ ๔.๐
หมวดที่ ๑ การนำองค์การ	มีการดำเนินงานครบถ้วน ครอบคลุม	ควรมีการติดตาม ประเมินผลการดำเนินการ และควรทำแผนภาพอธิบายให้เห็นชัดเจน
หมวดที่ ๒ การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์	มีการดำเนินงานครบถ้วน ครอบคลุม มีการวางแผนทั้งระยะสั้น และระยะยาว	ควรทำแผนภาพอธิบายให้เห็นชัดเจน
หมวดที่ ๓ การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	มีการดำเนินงานครบถ้วน ครอบคลุม แสดงให้เห็นกระบวนการที่ชัดเจน	-

เกณฑ์ PMQA	จุดแข็งที่แสดงถึงการเป็นระบบราชการ ๔.๐	จุดที่ควรพัฒนาเพื่อนำไปสู่การเป็นระบบราชการ ๔.๐
หมวดที่ ๔ การวัด การวิเคราะห์ และจัดการความรู้	มีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล และมีการดำเนินการรวบรวมข้อมูลสารสนเทศบรรจุไว้ในระบบฐานข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจร โดยมีการแบ่งข้อมูลออกเป็นหมวดหมู่ที่ชัดเจน	ควรมีการวางแผนในการรวบรวมข้อมูลตัววัดที่ใช้ในการติดตามการดำเนินการตามแผนทั้งระดับปฏิบัติการและยุทธศาสตร์ เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการติดตามตัววัดมาใช้สนับสนุนการทำงานให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น ทั้งนี้สามารถพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการบูรณาการข้อมูล เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการนำข้อมูลไปใช้สนับสนุนการทำงานให้มีประสิทธิภาพต่อไป
หมวดที่ ๕ การมุ่งเน้นบุคลากร	-	ควรเขียนอธิบายให้เห็นแนวทางหรือกระบวนการที่ชัดเจน หรือพัฒนากลไกหรือกระบวนการเพิ่มเติม นอกเหนือจากแนวทางของสำนักงาน ก.พ.
หมวดที่ ๖ การมุ่งเน้นระบบปฏิบัติการ	มีการดำเนินงานครบถ้วน ครอบคลุม แสดงให้เห็นกระบวนการที่ชัดเจน	ควรพัฒนาต่อยอดเพื่อยกระดับไปสู่ Advance และ Signification ต่อไป เช่น ควรมีการพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการต่างๆ โดยการนำนวัตกรรมระบบดิจิทัลเข้ามาใช้ โดยควรวางแผนพัฒนาอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และควรมีการกำหนดตัวชี้วัดเพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการอย่างชัดเจน
หมวดที่ ๗ ผลลัพธ์การดำเนินงาน	-	การกำหนดตัวชี้วัดผลลัพธ์ ควรกำหนดเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนความสำเร็จของการดำเนินการในแต่ละเรื่องที่ชัดเจน และควรมีความท้าทาย เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานจะบรรลุความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้และการปฏิบัติงานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

๒.๑.๑๑ แนวโน้มเทคโนโลยีดิจิทัลที่สำคัญต่อการพัฒนาเป็นรัฐบาลดิจิทัล

เนื่องจากเทคโนโลยีดิจิทัลมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ประเด็นท้าทายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต มีสิ่งที่ควรคำนึงถึง ดังนี้

๑) การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีโทรคมนาคม/การสื่อสาร

เทคโนโลยีที่มีบทบาทสำคัญในอนาคต เช่น เทคโนโลยีการสื่อสารที่มีความเร็วและคุณภาพสูง (new communications technology) เทคโนโลยีอุปกรณ์เคลื่อนที่เพื่อการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตแบบทุกที่ทุกเวลา (Mobiles/Wearable Computing) เทคโนโลยีการประมวลผลแบบคลาวด์

(cloud computing) เทคโนโลยีการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) เทคโนโลยีการเชื่อมต่อของสรรพสิ่ง (Internet of Things) และเทคโนโลยีความมั่นคงปลอดภัยของไซเบอร์ เป็นต้น

๒) ยุคของระบบอัจฉริยะ

เทคโนโลยีดิจิทัลได้ถูกนำมาใช้ในการพัฒนาและบริหารจัดการให้เป็นระบบอัจฉริยะต่าง ๆ ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมมากขึ้นตั้งแต่ระดับประชาชน เช่น แผนที่บอกทิศทางพร้อมรายงานสภาพอากาศและสภาพการจราจร แอปพลิเคชันดูแลสุขภาพ เป็นต้น ระดับอุตสาหกรรม เช่น นวัตกรรมรถยนต์ไร้คนขับ ระบบควบคุมการขนส่งสินค้าทางอากาศ และการเฝ้าระวังภัยพิบัติ การดูแลสุขภาพแวลลุ่ม เป็นต้น

๓) การแข่งขันด้วยข้อมูล

โลกดิจิทัลเป็นโลกของการแข่งขันด้วยข้อมูล ผู้ที่มีข้อมูลและเข้าถึงข้อมูลย่อมได้เปรียบในการแข่งขัน สำหรับศักยภาพในด้านการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ถือเป็นเรื่องที่สำคัญ และเป็นพื้นฐานสำหรับทุกหน่วยงาน และองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน

๔) การเปลี่ยนโครงสร้างกำลังคน

งานหลายประเภทที่ใช้กำลังคนในการทำงานจะเริ่มถูกทดแทนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่สามารถทำได้ดีและมีประสิทธิภาพมากกว่า ขณะเดียวกันจะมีงานรูปแบบใหม่ในการทำงาน เช่น การทำงานทางไกล (การปฏิบัติงานโดยพนักงานไม่ต้องเดินทางไปยังสำนักงาน แต่ใช้คอมพิวเตอร์ซึ่งอยู่ที่บ้าน หรืออยู่ที่อื่น) การทำงานที่ต้องใช้ความรู้และทักษะสูงขึ้น เช่น ผู้เชี่ยวชาญด้านข้อมูล ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงปลอดภัย รวมถึงการปรับโครงสร้างองค์กรโดยเปิดโอกาสให้ประชาชนในการเสนอความคิดเห็นในการพัฒนา/ปรับปรุงการให้บริการเพื่อส่งเสริมความโปร่งใส และการสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นต้น

การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีส่งผลต่อบริบทของโลกให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปจากในอดีต โดยเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในแทบทุกมิติ ไม่เว้นแม้แต่มิติการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ อาทิ ระบบประมวลผลที่ฉลาดขึ้นและมีความเป็นอัตโนมัติ ปริมาณข้อมูลในฐานข้อมูลที่มีขนาดใหญ่และสามารถนำไปวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อคาดการณ์สถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้น อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และโทรศัพท์ที่มีขนาดเล็กลง ซึ่งสามารถพกพาและเคลื่อนที่ไปทุกหนแห่ง ฯลฯ ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐสามารถนำเอาเทคโนโลยีเหล่านั้นมาปรับใช้กับการให้บริการประชาชน การบริหารจัดการภาครัฐ การกำหนดนโยบายต่าง ๆ รวมไปถึงการแก้ไขปัญหา อุปสรรค หรือความท้าทายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งจะทำให้รูปแบบการทำงาน การให้บริการ และการดำเนินการต่าง ๆ ของภาครัฐเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม กล่าวคือมีความเป็นรัฐบาลดิจิทัลมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเทคโนโลยีที่สำคัญต่อการพัฒนาเพื่อมุ่งไปสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล มีต่อไปนี้

๑) Virtual Reality / Augmented Reality

การนำเทคโนโลยี Virtual Reality (VR) และ Augmented Reality (AR) มาปรับใช้ในการจำลองภาพหรือสถานการณ์เหมือนจริง เพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยสาธารณะ การขยายพื้นที่การรักษาสุขภาพไปยังพื้นที่ห่างไกล (Telemedicine) รวมถึงการเพิ่มรูปแบบใหม่ๆ ในการเรียนการสอน และการท่องเที่ยว

๒) Advanced Geographic Information System

การนำเทคโนโลยี Advanced Geographic Information System มาใช้ในการบริหารจัดการข้อมูลในเชิงพื้นที่ โดยสามารถประยุกต์ใช้สำหรับการจัดสรรทรัพยากรด้านการเกษตร การบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ

๓) Big Data

การนำข้อมูล Big Data มาประมวล และใช้เป็นเครื่องมือในการคาดการณ์ และประเมินสภาพธุรกิจการให้บริการ โดยอาศัยเทคโนโลยี IoT และ Smart Machine เพื่อให้การวิเคราะห์ และตอบสนองต่อผู้รับบริการเป็นแบบ real-time

๔) Open Any Data

การเปิดเผยข้อมูล (Open Data) ที่เป็นประโยชน์แก่ผู้รับบริการ โดยปรับปรุงเว็บไซต์ และฐานข้อมูล เพื่อสร้างการเข้าถึงจากสาธารณะมากขึ้น และผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลที่เปิดเผยเหล่านั้นกับหน่วยงานทุกภาคส่วน

๕) Smart Machines / Artificial Intelligence

การนำเทคโนโลยี Smart Machine หรือ Artificial Intelligence (AI) มาปรับใช้ เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการ และตอบสนองการให้บริการอัตโนมัติ โดยระบบ Smart Machine จะพัฒนาขึ้น และสามารถประเมินปัญหา และจัดการสมมูลตลอดห่วงโซ่การบริการ

๖) Cloud Computing

การนำเทคโนโลยีด้าน Cloud Computing มาปรับใช้ในการเก็บข้อมูล เพื่อลดความยุ่งยาก ในการติดตั้งระบบ ลดต้นทุนในการดูแลระบบ และต้นทุนสำหรับการสร้างเครือข่ายด้วยตนเอง

๗) Cyber Security

การคำนึงถึงความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) โดยจัดทำมาตรฐาน ความปลอดภัยทางไซเบอร์ ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันต่อเหตุการณ์ และมีความยืดหยุ่น อีกทั้งปรับเปลี่ยน Mindset ในการจัดการประเด็นด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์

๘) Internet of Things (IoT)

การอาศัยเทคโนโลยี Internet of Things (IoT) สร้างสภาพแวดล้อมให้ภาครัฐ ปรับเปลี่ยนรูปแบบบริการเป็นดิจิทัลมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกัน เทคโนโลยีดังกล่าวยังสนับสนุนภาครัฐ ในด้านต่างๆ อาทิ การสื่อสาร การใช้โมบายเทคโนโลยี การวิเคราะห์ Big Data รวมไปถึงการ ประสานงานกับภาคธุรกิจและเอกชน

๙) Block Chain / Distributed Ledger Technology

การประยุกต์ใช้เทคโนโลยี Block Chain หรือ Distributed Ledger Technology ในการจัดเก็บข้อมูลและใช้ประโยชน์จากเครือข่ายเพื่อตรวจสอบความถูกต้อง และลดภาระการพึ่งพา คนกลางในการทำธุรกรรม ภายใต้ความปลอดภัยที่มีความน่าเชื่อถือ

๒.๑.๑๒ พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒

ด้วยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ รับทราบการดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ตามมาตรา ๒๖๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย เรื่องการปฏิรูปการบริหารราชการแผ่นดินและการบริการประชาชนด้วยระบบดิจิทัลและร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยรัฐบาลดิจิทัล พ.ศ. ที่เสนอโดยสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ และได้มอบหมายให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย คณะกรรมการขับเคลื่อนและปฏิรูปการบริหารราชการแผ่นดิน คณะที่ ๓ สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) (สโร.) (ปัจจุบันคือสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) (สพร.)) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) และกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดศ.) เร่งรัดการพิจารณาขับเคลื่อนการดำเนินการตามข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ซึ่ง สโร. ก.พ.ร. และ ดศ. ได้ดำเนินการขับเคลื่อนร่างพระราชบัญญัติร่วมกับคณะกรรมการดำเนินการปฏิรูปกฎหมายในระยะเร่งด่วน

ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๑ สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยรัฐบาลดิจิทัล พ.ศ. เพื่อนำข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นต่าง ๆ ไปประกอบการเสนอร่างพระราชบัญญัติต่อคณะรัฐมนตรี โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยรัฐบาลดิจิทัล พ.ศ. และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้รับความเห็นและข้อสังเกตของหน่วยงานต่าง ๆ ไปประกอบการพิจารณาด้วย ในการนี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เพื่อพิจารณาร่างกฎหมาย ทั้งนี้ คณะกรรมการได้มีการเปลี่ยนชื่อร่างกฎหมายจาก “ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยรัฐบาลดิจิทัล พ.ศ.” เป็น “ร่างพระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ.”

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๒ เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. และได้ลงมติวาระที่ ๓ เห็นสมควรประกาศใช้ร่างกฎหมายดังกล่าวเป็นกฎหมายต่อไป พร้อมทั้งได้เห็นชอบข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา และมีมติให้ส่งข้อสังเกตดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ราชกิจจานุเบกษาได้ประกาศให้พระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นไป

สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒

๑. ให้มีการจัดทำแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (แผนระดับชาติ)
๒. ให้มีคณะกรรมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัล โดยมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน
๓. ให้สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) สนับสนุนการดำเนินการตามกฎหมายนี้
๔. ให้มีธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ เป็นกรอบในการบริหารจัดการข้อมูลของหน่วยงานของรัฐ
๕. ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำข้อมูลและบริการในรูปแบบดิจิทัล Digitization
๖. ให้หน่วยงานของรัฐเปิดเผยข้อมูลเปิดภาครัฐในรูปแบบดิจิทัล Open Government Data

๗. ให้งานของรฐแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน Integration และมีศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลกลาง สนับสนุนการเชื่อมโยงบริการดิจิทัล ให้เกิดบริการสาธารณะแบบเบ็ดเสร็จ ประชาชนและส่วนรวมได้รับประโยชน์จากราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังนี้

๑. ได้รับบริการภาครัฐที่สะดวก รวดเร็ว ไม่สร้างภาระแก่ประชาชน ลดการใช้สำเนาเอกสาร ในการติดต่อราชการ

๒. ติดต่อภาครัฐ ใช้บัตรประชาชนใบเดียวทำได้ทุกเรื่องหรือติดต่อออนไลน์ได้แบบเบ็ดเสร็จ One Stop Service

๓. ใช้ข้อมูลเปิดภาครัฐ สำหรับการติดตามและตรวจสอบการดำเนินการของรัฐ

๔. สามารถนำข้อมูลเปิดของหน่วยงานของรัฐไปพัฒนานวัตกรรมที่สร้างประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคม

หน่วยงานของรัฐจะได้รับประโยชน์จากราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังนี้

๑. เกิดการบูรณาการร่วมกัน และลดปัญหาการทำงานซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของรัฐจะมีการทำงานที่บูรณาการกันมากขึ้น เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้ต้องเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐและการทำงานให้มีความสอดคล้องกัน รวมทั้งมีแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลเพื่อกำหนดกรอบและทิศทางการบริหารงานภาครัฐและการจัดทำบริการสาธารณะในรูปแบบดิจิทัล [อ้างอิง มาตรา ๔ มาตรา ๕ มาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓]

๒. ลดขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการเนื่องจากมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือ เจ้าหน้าที่ของรัฐจะเกิดความสะดวกและลดภาระในการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อน เนื่องจากมีการนำระบบดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารงานและการให้บริการประชาชน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพรวมทั้งเกิดการทำงานอย่างเต็มศักยภาพ ตลอดจนสามารถเรียกใช้ข้อมูลภาครัฐที่ถูกจัดเก็บอยู่ในรูปแบบดิจิทัลมาใช้เพื่อสนับสนุนการทำงานได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ [อ้างอิง มาตรา ๔ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๕]

๓. มีธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐเป็นกรอบในการบริหารจัดการข้อมูล หน่วยงานของรัฐมีระบบบริหารจัดการข้อมูลของภาครัฐและข้อมูลของประชาชนที่อยู่ในการควบคุมหรือครอบครองของหน่วยงานของรัฐให้มีความมั่นคงปลอดภัย เนื่องจากมีธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐเป็นกรอบในการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ รวมทั้งกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐ [อ้างอิง มาตรา ๗ มาตรา ๘ และมาตรา ๑๒]

๔. ภาครัฐโปร่งใส และประชาชนมีส่วนร่วม หน่วยงานของรัฐมีระบบการทำงานที่โปร่งใส ตรวจสอบได้ เนื่องจากกฎหมายนี้กำหนดให้ต้องเปิดเผยข้อมูลเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารของราชการหรือข้อมูลเปิดภาครัฐผ่านรูปแบบหรือช่องทางดิจิทัล ขณะเดียวกันประชาชนสามารถใช้ข้อมูลเปิดภาครัฐในการมีส่วนร่วม ติดตาม และตรวจสอบการทำงานของภาครัฐได้ด้วย [อ้างอิง มาตรา ๑๗ และมาตรา ๑๘]

๕. ลดภาระค่าใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ กฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์สำคัญประการหนึ่งโดยกำหนดให้การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล จะต้องเป็นไปเพื่อรักษาวินัยการเงินการคลังและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ ให้เกิดความคุ้มค่าและเป็นไป

ตามเป้าหมาย โดยมีการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินความคุ้มค่าของการดำเนินการ รวมทั้งต้องพัฒนาให้มีกลไกการใช้ข้อมูลเพื่อลดความซ้ำซ้อนและเกิดความสอดคล้องกับแผนงานและโครงการต่าง ๆ ของหน่วยงานของรัฐด้วย [อ้างอิง มาตรา ๔ (๕)]

๖. เจ้าหน้าที่ของรัฐได้รับการพัฒนาหรือยกระดับทักษะด้านดิจิทัล กฎหมายฉบับนี้ กำหนดให้คณะกรรมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลมีหน้าที่และอำนาจที่สำคัญประการหนึ่งในการกำหนด แนวทางการพัฒนาศักยภาพบุคลากรภาครัฐเพื่อประโยชน์ในการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐ ผ่านระบบดิจิทัล ขณะเดียวกันยังกำหนดให้ สพร. มีหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุนทางวิชาการ เพื่อยกระดับทักษะความรู้ความสามารถด้านดิจิทัลให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ นอกจากนี้ยังกำหนดให้ หน่วยงานของรัฐต่าง ๆ มีหน้าที่ต้องส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลแก่เจ้าหน้าที่ ในหน่วยงานอีกด้วย [อ้างอิง มาตรา ๗ (๔) มาตรา ๑๐ (๖) และมาตรา ๑๒ (๖)]

๗. สร้างความพึงพอใจให้กับประชาชนผู้รับบริการจากภาครัฐ เมื่อการดำเนินการ ต่างๆ บรรลุเจตนารมณ์ตามกฎหมายฉบับนี้ ตลอดจนสามารถพัฒนาหน่วยงานของรัฐให้ยกระดับสู่ การเป็น “รัฐบาลดิจิทัล” ประโยชน์สุดท้ายย่อมเกิดแก่ประชาชน กล่าวคือเมื่อได้รับความสะดวก รวดเร็ว ไม่สร้างภาระเกินจำเป็นจากบริการภาครัฐ ประชาชนย่อมเกิดความพึงพอใจ และเกิดความรู้สึก ที่ดีต่อกันระหว่างภาครัฐในฐานะผู้ให้บริการและประชาชนในฐานะผู้รับบริการ [อ้างอิง วัตถุประสงค์ ของกฎหมายในมาตรา ๔]

๒.๒ สภาพแวดล้อมภายใน

สภาพแวดล้อมภายในที่มีความสัมพันธ์สอดคล้องกันจะส่งผลให้เป็นองค์กรที่ดี โดยตามกรอบ แนวคิดของ McKinsey ประกอบด้วย ๗ ประการ (๗s McKinsey) ได้แก่ กลยุทธ์ (Strategy) โครงสร้าง (Structure) รูปแบบ (Style) ระบบ (System) บุคคล (Staff) ทักษะ (Skill) ค่านิยมร่วม (Shared Value) ซึ่งสภาพแวดล้อมภายในที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. ตามหลัก ๗S McKinsey ที่รวบรวมได้ มีดังนี้

๒.๒.๑ โครงสร้างองค์กร (Structure) ของ สนข.

สนข. มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะ นโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของ ประเทศ โดยกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ กำหนดให้ สนข. มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่ง และ จราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว

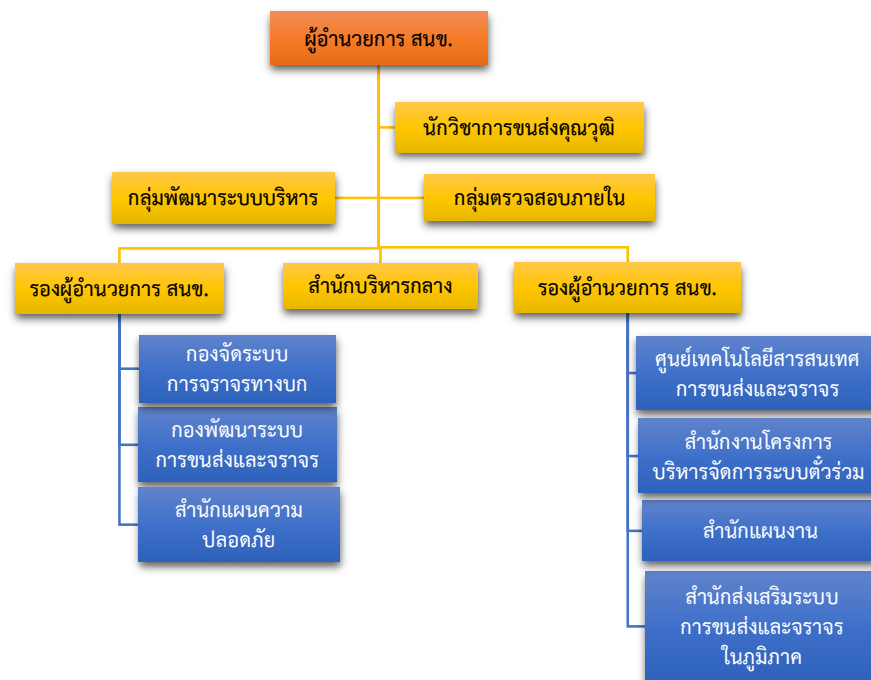
(๒) ศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบ การจราจรทางบก ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กลั่นกรองความ เหมาะสมของแผนงาน และโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก รวมทั้ง การดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและ กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๓) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานด้านการขนส่งและจราจร ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง

(๔) ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

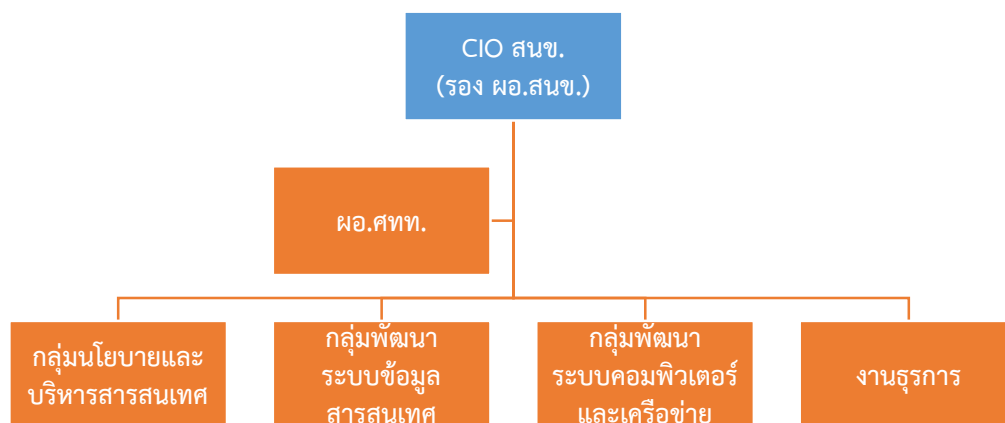
ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ และกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ แบ่งส่วนราชการภายใน สนข. ออกเป็น ๘ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ และ ๒ กลุ่ม (ภาพที่ ๑๑) ดังต่อไปนี้

- (๑) สำนักบริหารกลาง (สบก.)
- (๒) กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)
- (๓) กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.)
- (๔) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.)
- (๕) สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สตร.)
- (๖) สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)
- (๗) สำนักแผนงาน (สผง.)
- (๘) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)
- (๙) กลุ่มตรวจสอบภายใน (กตส.)
- (๑๐) กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร (กพร.)



ภาพที่ ๑๑ แสดงโครงสร้าง สนข.

จากโครงสร้างองค์กรดังกล่าว สนข. กำหนดให้มี ศทท. ทำหน้าที่จัดทำข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับการขนส่งและจราจร สนับสนุนการจัดทำภารกิจการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจรของ สนข. ให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีการแบ่งกลุ่มงานภายใน ศทท. ออกเป็น ๔ กลุ่มงาน อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ผอ.ศทท. และ CIO สนข. (รอง ผอ.สนข.) ที่แต่งตั้งโดย ผอ.สนข. (ภาพที่ ๑๒)



ภาพที่ ๑๒ แสดงโครงสร้างการบริหารงานภายใน ศทท.

■ กลุ่มนโยบายและบริหารสารสนเทศ

- ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ด้านพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศการขนส่งและจราจร ด้านพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) ด้านบูรณาการระบบเครือข่ายข้อมูลสารสนเทศภาครัฐ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผน

- จัดทำงบประมาณในลักษณะบูรณาการ การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของ สนข.

- ศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนะเทคโนโลยีสารสนเทศภาครัฐที่เหมาะสมกับการพัฒนาองค์กร สอดคล้องกับนโยบายเศรษฐกิจดิจิทัล

■ กลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ

- จัดทำ ปรับปรุง บำรุงรักษา และบูรณาการฐานข้อมูลสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรและระบบบริหารจัดการองค์กร

- เผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจร

- จัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลและบูรณาการข้อมูลภาครัฐและข้อมูลของศูนย์ปฏิบัติการระดับกรม

- พัฒนาและจัดทำมาตรฐานระบบแบบจำลองการขนส่งและจราจรและระบบการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

■ กลุ่มพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย

- พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีด้านคอมพิวเตอร์และเครือข่าย ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ และระบบจัดเก็บข้อมูลภาครัฐ
- ศึกษาและเสนอแนะนโยบายและแนวทางปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยของสารสนเทศ และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์
- พัฒนาและปรับปรุงระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์
- พัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีสารสนเทศคอมพิวเตอร์และเครือข่าย

■ งานธุรการ

- รับ-ส่งหนังสือโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ แจกเวียนหนังสือ ค้นหา ติดตาม จัดเก็บ ร่างโต้ตอบ หนังสือ ประชุม ประสาน และอำนวยความสะดวกการจัดทำข้อมูลสถิติ
- การรายงาน งานพิธีการของศูนย์
- งานการเงิน การบัญชีของศูนย์ เช่น จัดทำของบประมาณ การเบิกจ่าย การจัดทำบัญชี คุมยอดงบประมาณ และงานพัสดุของศูนย์ รวมทั้งการให้บริการงานคอมพิวเตอร์และเครือข่าย
- งานบริหารทรัพยากรบุคคลของศูนย์ ได้แก่ การจัดทำประวัติการลา การประเมินการปฏิบัติงาน การขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ การอบรม การสัมมนา
- ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำแผนงาน/โครงการของศูนย์

๒.๒.๒ การบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Style and Strategy) ของ สนข.

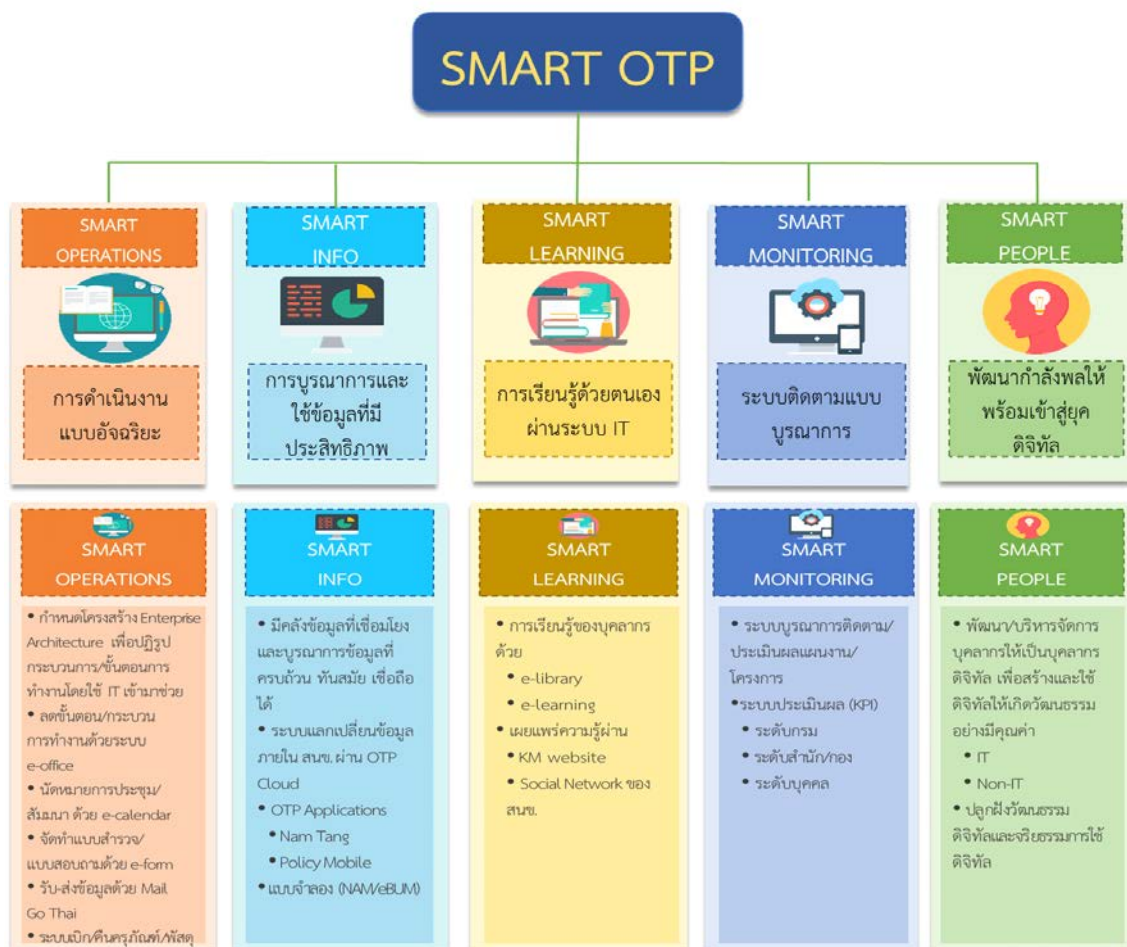
สนข. มีนโยบายและแผนซึ่งกำหนดยุทธศาสตร์เป็นกรอบแนวทางการบริหารจัดการ การดำเนินแผนงาน โครงการ กิจกรรม ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุน กระบวนการปฏิบัติการกิจการจัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย แผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ซึ่งเป็นผลผลิตหลักของ สนข. ได้แก่ (๑) กรอบแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริการจัดการภายใน สนข. ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดการพัฒนาองค์กร ไปสู่ “องค์กรอัจฉริยะ (SMART OTP)” และ (๒) แผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๓ ปีของ สนข. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) กรอบแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริการจัดการภายใน สนข. ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล มีเป้าหมายในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการองค์กร พัฒนาบุคลากร พัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ สนข. ไปสู่ “องค์กรอัจฉริยะ (SMART OTP)” ภายใต้หลักการ S.M.A.R.T (ภาพที่ ๑๓)



ภาพที่ ๑๓ กรอบแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการบริการจัดการภายใน สนข. ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

โดยมีหลักการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่การเป็น "องค์กรอัจฉริยะ (SMART OTP)" แบ่งออกเป็น ๕ ด้าน (ภาพที่ ๑๔)



ภาพที่ ๑๔ หลักการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่การเป็น "องค์กรอัจฉริยะ (SMART OTP)"

(๒) แผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๓ ปีของ สนข. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒) ซึ่ง ผอ.สนข. ได้เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๐ มีสาระสำคัญ ดังนี้

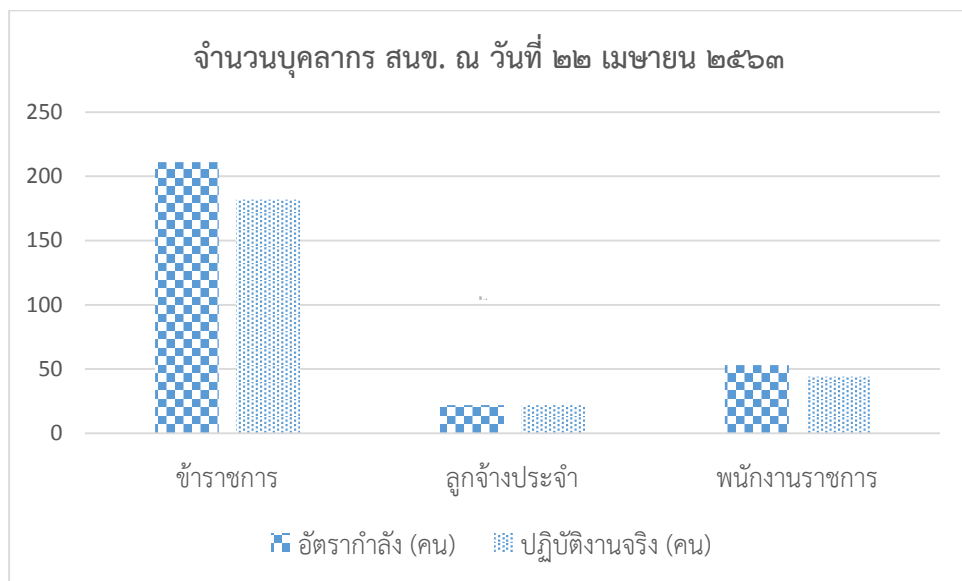
ตารางที่ ๕ แผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๓ ปีของ สนข. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒)

วิสัยทัศน์ มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาขับเคลื่อนภารกิจ ในการกำหนดทิศทางการพัฒนาการขนส่งและจราจรของประเทศ			
พันธกิจ	เป้าหมาย	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
จัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย/แผนงาน/โครงการ/มาตรการมาตรฐานด้านการขนส่งและจราจร โดยมุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยในการพัฒนา ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความสามารถในการให้บริการ คุณภาพการให้บริการ การใช้งาน และความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร	มีข้อเสนอแนะนโยบาย/แผนงาน/โครงการ/มาตรการมาตรฐานด้านการขนส่งและจราจรที่สนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ จัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย/แผนงาน/โครงการ/มาตรการมาตรฐานด้านการขนส่งและจราจรที่สนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้	มีข้อเสนอแนะนโยบาย/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ มาตรฐานด้านการขนส่งและจราจรที่สนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ ในการพัฒนา ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความสามารถในการให้บริการ คุณภาพการให้บริการ การใช้งาน และความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร
พัฒนาเทคโนโลยีในด้านระบบฐานข้อมูล และการบริการจัดการที่มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนงานตามภารกิจหลักและภารกิจสนับสนุนขององค์กรและการให้บริการภาครัฐ	พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจของ สนข. อย่างมีประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ	- มีระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรที่รองรับการดำเนินงานตามภารกิจหลักของ สนข. ด้านการจัดทำนโยบายและแผนด้านการขนส่งและจราจร และสามารถสร้างคุณค่าจากข้อมูลขององค์กร - มีระบบฐานข้อมูลที่จำเป็นในการสนับสนุนการบริหารจัดการภายในองค์กรให้ตัวระบบสามารถใช้งานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง/ปรับใช้งาน - มีการจัดเก็บ และการบริหารฐานข้อมูลที่มีจำนวนมาก (Big Data) ที่นำมาใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์เชิงลึก และบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานเพื่อสร้างและยกระดับการให้บริการภาครัฐ

พันธกิจ	เป้าหมาย	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีความทันสมัย มีเสถียรภาพตอบสนองการใช้งานทุกภาคส่วน	มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสม ครบถ้วน ครอบคลุมทั่วถึง และมีประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	- มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยเหมาะสม ครบถ้วน ครอบคลุม และทั่วถึงอย่างมีประสิทธิภาพ เพียงพอกับการใช้งาน เพื่อเป็นพื้นฐานไปสู่การต่อยอดกิจกรรมการพัฒนา - มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีความมั่นคงและเชื่อมโยงของระบบเครือข่าย
พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสม ควบคู่กับการพัฒนาบุคลากรในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน	พัฒนาศักยภาพบุคลากรให้พร้อมเข้าสู่ยุคดิจิทัล	ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้และทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	- บุคลากร สนข. มีความรอบรู้และทักษะด้านดิจิทัลในการปฏิบัติงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต - บุคลากรในสายวิชาชีพด้านเทคโนโลยี ได้รับการพัฒนาทักษะ ความเชี่ยวชาญเฉพาะสำหรับการปฏิบัติงานเพื่อรองรับการทำงานด้านดิจิทัลและเป็นความรู้พื้นฐานสำคัญต่อการสร้างนวัตกรรมดิจิทัล - ผู้บริหาร (CEO CIO ผอ.สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงาน/กลุ่มงาน) มีความเข้าใจในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลไปพัฒนาภารกิจขององค์กร - บุคลากร สนข.สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากแหล่งเรียนรู้ดิจิทัล
พัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการโดยเน้นการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในกระบวนการทำงานขององค์กร	พัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการในการปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการ	- เพื่อให้มีช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และสารสนเทศ ของ สนข. ที่มีความทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และตอบสนองต่อผู้ใช้งาน - เพื่อให้มีการบริหารจัดการข้อร้องเรียนและระบบรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ - เพื่อให้มีระบบงานบริหารสำนักงานอัตโนมัติ (e-Office) ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน

๒.๒.๓ บุคลากร สนข. (Staff) และทักษะ (Skill)

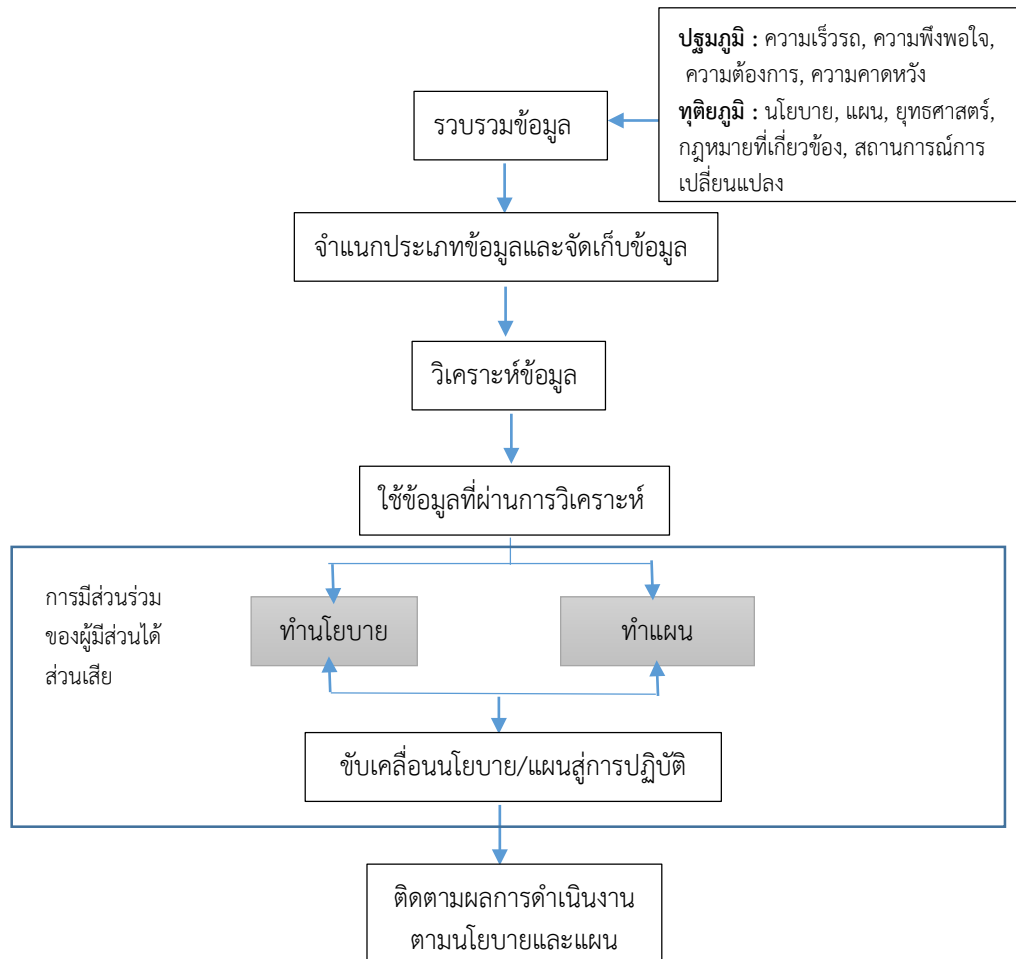
สนข. มีกรอบอัตรากำลัง (ปฏิบัติงานจริง) ณ วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๓ รวมทั้งสิ้น ๒๘๖ (๒๔๘) คน ประกอบด้วย ข้าราชการ ๒๑๑ (๑๘๒) คน ลูกจ้างประจำ ๒๒ (๒๒) คน พนักงานราชการ ๕๓ (๔๔) คน โดยมีบุคลากรในสังกัด ศทท. จำนวน ๒๒ คน จำแนกเป็น บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้าน IT (นักวิชาการคอมพิวเตอร์) จำนวน ๖ คน คิดเป็นร้อยละ ๒.๔๒ และบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านอื่นๆ จำนวน ๑๖ คน (ภาพที่ ๑๕)



ภาพที่ ๑๕ อัตรากำลังของ สนข.

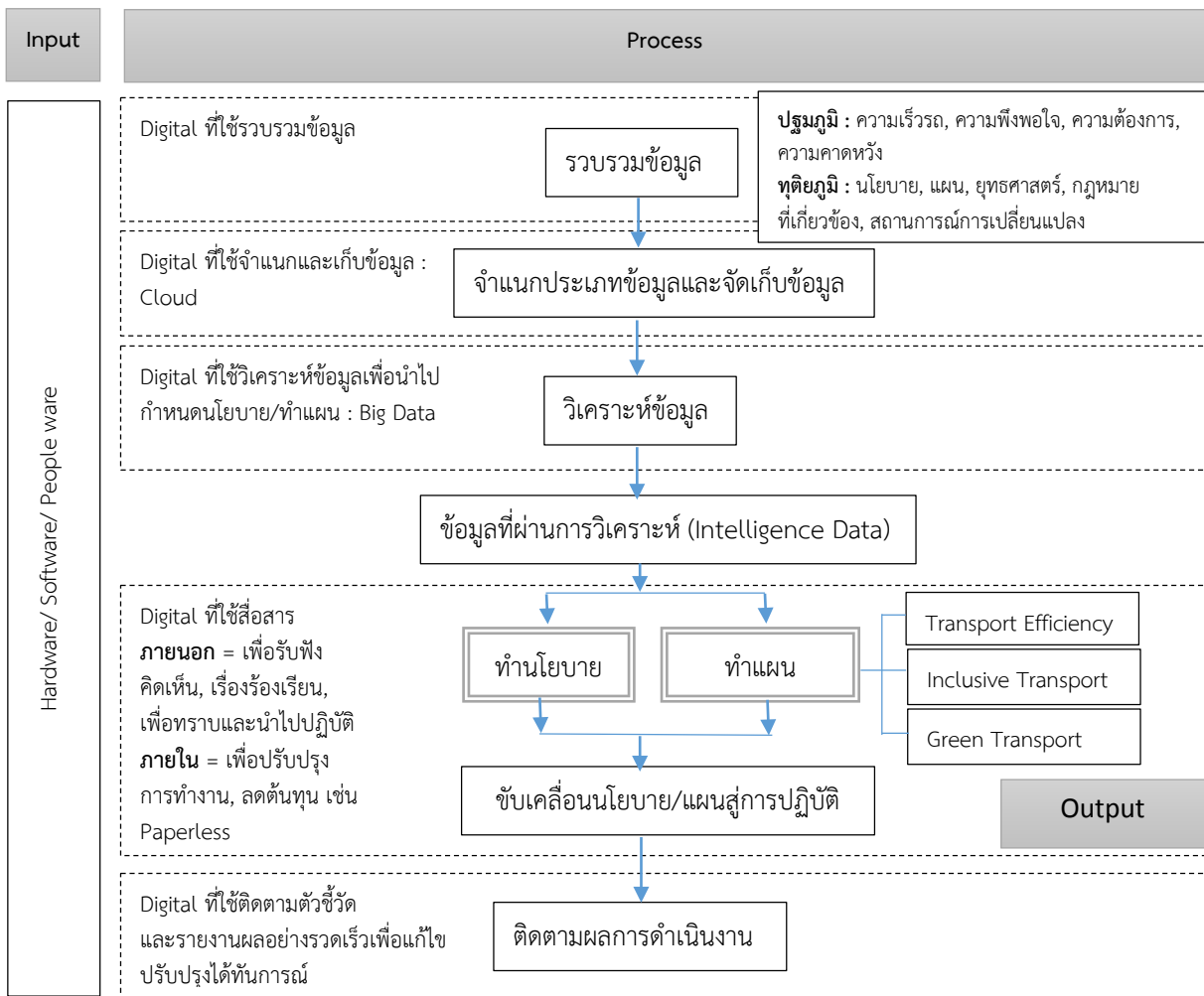
๒.๒.๔ ระบบการทำงาน (System) ของ สนข.

สนข. มีกระบวนการ ขั้นตอนปฏิบัติการหลักในการจัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย แผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (ภาพที่ ๑๖)



ภาพที่ ๑๖ กระบวนการ ขั้นตอนปฏิบัติการของ สนข.

ทั้งนี้ เพื่อให้การจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง ขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐ ตามอำนาจหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น สนข. สามารถนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานขั้นตอนต่างๆ (ภาพที่ ๑๗)



ภาพที่ ๑๗ การนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานขั้นตอนต่างๆ

๒.๒.๕ ทรัพยากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

สนข. มีเทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการจัดทำนโยบายและแผนของ สนข. ดังนี้

(๑) ฮาร์ดแวร์ (Hardware)

ระบบคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง สนข. มีครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงใช้เพื่อการจัดทำนโยบายและแผนมีปริมาณเพียงพอต่อจำนวนบุคลากร

รายการ	จำนวน (เครื่อง)
(๑) คอมพิวเตอร์ตั้งโต๊ะ (Personal Computer : PC)	๒๗๔
(๒) คอมพิวเตอร์พกพา (Notebook)	๖๐
(๓) เครื่องพิมพ์เอกสาร (Printer)	๔๐
(๔) เครื่องสแกนเอกสาร (Scanner)	๒๕
(๕) เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server)	๔๓
(๖) เครื่องแท็บเล็ตคอมพิวเตอร์ (Tablet)	๐

ข้อมูล ณ วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๓

(๒) เครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS)

UPS เป็นอุปกรณ์ไฟฟ้าชนิดหนึ่งที่สามารถทำการจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้กับอุปกรณ์ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างต่อเนื่องแม้ในเวลาที่เกิดไฟดับหรือเกิดปัญหาแรงดันไฟฟ้าผันผวนผิดปกติ โดย UPS จะทำการปรับระดับแรงดันไฟฟ้าให้คงที่อยู่ในระดับที่ปลอดภัยต่ออุปกรณ์ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ โดย สนข. มี UPS จำนวน ๒ เครื่อง เพื่อควบคุมการจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) จำนวน ๒๖ เครื่อง ในกรณีเกิดกระแสไฟฟ้าขัดข้องซึ่งอุปกรณ์สำรองไฟฟ้าที่ใช้ควบคุมระบบเครือข่ายของ สนข. สามารถสำรองไฟฟ้าเพื่อใช้งานได้นานประมาณ ๔๐ นาที ดังนี้

รายการ	Brand	Model	Serial No.
(๑) UPS	SYNDOME	TN-R๑๕๐๐๐S-๓๑	๓๔๑๗๓๑๓๐๔๐๐๑
(๒) UPS	SYNDOME	TN-R๑๕๐๐๐S-๓๑	๓๔๑๗๓๑๓๐๔๐๐๒

(๓) ซอฟต์แวร์ (Software)

รายการ	หมายเหตุ
(๑) โปรแกรมพื้นฐาน	สนข. มีลิขสิทธิ์การใช้ซอฟต์แวร์สำหรับโปรแกรมพื้นฐานสำหรับผู้ใช้ทุกคน (Microsoft Windows และ Microsoft Office ๒๐๑๓ Standard)
(๒) ระบบงานบริหารสำนักงานอัตโนมัติ (e-office)	http://eoffice.otp.go.th เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านงานสารบรรณของบุคลากร สนข.
(๓) ระบบ OTP Private Cloud	http://otpcloud.otp.go.th บริการพื้นที่จัดเก็บข้อมูลของบุคลากร สนข. เพื่อใช้ในการแลกเปลี่ยนไฟล์ต่างๆ โดยแต่ละผู้ใช้งานมีพื้นที่ในการใช้งานคนละ ๑๐ GB
(๔) ระบบ MailGoThai	https://accounts.mail.go.th ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์กลางเพื่อการสื่อสารในภาครัฐ โดยบุคลากร สนข. มีบัญชีผู้ใช้งานระบบ MailGoThai ทุกคน
(๕) เว็บไซต์หลัก (Internet) http://www.otp.go.th	- เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์หน่วยงาน รวมทั้งให้บริการข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร - สำหรับให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านการขนส่งและจราจร ข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้าง ข้อมูลการรับสมัครงาน ข้อมูลโครงการศึกษาของ สนข. บทความวิชาการ ข้อมูลขององค์กร และข้อมูลอื่นๆ
(๖) Social Network	สนข. ใช้ Social Network สื่อสารข่าวกับบุคคลภายนอก ได้แก่ Facebook (Otpthailand) Twitter (@otpthailand) Youtube (OTP Channel)
(๗) เว็บไซต์ภายใน (Intranet) http://intranet.otp.go.th	สำหรับให้บริการข้อมูลข่าวสารภายในองค์กรแก่บุคลากรของ สนข. เช่น ข่าวประชาสัมพันธ์ ประกาศ คำสั่ง หนังสือเวียน แผนยุทธศาสตร์ เอกสารเผยแพร่องค์ความรู้ขององค์กร
(๘) ระบบพิสูจน์ตัวตน (Active Directory)	เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบตัวบุคคลและสิทธิ์การเข้าถึงหรือเข้าใช้งานว่า ผู้ที่เข้าใช้งานระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย

รายการ	หมายเหตุ
	อินเทอร์เน็ตนั้นคือใคร มีสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลในระดับใด และสามารถใช้งานทรัพยากรของระบบและหรือระบบภายในอะไรได้บ้าง
(๙) ระบบห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ OTP e-Library http://otplib.otp.go.th	เพื่อเป็นช่องทางในการเข้าถึงข้อมูลในห้องสมุดของ สนข. ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว โดยเจ้าหน้าที่ สนข. สามารถเข้าถึงข้อมูลภายในห้องสมุดได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว รวมถึงเจ้าหน้าที่บรรณารักษ์สามารถบริหารจัดการห้องสมุดได้อย่างมีประสิทธิภาพ
(๑๐) OTP Webboard http://otpboard.otp.go.th	เพื่อเป็นช่องทางในการเสนอแนะข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาสิ่งแวดล้อมในการทำงานของ สนข. เพื่อนำข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นมาพัฒนาระบบงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมในที่ทำงานของ สนข.

(๔) ระบบฐานข้อมูลและระบบสารสนเทศ

รายการ	หมายเหตุ
(๑) ระบบสารสนเทศการขนส่งและจราจร (MIS)	http://mistran.otp.go.th/mis/ ประกอบด้วยข้อมูล (๑) สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม (๒) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและจราจร (๓) สภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า (๔) ผลการวิเคราะห์ด้านการขนส่งและจราจร (๕) ข้อมูลด้านความปลอดภัย ความมั่นคง สาธารณภัยและสิ่งแวดล้อม และ (๖) ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
(๒) ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร (EIS)	http://eis.otp.go.th/eisweb/ ประกอบด้วย (๑) สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม (๒) สภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า (๓) ผลการวิเคราะห์ด้านการขนส่งและจราจร และ (๔) ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
(๓) ระบบศูนย์ปฏิบัติการกรม (DOC)	ศูนย์ปฏิบัติการ สนข. (DOC@OTP) โดยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรตามแนวทางการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม (MOTOC)
(๔) ระบบภูมิสารสนเทศการขนส่งและจราจร (GIS)	http://gistran.otp.go.th/gis/ ประกอบด้วย (๑) ข้อมูลเส้นทางขนส่งสินค้า (๒) กลุ่มข้อมูลพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (๓) กลุ่มข้อมูลพื้นฐาน และ (๔) แผนที่ฐานออนไลน์
(๕) ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ (Transport Performance Index : TPI)	http://tdca.otp.go.th

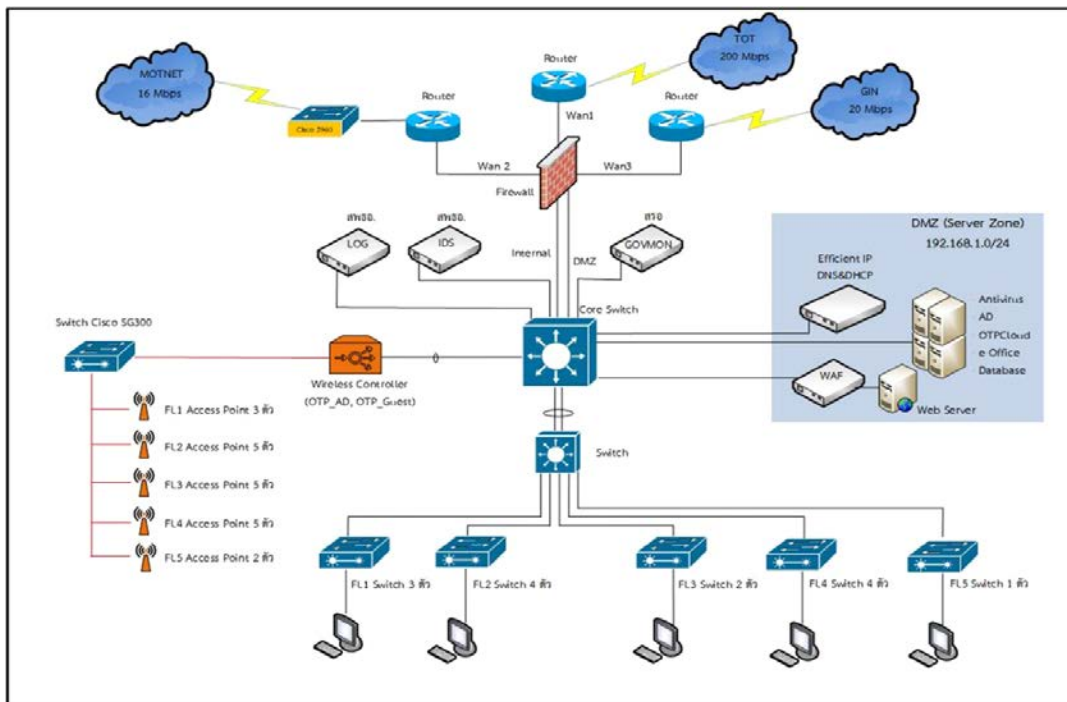
รายการ	หมายเหตุ
(๖) Open Data เชื่อมโยงข้อมูลกับสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) (สพร.)	ประกอบด้วย ๒ ชุดข้อมูล คือ (๑) ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคล และ (๒) ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และต้นทุนการขนส่งสินค้า
(๗) ระบบฐานข้อมูลแอปพลิเคชันนำทาง (NUMTANG : ระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายใน กทม. และปริมณฑล)	https://namtang.otp.go.th/ โปรแกรมประยุกต์เพื่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบ เช่น รถไฟฟ้า รถไฟ รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสารประจำทาง เรือโดยสารประจำทาง เรือข้ามฟาก รถสองแถว ภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และรองรับการเชื่อมต่อของทุกระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผนการเดินทางได้อย่างสะดวก ถูกต้อง เหมาะสม และช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่าย และจะขยายให้รองรับทั้งประเทศไทยในอนาคต

(๕) Program Model

รายการ	หมายเหตุ
(๑) NAM	แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model: NAM)
(๒) eBUM	แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Extended Bangkok Urban Model: eBUM)

(๖) ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์หลัก (Core Network)

ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ของ สนข. ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้การทำงานผ่านระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ของ สนข. เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์หลักของ สนข. (Core Network) ตั้งอยู่ที่ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการให้บริการระบบเครือข่ายภายใน (local Area Network) ของ สนข. ที่ความเร็วระดับ ๑,๐๐๐ Mbps นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงกับระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตของบริษัท ทีโอที จำกัด ที่ความเร็ว ๒๐๐ Mbps ระบบเครือข่ายของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (MOTNET) ที่ความเร็วระดับ ๑๖ Mbps และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูลเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐ (GIN) ที่ความเร็วระดับ ๒๐ Mbps เพื่อรองรับการสื่อสารข้อมูลหรือการสื่อสารรูปแบบอื่นในอนาคต ซึ่งมีอุปกรณ์ Core Switch ที่มีประสิทธิภาพสูง รองรับการทำงานได้แบบ ๒๔x๗ (ตลอดเวลา)ที่เชื่อมต่อไปยังอุปกรณ์ Distributed Switch (L๓), Access Switch (L๒) และ End Node ที่ติดตั้งอยู่ที่สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงาน/กตส./กพร. ของ สนข. (ภาพที่ ๑๘)



ภาพที่ ๑๘ แผนภูมิระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ของ สนข.

(๗) ระบบสำรองข้อมูลสารสนเทศและกู้คืน (Backup and Recovery System)

การบริหารจัดการระบบสำรองข้อมูลสารสนเทศและกู้คืน (Backup & Recovery System) มีวัตถุประสงค์เพื่อการจัดเก็บและสำรองข้อมูลของระบบสารสนเทศเพื่อใช้สำหรับเป็นแหล่งข้อมูลสำรอง (Backup Data) แยกไว้จากฮาร์ดดิสก์ของเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายที่ให้บริการระบบงานต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยและป้องกันการเกิดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกขณะให้แก่ข้อมูล และสามารถกู้คืนข้อมูลสำรองนี้ในการกู้คืนการทำงานของระบบสารสนเทศของ สนข. ให้กลับมาทำงานได้ตามปกติโดยเร็วที่สุด เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดความเสียหายต่อ สนข. ให้น้อยที่สุด

(๗.๑) ซอฟต์แวร์/เทคโนโลยีที่ใช้

Arcserve เป็น Software สำรองข้อมูลแบบ Imaged-based ถูกออกแบบมาให้ใช้งานง่าย มีความน่าเชื่อถือในการปกป้องข้อมูลสูญหาย และกู้ข้อมูลคืนกลับมาได้อย่างรวดเร็วด้วยการส่งสำรองข้อมูล แบบเดียวแต่สามารถเลือกลักษณะการกู้คืนข้อมูลได้หลายแบบ เช่น เลือกเฉพาะบางไฟล์ เลือกกู้คืนทั้ง Volume (Drive) เลือกกู้คืนเฉพาะฐานข้อมูล เลือกกู้คืนเฉพาะอีเมลบางฉบับ รวมทั้งเลือกกู้คืนทั้งเครื่องลงบนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเครื่องใหม่ โดยมีคุณสมบัติเด่นดังนี้

- กู้คืนทั้งเครื่องลงบนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเครื่องใหม่ได้โดยไม่จำกัดว่าต้องเป็นยี่ห้อหรือรุ่นเดียวกัน จึงทำให้เกิดความรวดเร็วในการทำให้ระบบกลับมาทำงานได้อย่างปกติ
- ลดพื้นที่จัดเก็บบนดิสก์ ลดเวลาที่ใช้ในการสำรองข้อมูล โดยใช้เทคโนโลยี 1๒ คือการใช้ Infinite Incremental ทำให้ประหยัดพื้นที่การใช้งานได้เพิ่มขึ้น
- สามารถใช้งานร่วมกับ Cloud Storage ได้อีกด้วย เช่น Amazon S๓ และ Window Azure เป็นต้น

- ลดเวลาการกู้คืนข้อมูล รวมถึงมีรูปแบบการกู้คืนข้อมูลถึง ๕ แบบด้วยกัน
- สามารถสำรองข้อมูลได้ทั้ง Physical Server และ Virtual Server

(๗.๒) ระบบงานต่างๆ ที่ดำเนินการสำรองข้อมูล

- ระบบอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ (Internet/Website) สำหรับให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านการขนส่งและจราจร ข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้าง ข้อมูลการรับสมัครงาน ข้อมูลโครงการศึกษาของ สนข. บทความวิชาการ ข้อมูลขององค์กร และข้อมูลอื่นๆ
- ระบบอินทราเน็ต (Intranet) สำหรับให้บริการข้อมูลข่าวสารภายในองค์กรแก่บุคลากรของ สนข. เช่น ข่าวประชาสัมพันธ์ ประกาศ คำสั่ง หนังสือเวียน แผนยุทธศาสตร์ เอกสารเผยแพร่องค์ความรู้ขององค์กร
- ระบบงานบริหารสำนักงานอัตโนมัติ (e-Office) เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านงานสารบรรณของบุคลากร สนข.
- ระบบเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจร (MIS) ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร (EIS) และระบบภูมิสารสนเทศการขนส่งและจราจร (GIS) สำหรับการวางแผน กำหนดนโยบาย และบริหารจัดการด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ
- ระบบพิสูจน์ตัวตน (Active Directory) เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบตัวบุคคลและสิทธิ์การเข้าถึงหรือเข้าใช้งานว่า ผู้ที่เข้าใช้งานระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่ายอินเทอร์เน็ตนั้นคือใครมีสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลในระดับใด และสามารถใช้งานทรัพยากรของระบบและหรือระบบภายในอะไรได้บ้าง
- ระบบฐานข้อมูลแอปพลิเคชันนำทาง (NAMTANG)
- ระบบห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ (e-Library)
- และระบบอื่นๆ ที่ให้บริการภายในสังกัดศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

๒.๒.๖ ระบบความมั่นคงปลอดภัย ทางเทคโนโลยีของ สนข.

(๑) IT Risk Management Plan : แผนบริหารจัดการความเสี่ยงด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ สนข. ได้มีการจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นกรอบแนวทางสำหรับการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เนื่องจากความเสี่ยงอาจนำไปสู่ผลเสียหรือความสูญเสียได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม สนข. จึงต้องเข้าใจประเภทของความเสี่ยงที่เผชิญอยู่เพื่อที่จะได้เลือกวิธีการที่เหมาะสมในการบริหารจัดการความเสี่ยงเหล่านั้นให้ลดลงหรืออยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ เพื่อให้การดำเนินงานหรือกิจกรรมของ สนข. บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ สนข. ได้ระบุรายการความเสี่ยง เพื่อดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงแบ่งเป็น ๖ ด้าน ได้แก่ (๑) ด้านฮาร์ดแวร์ (๒)ด้านซอฟต์แวร์ (๓) ด้านภัยพิบัติ/ภัยธรรมชาติ (๔) ด้านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (๕) ด้านความมั่นคงปลอดภัย และ (๖) ด้านตัวบุคคลและการใช้งาน รวมทั้งสิ้น ๑๕ ความเสี่ยง (ตารางที่ ๖)

ตารางที่ ๖ แผนการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

ลำดับที่	ปัจจัยเสี่ยง	การจัดการความเสี่ยง
ความเสี่ยงด้านฮาร์ดแวร์		
๑	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ชำรุดเสียหาย	จัดทำแผนการสำรองข้อมูล (Backup)
๒	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ถูกขโมย	จัดทำแผนตรวจสอบความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์ รักษาความปลอดภัย เช่น กล้อง CCTV อุปกรณ์ควบคุม การเข้า-ออก (Access Control)
ความเสี่ยงด้านซอฟต์แวร์		
๓	ซอฟต์แวร์ระบบฐานข้อมูล/โปรแกรมหรือ แอปพลิเคชันเสียหาย	- จัดทำแผนการสำรองข้อมูล (Backup) - ตรวจสอบความต้องการใช้งานซอฟต์แวร์ต่างๆประจำปี
ความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ/ภัยธรรมชาติ		
๔	ระบบไฟฟ้าขัดข้อง/ไฟฟ้าดับ/ถูกตัด กระแสไฟฟ้า	- จัดทำแผนตรวจสอบความพร้อมใช้งานของเครื่อง สำรองไฟฟ้า (UPS) - จัดหาแหล่งจ่ายไฟฟ้าสำรองเพิ่มเติม (หากมีความ จำเป็น)
๕	การเกิดเพลิงไหม้ห้องศูนย์ข้อมูล (Data Room)	- จัดทำแผนตรวจสอบความพร้อมใช้งานของระบบ ดับเพลิงสำหรับห้องศูนย์ข้อมูล - จัดทำแผนตรวจสอบความพร้อมใช้งานของระบบ เตือนภัย (Warning System)
๖	ความเสียหายจากภัยพิบัติ/ภัยธรรมชาติ เช่น พายุ น้ำท่วม แผ่นดินไหว และน้ำท่วม	- จัดทำแผนตรวจสอบการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ภายในห้องศูนย์ข้อมูล - จัดทำแผนตรวจสอบความพร้อมใช้งานของระบบ เตือนภัย (Warning System)
๗	เครื่องปรับอากาศภายในห้องศูนย์ข้อมูลไม่ทำงาน	เครื่องปรับอากาศที่มีอยู่สามารถทำงานได้ตลอดเวลา
ความเสี่ยงด้านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต		
๘	ระบบเครือข่ายหลักเสียหาย/ขัดข้อง/ไม่ สามารถใช้งานได้	- จัดทำแผนตรวจสอบความพร้อมใช้งาน (availability) ของระบบเครือข่ายหลัก - จัดทำแผนตรวจสอบสถานการณ์ทำงานของอุปกรณ์ เครือข่ายต่างๆ ภายในห้องศูนย์ข้อมูล - จัดทำแผนการสำรองข้อมูลสถานะการทำงาน ของอุปกรณ์เครือข่าย
ความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัย		
๙	ถูกโปรแกรมมัลแวร์ประเภทต่างๆ โจมตี	- จัดทำแผนตรวจสอบสถานะการทำงานของอุปกรณ์ Firewall - จัดทำแผนตรวจสอบสถานการณ์ทำงานของโปรแกรม ป้องกันมัลแวร์ต่างๆ - ตรวจสอบโปรแกรมป้องกันมัลแวร์ต่างๆ ให้เป็น รุ่นปัจจุบัน - จัดซื้อโปรแกรมป้องกันมัลแวร์ต่างๆ ในระดับองค์กร มาใช้งาน

ลำดับที่	ปัจจัยเสี่ยง	การจัดการความเสี่ยง
๑๐	การเข้าถึงห้องศูนย์ข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาต	จัดทำแผนตรวจสอบความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น กล้อง CCTV อุปกรณ์ควบคุมการเข้า-ออก (Access Control) ตามระยะเวลาที่กำหนด และติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยสำหรับห้องศูนย์ข้อมูล (การ Scan นิ้ว เข้า-ออก ซึ่งอนุญาตเฉพาะเจ้าหน้าที่ที่ได้รับอนุญาต)
๑๑	ระบบคอมพิวเตอร์ถูกเจาะ (Hack)	จัดทำแผนตรวจสอบสถานะการทำงานของอุปกรณ์ Firewall
๑๒	การสำรองข้อมูล (Backup) และการกู้คืนข้อมูล (Recovery) ไม่สมบูรณ์	- จัดทำแผนทดสอบการกู้คืนระบบและข้อมูล - จัดหาระบบคอมพิวเตอร์สำรองฉุกเฉิน (Disaster Recovery Site : DR Site) หากมีความจำเป็น
๑๓	การก่อความไม่สงบ/จลาจล	- จัดทำแผนตรวจสอบความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น กล้อง CCTV อุปกรณ์ควบคุมการเข้าถึง (Access Control) และติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยสำหรับห้องศูนย์ข้อมูล (การ Scan นิ้ว เข้า-ออก ซึ่งอนุญาตเฉพาะเจ้าหน้าที่ที่ได้รับอนุญาต) - จัดทำแผนทดสอบการกู้คืนระบบสารสนเทศ
ความเสี่ยงด้านตัวบุคคลและการใช้งาน		
๑๔	การใช้งานซอฟต์แวร์เถื่อนหรือซอฟต์แวร์ละเมิดลิขสิทธิ์	รณรงค์ขอความร่วมมือเจ้าหน้าที่ในการใช้งานซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมาย
๑๕	การใช้งานระบบเครือข่ายและเครื่องคอมพิวเตอร์ผิดวัตถุประสงค์	- จัดทำข้อปฏิบัติในการใช้งานระบบเครือข่ายและเครื่องคอมพิวเตอร์ - กำหนด Policy ของ Firewall ให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ เปิด Port สำหรับการปฏิบัติงานเท่าที่จำเป็น

(๒) IT Contingency Plan : แผนแก้ไขปัญหาจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนและภัยพิบัติด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ สนข. ได้ตระหนักถึงความสำคัญของข้อมูลสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่อาจประสบกับความเสียหายจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนและภัยพิบัติต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสม ทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ จึงได้มีการจัดทำและทบทวนแผนแก้ไขปัญหาจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนและภัยพิบัติด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Contingency Plan) และฝึกปฏิบัติการในสถานการณ์จำลองตาม IT Contingency Plan เป็นประจำทุกปี เพื่อเตรียมความพร้อมในการป้องกัน แก้ไขปัญหา และลดผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนอันอาจส่งผลเสียต่อฐานข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศในภาพรวมของ สนข. โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ สนข. ได้ประเมินสถานการณ์ความไม่แน่นอนและภัยพิบัติที่อาจเป็นอันตรายต่อระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ที่เกิดจากความเสี่ยงต่างๆ พร้อมทั้งแนวทางปฏิบัติ/มาตรการควบคุม (ตารางที่ ๗)

ตารางที่ ๗ สถานการณ์ความไม่แน่นอนและภัยพิบัติด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และแนวทางปฏิบัติ/มาตรการควบคุมของ สนข.

ลำดับที่	ภัยพิบัติ	แนวทางปฏิบัติ/มาตรการควบคุม
๑	ภัยพิบัติที่เกิดจากความเสี่ยงด้าน Hardware เช่น อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ชำรุดเสียหาย และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ถูกขโมย	๑) ภายในห้องศูนย์ข้อมูล (Data room) มีการติดตั้งเครื่องสแกนลายนิ้วมือ รวมทั้งติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อบันทึกการเข้า - ออก และการปฏิบัติงานในห้องปฏิบัติการคอมพิวเตอร์แม่ข่าย ๒) ภายนอกห้องศูนย์ข้อมูล (Data room) ตรวจสอบความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย CCTV และ Access control ทุก ๖ เดือน ๓) สำรองข้อมูลแบบ Full Backup และแบบ Incremental
๒	ภัยพิบัติที่เกิดจากความเสี่ยงด้าน Software เช่น ซอฟต์แวร์ระบบฐานข้อมูล/โปรแกรมหรือแอปพลิเคชันเสียหาย	ศทท. ได้ทำการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันการบุกรุกเข้าสู่ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์โดยไม่ได้รับอนุญาต (Firewall) รวมทั้งหมั่นตรวจสอบ Policy และ Log ของ Firewall และ IPS/IDS อย่างสม่ำเสมอ และจัดทำระบบป้องกันการเข้าถึงห้องศูนย์ข้อมูล โดยอนุญาตเฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเครื่อง Server และเจ้าหน้าที่ที่มีสิทธิ์เข้าใช้งานภายในห้องศูนย์ข้อมูล รวมทั้ง ติดตั้งระบบกล้อง CCTV เพื่อบันทึกภาพการเข้าออกภายในห้องไว้ด้วย และ ศทท. ได้มีการหมั่นตรวจสอบระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายฐานข้อมูลหลักและมีการสำรองข้อมูลฐานข้อมูล นอกจากนี้ยังมีการติดตั้ง Software ป้องกันมัลแวร์ที่เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) และเครื่องคอมพิวเตอร์ลูกข่าย (Client) และต้องแจ้งข้อมูลเตือนภัยมัลแวร์คอมพิวเตอร์ผ่านระบบ Intranet อย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ รวมทั้ง แนะนำวิธีการป้องกันและการกำจัดภัยที่เกิดจาก Software ดังกล่าว ให้เจ้าหน้าที่ได้ศึกษาและสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาในเบื้องต้นได้
๓	ภัยพิบัติที่เกิดจากความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ/ภัยธรรมชาติ เช่น ระบบกระแสไฟฟ้าขัดข้อง/ไฟฟ้าดับ/ถูกตัดกระแสไฟฟ้า การเกิดเพลิงไหม้ห้องศูนย์ข้อมูล (Data room) ความเสียหายจากภัยพิบัติ/ภัยธรรมชาติ เช่น ฟ้าผ่า แผ่นดินไหว และน้ำท่วม) และเครื่องปรับอากาศ ห้องศูนย์ข้อมูลไม่ทำงาน	๑) ระบบกระแสไฟฟ้าขัดข้อง/ไฟฟ้าดับ/ถูกตัดกระแสไฟฟ้า ดังนี้ - ติดตั้งอุปกรณ์สำรองไฟฟ้า (UPS) - เปิดอุปกรณ์สำรองไฟฟ้าตลอดระยะเวลาในการใช้งานเครื่องคอมพิวเตอร์และบำรุงรักษาอุปกรณ์สำรองไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ - เมื่อเกิดกระแสไฟฟ้าดับ หากมีอุปกรณ์สำรองไฟฟ้าใช้งานอยู่ให้ผู้ใช้รับทำการบันทึกข้อมูลที่ยังค้างอยู่ที่บันทึก และปิดเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่างๆ ๒) การเกิดเพลิงไหม้ห้องศูนย์ข้อมูล (Data room) ดังนี้ - ติดตั้งระบบดับเพลิงแบบอัตโนมัติโดยใช้สารสะอาดที่สามารถดับเพลิงในห้องศูนย์ข้อมูลได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๒๐ นาที - ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง ทุกชั้นของอาคารและที่ห้องควบคุมระบบคอมพิวเตอร์ และตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอ ๓) ความเสียหายจากภัยพิบัติ/ภัยธรรมชาติ

ลำดับที่	ภัยพิบัติ	แนวทางปฏิบัติ/มาตรการควบคุม
๔	ภัยพิบัติที่เกิดจากความเสี่ยงด้านระบบเครือข่ายและ Internet เช่น ระบบเครือข่ายหลักเสียหาย/ขัดข้อง ไม่สามารถใช้งานได้	- ตรวจสอบการติดตั้ง/จัดวางอุปกรณ์ต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในตู้ Rack ทั้งหมด ทุก ๓ เดือน - ตรวจสอบความพร้อมใช้งานของระบบดับเพลิงและระบบเตือนภัย (Warning system) ทุก ๓ เดือน ๔) เครื่องปรับอากาศห้องศูนย์ข้อมูลไม่ทำงาน - ตรวจสอบความพร้อมใช้งานของเครื่องปรับอากาศทุก ๖ เดือน ๑) มีการติดตั้ง Firewall และเปิดใช้งาน Firewall ตลอดเวลา ๒) มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบเครือข่ายทำการตรวจสอบปริมาณข้อมูลบนเครือข่าย Internet ขององค์กรเพื่อสังเกตปริมาณข้อมูลบนเครือข่ายว่ามีปริมาณมากผิดปกติ หรือการเรียกใช้ระบบสารสนเทศที่มีความถี่ในการเรียกใช้ผิดปกติ เพื่อสรุปหาสาเหตุ และแนวทางป้องกันต่อไป
๕	ภัยพิบัติที่เกิดจากความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัย เช่น ถูกโปรแกรมมัลแวร์ประเภทต่าง ๆ โจมตี การเข้าถึงศูนย์ข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาตระบบคอมพิวเตอร์ถูกเจาะ (Hack) การสำรองข้อมูล (Backup) และการกู้คืนข้อมูล (Recovery) ไม่สมบูรณ์ รวมทั้งการก่อความไม่สงบ/จลาจล	๑) ถูกโปรแกรมมัลแวร์ประเภทต่าง ๆ โจมตี ได้ติดตั้งและใช้งานโปรแกรมป้องกันมัลแวร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้องของหน่วยงาน และดำเนินการ Update ข้อมูลป้องกันมัลแวร์ให้เป็นปัจจุบัน ๒) การเข้าถึงศูนย์ข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาต จัดทำระบบป้องกันการเข้าถึงห้องศูนย์ข้อมูล ๓) ระบบคอมพิวเตอร์ถูกเจาะ (Hack) ๓.๑) จากภายนอก - ติดตั้งระบบป้องกันการบุกรุกระบบเครือข่าย (Firewall) รวมทั้งติดตั้งและใช้งานโปรแกรมป้องกันมัลแวร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้องของหน่วยงาน และดำเนินการ Update ข้อมูลป้องกันมัลแวร์ให้เป็นปัจจุบัน - ตรวจสอบ Policy และ Log ของ Firewall และ IPS/IDS อย่างสม่ำเสมอ ๓.๒) จากภายใน - มีมาตรการ และกฎระเบียบในการควบคุมมิให้มีการติดตั้งโปรแกรมต่าง ๆ ที่มีลิขสิทธิ์ไม่ถูกต้องลงบนเครื่องลูกข่ายที่เชื่อมโยงกับเครือข่ายของ สนข. - การควบคุมด้วยระบบ Desktop Management ๔) การสำรองข้อมูล (Backup) และการกู้คืนข้อมูล (Recovery) - ดำเนินการทดสอบการกู้คืนระบบสารสนเทศและข้อมูลสารสนเทศจาก Backup file ทุก ๖ เดือน ๕) การก่อความไม่สงบ/จลาจล - ตรวจสอบความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย CCTV, Access control ทุก ๖ เดือน - ดำเนินการทดสอบการกู้คืนระบบสารสนเทศและข้อมูลสารสนเทศจาก Backup file ทุก ๖ เดือน

ลำดับที่	ภัยพิบัติ	แนวทางปฏิบัติ/มาตรการควบคุม
๖	ภัยพิบัติที่เกิดจากความเสี่ยงด้านบุคคลและการใช้งาน เช่น การใช้งานระบบซอฟต์แวร์เถื่อนหรือซอฟต์แวร์ละเมิดลิขสิทธิ์และการใช้งานระบบเครือข่ายและเครื่องคอมพิวเตอร์ผิดวัตถุประสงค์	๑) ชี้แจงเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานใน สนข. ให้มีความรู้ความเข้าใจในด้าน Hardware และ Software เบื้องต้น เพื่อลดภัยด้าน Human error ให้น้อยที่สุด ๒) กำหนดแนวทางปฏิบัติ เพื่อรักษาความปลอดภัยในการใช้งานระบบ IT ดังนี้ - การตั้งค่าระบบสำหรับเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย ให้มีการสำรองข้อมูลโดยอัตโนมัติเป็นประจำทุกสัปดาห์ - การสำรองข้อมูลไว้ใน CD, DVD และ/หรือสื่อบันทึกข้อมูลอื่นๆ

(๓) Cybersecurity Plan : แผนการพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ สนข. ได้ตระหนักถึงความสำคัญของความมั่นคงปลอดภัยด้านระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ที่อาจประสบกับภัยจากผู้ที่ไม่หวังดีและภัยทางไซเบอร์ (Cybersecurity) จึงได้จัดทำ (ร่าง) แผนการพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการพัฒนาและส่งเสริมความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ พร้อมป้องกันและลดผลกระทบจากภัยความเสี่ยงและภัยการโจมตีทางไซเบอร์ในสถานการณ์ความไม่แน่นอนอันอาจส่งผลเสียหายต่อระบบไซเบอร์ และเทคโนโลยีสารสนเทศในภาพรวมของ สนข. ได้ โดย สนข. ได้ศึกษาและนำเอารอบแนวคิดของ NIST Cybersecurity Framework ซึ่งเป็นกรอบการทำงานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ที่เป็นสากลมาเปรียบเทียบกับสภาพและกิจกรรมการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ของ สนข. พบว่า มีการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ไปแล้วในหลายๆ กิจกรรม และยังมีหัวข้อที่ยังไม่ได้มีการปฏิบัติตามกรอบแนวคิด NIST Cybersecurity Framework โดยสามารถนำมาสรุปผล ก่อนนำมากำหนดเป็นแผนการพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ของ สนข. เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ของ สนข. ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยแบ่งการดำเนินงานตามแผนฯ ออกเป็น ๓ กิจกรรมหลัก และได้กำหนดกรอบการดำเนินกิจกรรม เพื่อให้สามารถดำเนินกิจกรรมให้เป็นไปตามแผนฯ ในกรอบระยะเวลา ๑ ปีงบประมาณ และต้องทบทวนกิจกรรมตามแผนฯ ทุกปีงบประมาณ เพื่อให้ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์และระบบสารสนเทศของ สนข. มีความมั่นคงปลอดภัยอย่างยั่งยืน โดยกรอบกิจกรรมที่ต้องดำเนินงานทั้งหมด (ตารางที่ ๘)

ตารางที่ ๘ กรอบการดำเนินกิจกรรมภายใต้ (ร่าง) แผนการพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.

กิจกรรมหลัก/กิจกรรม	ผลผลิต
๑. การศึกษาทบทวนระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่าย และการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ของ สนข.	
๑.๑ ศึกษาข้อมูลพื้นฐานของระบบคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์เครือข่ายที่ สนข. ติดตั้ง ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน	รายงานการศึกษาทบทวนระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่าย และการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ของ สนข.
๑.๒ ศึกษาทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Risk Management Plan) ของ สนข.	
๑.๓ ศึกษาทบทวนแผนแก้ไขปัญหามาจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนและภัยพิบัติด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Contingency Plan) ของ สนข.	

กิจกรรมหลัก/กิจกรรม	ผลผลิต
๑.๔ รายงานการศึกษาทบทวนระบบงานคอมพิวเตอร์ และการดำเนินการด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ของ สนข.	
๒. การวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานด้าน Cybersecurity ของ สนข.	
๒.๑ ประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงของการโจมตีของไวรัสคอมพิวเตอร์ และแนวทางการแก้ไข้ปัญหาที่ สนข. ได้ดำเนินการอยู่	รายงานการวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานด้าน Cybersecurity ของ สนข.
๒.๒ วิเคราะห์แนวทางการแก้ไข้ปัญหา ความพร้อมของทรัพยากรที่ สนข. ใช้ในการยับยั้งป้องกันภัยทางไซเบอร์	
๒.๓ รายงานสรุปผลการวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานด้าน Cybersecurity ของ สนข.	
๓. การปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ของ สนข.	
๓.๑ พิจารณาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของอุปกรณ์หรือซอฟต์แวร์ป้องกันภัยด้าน Cybersecurity ให้พร้อมต่อภัยคุกคามในปัจจุบัน	รายงานผลการดำเนินงานตามแผนการพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ของ สนข.
๓.๒ จัดฝึกอบรม ประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่องค์ความรู้ด้าน Cybersecurity ให้แก่บุคลากร สนข.	
๓.๓ สรุปรายงานผลการดำเนินงานตามแผนการพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ของ สนข.	

(๔) **มาตรการในการรักษาความปลอดภัยและระบบพิสูจน์ตัวตน (Active Directory: AD)** ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ของ สนข. มีการกำหนดนโยบายและมาตรการในการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด โดยใช้ทั้งอุปกรณ์ฮาร์ดแวร์และระบบซอฟต์แวร์ในการทำงานร่วมกันเพื่อป้องกันการโจมตีและบุกรุกเข้ามายังระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ของ สนข. โดยในส่วนของฮาร์ดแวร์มีการกำหนดมาตรการ (Policy) ผ่านอุปกรณ์ Firewall ของ Fortigate ซึ่งใช้คัดกรองแพ็กเก็ตข้อมูล (Packet Filter) ที่ผ่านเข้ามาภายในระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ของ สนข. จากเครือข่ายภายนอก เช่น เครือข่ายของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเครือข่ายสื่อสารข้อมูลเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐ เครือข่ายอินเทอร์เน็ต และใช้ซอฟต์แวร์ระบบพิสูจน์ตัวตน(Active Directory: AD) ทำหน้าที่จัดเก็บทะเบียนผู้ใช้งานเพื่อกำหนดตัวตนและสิทธิ์การใช้งานของผู้ใช้แต่ละคนดังนี้

- (๑) การพิสูจน์ตัวตนในการใช้งานระบบ (Authentication)
- (๒) การตรวจสอบสิทธิ์ในการใช้งานหรือการเข้าถึงระบบตามที่กำหนด (Authorization)
- (๓) การเก็บข้อมูลและบันทึกว่าแต่ละคนได้ดำเนินการอะไรในระบบบ้าง เพื่อเก็บไว้เป็นข้อมูลในการตรวจสอบ (Accounting)

**๒.๓ ความต้องการ ความคาดหวัง ของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนา
ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.**

สนข. โดย กพร. ได้ดำเนินการสำรวจความต้องการ ความคาดหวังต่อการให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจรของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมอบหมายให้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีเป็นที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจ โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัด คค. ผลสำรวจพบว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความต้องการ ความคาดหวัง สรุปได้ดังนี้

ผลการสำรวจฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

- ๑) ต้องการได้รับข้อมูลและสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่รวดเร็วและทันสมัย
- ๒) ต้องการให้ สนข. เสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนโครงการที่จะดำเนินงาน ให้ส่วนราชการได้รับทราบทางสื่อต่าง ๆ เพื่อส่วนราชการจะได้สื่อสารให้ประชาชนในพื้นที่ที่มีส่วนได้เสีย หรือได้รับผลกระทบได้รับทราบล่วงหน้า
- ๓) ต้องการให้ สนข. สนับสนุนข้อมูลได้ทันทีทันใดเมื่อผู้บริหารต้องการ
- ๔) ต้องการให้ สนข. เป็นศูนย์กลางรวบรวมข้อมูลโครงการเกี่ยวกับการจราจร/ขนส่งของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ๕) ต้องการให้ สนข. เป็นศูนย์กลางข้อมูลในระดับนโยบายด้านคมนาคม มีการบูรณาการข้อมูลหรือคลังข้อมูลที่ใช้เป็นแหล่งอ้างอิง เปรียบเทียบ การคมนาคมของประเทศระหว่างหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม ซึ่งสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก ข้อมูลครบถ้วน ถูกต้อง
- ๖) ต้องการให้ สนข. มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความรู้ในการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานให้เข้าถึงได้ง่าย โดยการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) มาประยุกต์ใช้
- ๗) ต้องการให้ สนข. ปรับปรุงข้อมูลการประมวลผลแบบจำลอง (Run Simulation Process) สำหรับแบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Urban Model: eBUM) ให้มีความถูกต้องชัดเจน (Validity)
- ๘) ต้องการให้ สนข. ทันต่อเทคโนโลยีที่ปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็ว มีแนวคิดหรือเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่ทำให้การคมนาคมของประเทศพัฒนาและสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้
- ๙) ต้องการให้ สนข. เป็นหน่วยให้คำปรึกษาทางด้านวิชาการในการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งนับวันจะเพิ่มมากขึ้น คาดหวังว่าระบบการแก้ไขปัญหาจราจรที่ดีขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร
- ๑๐) ต้องการให้ สนข. ปรับปรุงข้อมูลในเว็บไซต์ให้ครบถ้วน เป็นปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในส่วนรายงานโครงการซึ่งเป็นข้อมูลที่น่าสนใจมากสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ๑๑) ต้องการให้ สนข. ปรับปรุงเนื้อหาข้อมูลที่สื่อสารช่องทาง Social Media ทั้ง Facebook, Twitter และ Line ให้มีความน่าสนใจ ทันเวลา และเหมาะสมกับลักษณะสื่อ

ผลการสำรวจฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

- ๑) ต้องการให้ สนข. มีแบบจำลองการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศไทยที่มีระบบความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ๒) ต้องการให้ สนข. มีข้อมูลและระบบฐานข้อมูลเพื่อใช้ในการจัดทำแผนงานและโครงการให้บรรลุเป้าหมายในอนาคต การวางแผนด้านการขนส่งที่ถูกต้อง ทันเวลาอยู่เสมอ ตลอดจนมีการประชาสัมพันธ์ที่ดีและครบถ้วน ทำให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาต่อยอดให้การวางแผนด้านการขนส่งสามารถปฏิบัติได้อย่างแม่นยำ
- ๓) ต้องการให้ สนข. ในฐานะที่มีบุคลากรโอนย้ายไปสังกัดอยู่ในกรมการขนส่งทางรางประชาสัมพันธ์หน้าที่ของกรมการขนส่งทางรางให้มีความชัดเจน
- ๔) ต้องการให้ สนข. จัดทำบทสรุป และถ่ายทอดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ติดตามผลอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ และเผยแพร่ในเว็บไซต์
- ๕) ต้องการให้ สนข. เป็นหน่วยงานกลางของกระทรวงคมนาคมที่รวบรวมข้อมูลด้านแผนงานโครงการในภาพรวมของกระทรวงคมนาคม ตลอดจนการบูรณาการข้อมูลของทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวง มีระบบฐานข้อมูลที่หน่วยงานอื่นสามารถเข้าถึง อ้างอิงได้ และนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างรวดเร็ว ทันทุกที่ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความเป็นอัจฉริยะ
- ๗) ต้องการให้ สนข. ศึกษาแนวทางในการพัฒนาการเก็บข้อมูลตัวชี้วัดร่วมกับกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้มีแนวทางการดำเนินงานให้กรมการขนส่งทางบกบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔

๒.๔ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ ๓ ปี ของ สนข. ฉบับที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒

ศทท. ได้ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ ๓ ปี ของ สนข. ฉบับที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒ ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๒ พบว่า ยังมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมหลัก ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ จำนวน ๗ เรื่อง จำแนกตามยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรมหลักที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ	ผลการดำเนินงาน	หมายเหตุ (สถานะ ณ เดือนมกราคม ๒๕๖๓)
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ จัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย/ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ มาตรฐานด้านการขนส่งและ จราจรที่สนับสนุนการนำ เทคโนโลยีดิจิทัลมา ประยุกต์ใช้	๑) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บท การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุก คน (กพข.)	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงแก้ไข (ร่าง) รายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และอยู่ระหว่างการ ตรวจรับเพื่อเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๕ (Draft Final Report)
	๒) โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วย เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า (กพข.)	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	อยู่ระหว่างที่ปรึกษาฯ จัดทำร่าง รายงานฉบับสมบูรณ์ และรายงาน กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ ไฟฟ้าในเมืองต้นแบบ

ยุทธศาสตร์	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรมหลักที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ	ผลการดำเนินงาน	หมายเหตุ (สถานะ ณ เดือนมกราคม ๒๕๖๓)
	๓) โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะในการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค (ศทท.)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	นำไปบรรจุใน (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยกำหนดดำเนินการปี ๒๕๖๕ วงเงินงบประมาณ ๔๐ ล้านบาท
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ	๔) ศูนย์กลางการเรียนรู้เทคโนโลยีการคมนาคมขนส่งของประเทศ (ศทท.)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	นำไปบรรจุใน (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยกำหนดดำเนินการปี ๒๕๖๕ วงเงินงบประมาณ ๒๐ ล้านบาท
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	๕) โครงการศึกษา วิเคราะห์ และออกแบบสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: E.A.) ของ สนข. (ศทท.)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	นำไปบรรจุใน (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยกำหนดดำเนินการปี ๒๕๖๕ วงเงินงบประมาณ ๕ ล้านบาท
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้และทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	-	-	-
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการ	๖) การศึกษาพัฒนาและจัดให้มีการนำเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกและนวัตกรรมมาใช้ในการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ (กพข.)	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน
	๗) โครงการพัฒนาสื่ออิเล็กทรอนิกส์และระบบการเรียนรู้ด้านการขนส่งและจราจร (e-Learning) (ศทท.)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	นำไปบรรจุใน (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยกำหนดดำเนินการปี ๒๕๖๕ วงเงินงบประมาณ ๑.๕ ล้านบาท

จากการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ พบปัญหา/อุปสรรคและปัจจัยความสำเร็จในการดำเนินงาน ดังนี้

■ ปัญหา/อุปสรรค

(๑) งบประมาณในการดำเนินโครงการ

โครงการ/กิจกรรมบางเรื่องที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ และกรอบแนวทางการดำเนินงาน SMART OTP จำเป็นต้องใช้งบประมาณเพื่อดำเนินการจ้างที่ปรึกษา และความพร้อมของ

หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการ ประกอบกับการจัดทำค่าของงบประมาณต้องปฏิบัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ทำให้ยังไม่สามารถดำเนินการได้สำเร็จตามที่แผนฯ กำหนดไว้

■ **ปัจจัยความสำเร็จ**

(๑) การบริหารจัดการโครงการ

โครงการ/กิจกรรมที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ และกรอบแนวทางการดำเนินงาน SMART OTP ที่ดำเนินการโดยการจ้างที่ปรึกษาจะสำเร็จตามที่กำหนดไว้ในแผนฯ หรือไม่ ขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ/กิจกรรมนั้นสามารถกำกับที่ปรึกษาให้ดำเนินงานตามขั้นตอนที่กำหนดในขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (Term of Reference : TOR) ในสัญญาจ้างฯ ได้ครบถ้วน ตรงตามแผนและกรอบระยะเวลาที่กำหนด และมีการติดตามการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

(๒) การติดตามความก้าวหน้าการดำเนินโครงการ/กิจกรรมเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง

บทที่ ๓

วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกด้วย SWOT และ TOWS Matrix เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.

- ◆ จุดแข็ง (Strengths: S) และจุดอ่อน (Weaknesses: W)
- ◆ โอกาส (Opportunities: O) และภัยคุกคาม (Threats: T)
- ◆ การวิเคราะห์ TOWS Matrix
- ◆ ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

๓.๑ จุดแข็ง (Strengths: S) และจุดอ่อน (Weaknesses: W)

จากบทที่ ๒ นำข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในมาวิเคราะห์ SWOT เพื่อหาปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง (Strengths: S) และปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน (Weaknesses: W) ที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. (ตารางที่ ๙)

ตารางที่ ๙ จุดแข็งและจุดอ่อนของการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.

จุดแข็ง (S)	จุดอ่อน (W)
S๑. สนข. มีอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และระบบเครือข่าย Internet เพียงพอต่อความต้องการใช้งานของเจ้าหน้าที่ สนข.	W๑. สนข. มีข้อมูลจำนวนมากมายถูกจัดเก็บในรูปแบบที่ไม่มีโครงสร้าง (Unstructure) ได้แก่ เอกสารรายงาน รูปภาพ ไฟล์ Word Excel PowerPoint ซึ่งยังไม่พร้อมต่อการใช้งานเพื่อการนำไปวิเคราะห์ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการพัฒนานโยบายแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรให้มีประสิทธิภาพ
S๒. สนข. เป็นหน่วยงานเดียวที่มีแบบจำลอง (Model) ด้านการขนส่งและจราจร ระดับประเทศ (NAM) และระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (e-Bum)	W๒. บุคลากร สนข. มีวุฒิการศึกษาหลากหลาย ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งแตกต่างกัน ส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการวิเคราะห์ จัดทำนโยบายและแผน แต่ยังไม่มีความรู้ ความเข้าใจต่อการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการปฏิบัติงานในทิศทางเดียวกัน
S๓. ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญ ต่อการปฏิบัติการที่สอดคล้องกับนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ระดับเหนือขึ้นไป และตอบสนองต่อบริบทการเปลี่ยนแปลงโดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี	W๓. สนข. มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการกระบวนการปฏิบัติงานสนับสนุน แต่ยังไม่ครอบคลุมกระบวนการปฏิบัติงานหลักของ สนข.

๓.๒ โอกาส (Opportunities: O) และภัยคุกคาม (Threats: T)

จากข้อมูลสภาพแวดล้อมภายนอกในบทที่ ๒ นำมาวิเคราะห์ SWOT หาปัจจัยที่เป็นโอกาส (Opportunities: O) และปัจจัยที่เป็นภัยคุกคาม (Threats: T) ที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. (ตารางที่ ๑๐)

ตารางที่ ๑๐ โอกาสและภัยคุกคามต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.

โอกาส (O)	ภัยคุกคาม (T)
O๑. รัฐบาลมีนโยบายและแผนระดับชาติเป็นกรอบการผลักดันให้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นกลไกในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไปสู่ดิจิทัลไทยแลนด์ O๒. รัฐบาลมีเป้าหมายชัดเจนในการเป็นรัฐบาลดิจิทัล โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อยและตรวจสอบได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการทำงานและเจ้าหน้าที่ของรัฐ O๓. มีกฎหมายให้อำนาจหน่วยงานของรัฐในการดำเนินการบริหารจัดการข้อมูลรองรับการเป็นรัฐบาลดิจิทัล O๔. ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ สนข. มีความต้องการให้ สนข. ปรับปรุงข้อมูลให้ครบถ้วน เป็นปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งแลกเปลี่ยนและเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อช่องทางต่าง ๆ ที่เข้าถึงได้ง่าย และสะดวก O๕. เทคโนโลยีดิจิทัลมีความก้าวหน้าสามารถนำมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้มีความสะดวกขึ้น	T๑. นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีดิจิทัลมีราคาสูงและพัฒนาอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ระบบหรืออุปกรณ์ล้าสมัยอย่างรวดเร็ว ในขณะที่งบประมาณภาครัฐมีจำกัด ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล T๒. การบุกรุกทางเครือข่ายง่ายขึ้น เพราะความเร็วในการสื่อสารข้อมูลมากขึ้น ทำให้การตรวจจับเพื่อป้องกันเหตุทำได้ยาก

๓.๓ การวิเคราะห์ TOWS Matrix

นำจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม ที่ได้จากการวิเคราะห์ SWOT มาวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ (ตารางที่ ๑๑)

ตารางที่ ๑๑ การวิเคราะห์ TOWS Matrix ของ สนข.

TOWS Matrix	โอกาส (O)	ภัยคุกคาม (T)
	O๑. รัฐบาลมีนโยบายและแผนระดับชาติเป็นกรอบการผลักดันให้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นกลไกในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไปสู่ดิจิทัลไทยแลนด์ O๒. รัฐบาลมีเป้าหมายชัดเจนในการเป็นรัฐบาลดิจิทัลโดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อยและตรวจสอบได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการทำงานและเจ้าหน้าที่ของรัฐ O๓. มีกฎหมายให้อำนาจหน่วยงานของรัฐในการดำเนินการบริหารจัดการข้อมูลรองรับการเป็นรัฐบาลดิจิทัล O๔. ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ สนข. มีความต้องการให้ สนข. ปรับปรุงข้อมูลให้ครบถ้วน เป็นปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งแลกเปลี่ยนและเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อช่องทางต่างๆ ที่เข้าถึงได้ง่ายและสะดวก O๕. เทคโนโลยีดิจิทัลมีความก้าวหน้าสามารถนำมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้มีความสะดวกขึ้น	T๑. นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีดิจิทัลมีราคาสูงและมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วส่งผลให้ระบบหรืออุปกรณ์ล้าสมัยอย่างรวดเร็ว ในขณะที่งบประมาณภาครัฐมีจำกัด ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล T๒. การบูรณาการเครือข่ายง่ายขึ้น เพราะความเร็วในการสื่อสารข้อมูลมากขึ้น ทำให้การตรวจจับเพื่อป้องกันเหตุทำได้ยาก
จุดแข็ง (S)	กลยุทธ์ (SO)	กลยุทธ์ (ST)
S๑. สนข. มีระบบเครือข่าย Internet เพียงพอต่อความต้องการใช้งานของเจ้าหน้าที่ สนข. S๒. สนข. เป็นหน่วยงานเดียวที่มีแบบจำลอง (Model) ด้านการขนส่งและจราจร ระดับประเทศ (NAM) และระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (e-Bum) S๓. ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญ ต่อการปฏิบัติการกิจที่สอดคล้องกับนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ระดับเหนือขึ้นไป และตอบสนองต่อการบริหารการเปลี่ยนแปลงโดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี	➤ S๑S๓O๑O๔ ศึกษา วิจัย วิเคราะห์ แนวทางและความเหมาะสมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาระบบคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดต้นทุนการขนส่ง (Digital Transport)	➤ S๓T๑T๒ ดูแล บำรุงรักษา อุปกรณ์เทคโนโลยีดิจิทัลให้พร้อมสนับสนุนการปฏิบัติงาน รวมทั้งให้มีความมั่นคง ปลอดภัย ต่อข้อมูลสารสนเทศ
จุดอ่อน (W)	กลยุทธ์ (WO)	กลยุทธ์ (WT)
W๑. สนข. มีข้อมูลจำนวนมากมายถูกจัดเก็บในรูปแบบที่ไม่มีโครงสร้าง (Unstructure) ได้แก่ เอกสารรายงาน รูปภาพ ไฟล์ Word Excel PowerPoint ซึ่งยังไม่พร้อมต่อการใช้งานเพื่อนำไปวิเคราะห์ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับการพัฒนานโยบายแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรให้มีประสิทธิภาพ W๒. บุคลากร สนข. มีวุฒิการศึกษาหลากหลาย ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งแตกต่างกัน ส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการวิเคราะห์จัดทำนโยบายและแผน แต่ยังมีความรู้ ความเข้าใจต่อการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการปฏิบัติงานไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน W๓. สนข. มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการกระบวนการปฏิบัติงานสนับสนุน แต่ยังไม่ครอบคลุมกระบวนการปฏิบัติงานหลักของ สนข.	➤ W๑O๓O๔ ปรับปรุงการจัดเก็บและจัดทำข้อมูลให้เป็นมาตรฐานตามหลักธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance) รวบรวมไว้เป็นฐานข้อมูลพร้อมต่อการนำไปใช้ประโยชน์และการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก ➤ W๒O๒ พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ทักษะ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการปฏิบัติงานให้ง่ายและสะดวกขึ้น ➤ W๓O๕ ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงาน	-

๓.๔ ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

ผลจากการวิเคราะห์ TOWS Matrix สามารถสรุปเป็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ (ตารางที่ ๑๒)

ตารางที่ ๑๒ ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข.

ยุทธศาสตร์		
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ส่งเสริม สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการพัฒนาระบบคมนาคมให้มีคุณค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสังคม	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ส่งเสริม สนับสนุน การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการปฏิบัติงานของ สนข. ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดต้นทุน	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เพิ่มศักยภาพปัจจัยสนับสนุนเพื่อการพัฒนาไปสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล
กลยุทธ์		
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ (S๒S๓O๑O๔) ศึกษา วิจัย วิเคราะห์ แนวทางและความเหมาะสมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาระบบคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดต้นทุนการขนส่ง (Digital Transport)	กลยุทธ์ที่ ๒.๑ (W๓O๕) ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงาน	กลยุทธ์ที่ ๓.๑ (W๑O๓O๔) ปรับปรุงการจัดเก็บและจัดทำข้อมูลให้เป็นมาตรฐานตามหลักธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance) รวบรวมไว้เป็นฐานข้อมูล พร้อมต่อการนำไปใช้ประโยชน์และการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก
		กลยุทธ์ที่ ๓.๒ (W๒O๒) พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลและสามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการปฏิบัติงานให้ง่ายและสะดวกขึ้น
		กลยุทธ์ที่ ๓.๓ ดูแล บำรุงรักษา อุปกรณ์เทคโนโลยีดิจิทัลให้พร้อมสนับสนุนการปฏิบัติงาน รวมทั้งให้มีความมั่นคง ปลอดภัย ต่อข้อมูลสารสนเทศ

บทที่ ๔

แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

- ◆ วิสัยทัศน์
- ◆ พันธกิจ
- ◆ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัดความสำเร็จ
- ◆ กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินการ
- ◆ ความเชื่อมโยงสอดคล้องระหว่างแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ กับแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของชาติและของกระทรวงคมนาคม
- ◆ การแปลงแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ไปสู่การปฏิบัติ
- ◆ แผนงาน โครงการ กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)
- ◆ การติดตามและประเมินผล

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกด้วย SWOT และ TOWS Matrix ในบทที่ ๓ สามารถจัดทำทิศทางการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สนข. สรุปได้ดังนี้

๔.๑ วิสัยทัศน์

“ยกระดับ สนข. ให้เป็นองค์กรดิจิทัล”

ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ร้อยละความพึงพอใจของเจ้าหน้าที่ สนข. ต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

๔.๒ พันธกิจ

- ๑) จัดทำและขับเคลื่อน “แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข.” ให้สอดคล้องกับนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลทุกระดับ
- ๒) จัดทำ ปรับปรุง บูรณาการข้อมูลในระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของ สนข. ให้มีคุณภาพตามหลักธรรมาภิบาล (Data Governance) และเผยแพร่ข้อมูลให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ๓) พัฒนา ปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยี (Hardware) และรักษาความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศ
- ๔) สนับสนุนการพัฒนาบุคลากร สนข. ให้มีความรู้ ทักษะด้านดิจิทัล

๔.๓ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัด

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ส่งเสริม สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีคุณค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสังคม	๑. มีนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ผู้ใช้บริการระบบคมนาคมมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด	จำนวนนโยบายและแผนที่มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้พัฒนาระบบคมนาคม
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ส่งเสริม สนับสนุน การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการปฏิบัติงานของ สนข. ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดต้นทุน	๒. กระบวนการปฏิบัติงานของ สนข. มีประสิทธิภาพ (ทำน้อยได้มาก) และตอบสนองต่อความต้องการของผู้รับบริการ	จำนวนกระบวนการปฏิบัติงานที่ปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เพิ่มศักยภาพปัจจัยสนับสนุนเพื่อการพัฒนาไปสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล	๓. ข้อมูลมีมาตรฐาน พร้อมใช้งาน และ พร้อม เชื่อมโยง กับหน่วยงานภายนอก ๔. บุคลากร สนข. มีความรู้ทักษะดิจิทัล พร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงเป็นองค์กรดิจิทัล ๕. มีอุปกรณ์ดิจิทัลสนับสนุนการปฏิบัติงานเพียงพอ รวมทั้งมีความมั่นคง ปลอดภัยทางไซเบอร์	● จำนวนชุดข้อมูลมาตรฐานด้านการขนส่งและจราจรที่ พร้อม เชื่อมโยง กับหน่วยงานภายนอก ● ร้อยละบุคลากร สนข. ที่ได้รับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของข้าราชการและบุคลากรภาครัฐเพื่อการปรับเปลี่ยนเป็นรัฐบาลดิจิทัล ● จำนวนกิจกรรมการดำเนินการตามแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์

๔.๔ กลยุทธ์และแนวทางดำเนินการ

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แนวทางดำเนินการ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ส่งเสริม สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการพัฒนาระบบคมนาคมให้มีคุณค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสังคม เป้าประสงค์ ๑. มีนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ผู้ให้บริการระบบคมนาคมมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด	กลยุทธ์ที่ ๑.๑ ศึกษา วิจัย วิเคราะห์ แนวทางและความเหมาะสมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาระบบคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดต้นทุนการขนส่ง (Digital Transport)	- นโยบาย แผน - Big Data Analysis
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ส่งเสริม สนับสนุน การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการปฏิบัติงานของ สนข. ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดต้นทุน เป้าประสงค์ ๒. กระบวนการปฏิบัติงานของ สนข. มีประสิทธิภาพ (ทำน้อย ได้มาก) และตอบสนองต่อความต้องการของผู้รับบริการ	กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงาน	- E-Office - ระบบติดตามประเมินผลแผนงาน/โครงการ ภายใน สนข. - E.A. - กระบวนการสร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับเครือข่าย
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เพิ่มศักยภาพปัจจัยสนับสนุนเพื่อการพัฒนาไปสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล เป้าประสงค์ ๓. ข้อมูลมีมาตรฐาน พร้อมใช้งาน และพร้อมเชื่อมโยงกับหน่วยงานภายนอก ๔. บุคลากร สนข. มีความรู้ ทักษะดิจิทัล พร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงเป็นองค์กรดิจิทัล ๕. มีอุปกรณ์ดิจิทัลสนับสนุนการปฏิบัติงานเพียงพอ รวมทั้งมีความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์	กลยุทธ์ที่ ๓.๑ ปรับปรุงการจัดเก็บและจัดทำข้อมูลให้เป็นมาตรฐานตามหลักธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance) รวบรวมไว้เป็นฐานข้อมูล พร้อมต่อการนำไปใช้ประโยชน์และการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก	- E-Library - ODM - Numtang - คันมิติ ครจร. - ระบบสื่อสาร - ระบบเผยแพร่ข้อมูล - เก็บข้อมูล - Format ข้อมูล - Open Data - Platform - Connect
	กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัล และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการปฏิบัติงานให้ง่ายและสะดวกขึ้น	- แผนพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล - หลักสูตรอบรม - KM
	กลยุทธ์ที่ ๓.๓ ดูแล บำรุงรักษา อุปกรณ์เทคโนโลยีดิจิทัลให้พร้อมสนับสนุนการปฏิบัติงาน รวมทั้งให้มีความมั่นคงปลอดภัย ต่อข้อมูลสารสนเทศ	- เช่าอุปกรณ์ดิจิทัลสำรวจความเร็วรถยนต์ เช่น โดรน - จัดหา บำรุง รักษา Hardware Software

๔.๕ ความเชื่อมโยงสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กับยุทธศาสตร์ของนโยบายและแผนระดับต่างๆ

แผนระดับ ๑

ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐

▶ ย. ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

▶ ย. ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

แผนระดับ ๒

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็นที่ ๗
โครงสร้างพื้นฐาน
ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

▶ ย. ๓ การสร้างความ
เข้มแข็งทางเศรษฐกิจ
และแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

▶ ย. ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ
การป้องกันการทุจริตประพฤติ
ชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย

▶ ย. ๗ การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
และระบบโลจิสติกส์

แผนระดับ ๓

นโยบายรัฐบาล “Thailand ๔.๐”

ข้อ ๖.๑๘ ส่งเสริม
ภาคเศรษฐกิจดิจิทัล
และวางรากฐานของ
เศรษฐกิจดิจิทัล
ให้เริ่มขับเคลื่อนได้
อย่างจริงจัง

นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

- ▶ ย. ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูง
ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ
- ▶ ย. ๒ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
- ▶ ย. ๓ สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
- ▶ ย. ๔ ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล
- ▶ ย. ๕ พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล
- ▶ ย. ๖ สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

(ร่าง) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของ ประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕

- ▶ ย. ๑ ยกระดับหน่วยงานภาครัฐไปสู่องค์กรดิจิทัล
- ▶ ย. ๒ พัฒนาและบูรณาการแพลตฟอร์มดิจิทัลภาครัฐ
- ▶ ย. ๓ ส่งเสริมการเปิดเผยข้อมูลดิจิทัลภาครัฐ
และการใช้ข้อมูล

แผนยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔

- ▶ ปย. ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อ
สิ่งแวดล้อม”
- ▶ ปย. ๒ “ปลอดภัยและมั่นคง”
- ▶ ปย. ๓ “ประสิทธิภาพและ
ขีดความสามารถ”
- ▶ ปย. ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อน
ยุทธศาสตร์”

แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวง คมนาคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) (แผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑)

- ▶ ย. ๑ พัฒนา Digital Logistics
- ▶ ย. ๒ พัฒนา Smart Mobility
- ▶ ย. ๓ สร้าง Digital Transport Ecosystem
- ▶ ย. ๔ ยกระดับ Digital Transport Data
- ▶ ย. ๕ สร้าง Digital Government Platform

แผนปฏิบัติการราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

- ▶ ปย. ๑ พัฒนานโยบายและแผนงาน
คมนาคมเพื่อการพัฒนา
ประเทศอย่างยั่งยืน
- ▶ ปย. ๒ ผลักดันนโยบายและ
แผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ
- ▶ ปย. ๓ พัฒนาระบบสนับสนุนการ
บรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ

แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

- ▶ ย. ๑ ส่งเสริม สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีคุณค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสังคม
- ▶ ย. ๒ ส่งเสริม สนับสนุน การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการปฏิบัติงานของ สนข. ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดต้นทุน
- ▶ ย. ๓ เพิ่มศักยภาพปัจจัยสนับสนุนเพื่อการพัฒนาไปสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

๔.๖ การแปลงแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ไปสู่การปฏิบัติ

การแปลงแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ไปสู่การปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญ เนื่องจากเป็นกระบวนการที่จะผลักดันหรือขับเคลื่อนการดำเนินงาน/โครงการ/กิจกรรมที่สำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์ให้สามารถบรรลุผลสำเร็จและผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างเป็นรูปธรรม

สนข. ได้วางระบบการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ไปสู่การปฏิบัติผ่านกลไกการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี (Action Plan) ประกอบด้วย แผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่สำคัญและตัวชี้วัดสำหรับใช้ประกอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ณ สิ้นปีงบประมาณ ตลอดจนการสื่อสารยุทธศาสตร์ดังกล่าวไปยังบุคลากรทุกระดับให้แก่ผู้บริหารภายใน สนข. (รอง ผอ.สนข. ผอ.สำนัก/กอง/ศูนย์ และหัวหน้ากลุ่ม) และเจ้าหน้าที่ สนข. รวมทั้งสื่อสารไปยังภายนอกองค์กร ผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์ต่างๆ เช่น การประชุมสัมมนา ผ่านพบ ไปสเตอร์ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ทั้ง Website, E-mail, Facebook, Line เป็นต้น

๔.๗ แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๔.๗.๑ ผอ.สนข. ได้มีบัญชาเมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๓ ท้ายหนังสือ ศทท. ที่ คค ๐๘๐๔.๒/๔๐๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ มอบหมายให้ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. พิจารณาเพิ่มเติมข้อมูลแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่รับผิดชอบ เพื่อบรรจุใน (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๔.๗.๒ ศทท. ได้ดำเนินการปรับปรุงข้อมูลแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ของ “(ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒” ตามที่ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. เสนอ และพิจารณาแผนงาน/โครงการ เพิ่มเติมจากแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และคำขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ของ สนข. และมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๔.๒/ว ๕๓ ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ขอความอนุเคราะห์ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. พิจารณา ดังนี้

๑) (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๒) ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม ภายใต้ (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

เพื่อ ศทท. ประมวลข้อมูลก่อนนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการ ICT พิจารณาเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ต่อไป

๔.๗.๓ ในคราวประชุมคณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของ สนข. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๓ ได้มีการพิจารณา (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการ (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยให้ฝ่ายเลขานุการฯ (ศทท.) ดำเนินการตามความเห็นที่ประชุม และแจ้งเวียนคณะกรรมการ ICT ของ สนข. พิจารณาก่อนนำเสนอ ผอ.สนข. พิจารณาให้ความเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

๕.๗.๔ ศทท. ได้ปรับปรุงเพิ่มเติมตามความเห็นที่ประชุมและมีหนังสือ ที่ ๐๘๐๔.๒/ว ๑๕๕ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓ แจ้งเวียนคณะกรรมการ ICT ของ สนข. พิจารณากายในวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ โดยไม่มีกรรมการขอแก้ไขและได้เห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) แล้ว

๕.๗.๕ ผอ.สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) แล้ว โดยแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ ดังกล่าว มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ทั้งหมด จำนวน ๓๒ เรื่อง วงเงินงบประมาณรวม จำนวน ๓๘๘.๓๔ ล้านบาท (ตารางที่ ๑๓)

ตารางที่ ๑๓ ตารางแสดง แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม	งบประมาณ (ลบ.)	ระยะเวลาดำเนินการและงบประมาณ (ลบ.)			ผู้รับผิดชอบ
				๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ส่งเสริม สนับสนุนการ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ดิจิทัลเพื่อการพัฒนา ระบบคมนาคมให้มี คุณค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และสังคม	กลยุทธ์ที่ ๑.๑ ศึกษา วิจัย วิเคราะห์ แนวทางและความเหมาะสม การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ในการพัฒนาระบบคมนาคม ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด ต้นทุนการขนส่ง (Digital Transport)	(๑) ศึกษาออกแบบระบบการเก็บค่าผ่านทางการเดินทาง เข้าพื้นที่ (Congestion Charges) ในเขตกรุงเทพมหานคร	๒๕.๐๐๐๐	-	-	✓ (๑๐.๐๐)	กจร.
		(๒) การศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบใหม่ กรณีเทคโนโลยีไฮเปอร์ลูปสำหรับประเทศไทย	๒๕.๐๐๐๐	-	✓ (๑๐.๐๐)	✓ (๑๕.๐๐)	กพข.
		(๓) การศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนาระบบการจราจร และขนส่งอัจฉริยะในภูมิภาค	๔๐.๐๐๐๐	-	-	✓	ศทท.
		(๔) การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้เชื่อมต่อในการ เดินทางของประชาชน	-	-	-	-	สตร.
		(๕) ศึกษาออกแบบระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรด้วย เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI : Artificial Intelligence)	๒๐.๐๐	-	✓	✓	กพข.
		(๖) การศึกษาระบบการขนส่งผู้โดยสาร First mile and Last mile ด้วยระบบยานยนต์ไร้คนขับ (Autonomous Vehicles)	๒๐.๐๐	-	✓ (๙.๐๐)	✓ (๑๑.๐๐)	กพข.
		(๗) การศึกษาผลกระทบและเตรียมการรองรับการเปลี่ยนแปลง เทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านคมนาคม กรุงเทพมหานคร	๒๐.๐๐	-	✓ (๘.๐๐)	✓ (๑๒.๐๐)	กพข.
		(๘) แผนพัฒนาเทคโนโลยีเปลี่ยนโลก	๒๕.๐๐	-	✓	✓	กพข.
		(๙) การศึกษาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการขนส่งสินค้า ให้มีประสิทธิภาพ	๒๐	-	✓	✓	กพข.
		(๑๐) งานวิจัยและพัฒนา ข้อเสนอแนวคิดการประยุกต์ใช้ เทคโนโลยีกับการแก้ไขปัญหาการขนส่งและการจราจร	-	-	✓	✓	กพข.

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม	งบประมาณ (ลบ.)	ระยะเวลาดำเนินการและงบประมาณ (ลบ.)			ผู้รับผิดชอบ
				๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
		(๑๑) โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า ^๑	-	✓	-	-	กพข.
		(๑๒) การศึกษาพัฒนาและจัดให้มีการนำเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกและนวัตกรรมมาใช้ในการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ ^๑	-	✓	-	-	กพข.
		(๑๓) การศึกษาการพัฒนา นวัตกรรมระบบวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) เพื่อการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและการเดินทางของคนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร ^๑	๒๕.๕๕	✓ (๕.๑๑)	✓ (๒๐.๔๔)	-	ศทท.
		(๑๔) การศึกษาการพัฒนา นวัตกรรมระบบวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) เพื่อการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก และการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ ๒ ^๒	๑๐.๐๐๐๐	-	-	✓	ศทท.
		(๑๕) การวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อนำไปใช้ต่อยอดในการจัดทำนโยบายและแผน	-	-	-	✓	สำนัก/กอง/ ศูนย์/ สำนักงาน โครงการ
		(๑๖) โครงการจัดทำแผนการกำกับบริหารจัดการระบบตัวร่วม	๓๖.๒๙๒	✓ (๗.๒๕๘๔)	✓ (๑๔.๕๑๖๘)	✓ (๑๔.๕๑๖๘)	สตร.

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม	งบประมาณ (ลบ.)	ระยะเวลาดำเนินการและงบประมาณ (ลบ.)			ผู้รับผิดชอบ
				๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
		(๑๗) การศึกษาความเป็นไปได้ในการนำอากาศยานไร้คนขับ (Drone) มาใช้ในการสำรวจข้อมูลเพื่อวางแผนด้านคมนาคมและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนเชิงพื้นที่กรุงเทพมหานคร ^๔	๑๕.๐๐	-	✓ (๖.๐๐)	✓ (๙.๐๐)	สผป.
		(๑๘) การศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร ^๔	๑๐.๐๘๘๕	-	✓ (๔.๐๓๕๔)	✓ (๖.๐๕๓๑)	กจร.
		(๑๙) การศึกษาพัฒนาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ ระยะที่ ๒ ^๔	๑๘.๐๐	-	✓ (๑๐.๘๐)	✓ (๗.๒๐)	ศทท.
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ส่งเสริม สนับสนุน การประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ กระบวนการปฏิบัติงาน ของ สนข. ให้มีความ สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ต้นทุน	กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ปรับปรุงกระบวนการ ปฏิบัติงาน (Digital Transformation)	(๒๐) การศึกษา วิเคราะห์ และออกแบบสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: E.A.) ของ สนข. ^๑	๒.๐๐๐๐	-	-	✓	ศทท.
		(๒๑) การลดสำเนา (Paperless) โดยการพัฒนา ระบบ e-office					
		(๒๑.๑) การใช้ e-office ในการติดตามตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน เพื่อรายงานผลได้อย่างรวดเร็วและทันการณ์ ^๑	-	✓	✓	✓	ศทท. ร่วมกับ สำนัก/ กอง/ สำนักงาน โครงการ/ กพร./กตส.
		(๒๑.๒) การใช้ e-office ในการประเมินผลการปฏิบัติราชการ (KPI) ^๑	-	✓	✓	✓	ศทท. ร่วมกับ สำนัก/ กอง/ สำนักงาน โครงการ/ กพร./กตส.

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม	งบประมาณ (ลบ.)	ระยะเวลาดำเนินการและงบประมาณ (ลบ.)			ผู้รับผิดชอบ
				๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
		(๒๒) การพัฒนากระบวนการปฏิบัติงาน (ทำน้อย ได้มาก)					
		(๒๒.๑) กิจกรรมนำร่องพัฒนากระบวนการที่มี ปัญหาในการปฏิบัติงาน - กระบวนการสร้างคุณค่า - กระบวนการสนับสนุน	-	-	✓	✓	- กพร. ในฐานะ ผู้รับผิดชอบ กระบวนการ - ศทท. ในฐานะ ผู้รับผิดชอบ เครื่องมือ ดิจิทัล - สำนัก/ กอง/ศูนย์/ สำนักงาน โครงการ/ กตส. ในฐานะ แหล่งข้อมูล
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เพิ่มศักยภาพปัจจัย สนับสนุนเพื่อการพัฒนาไปสู่การเป็น องค์กรดิจิทัล	กลยุทธ์ที่ ๓.๑ ปรับปรุงการจัดเก็บและ จัดทำข้อมูลให้เป็นมาตรฐาน ตามหลักธรรมาภิบาลข้อมูล ภาครัฐ (Data Governance) รวบรวมไว้เป็นฐานข้อมูล พร้อมต่อการนำไปใช้ ประโยชน์และการเชื่อมโยง ข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก	(๒๓) การเก็บข้อมูล					
		(๒๓.๑) การศึกษาสำรวจการเดินทางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) ^{๒/๓}	๕๐.๐๐๐๐	-	✓	✓	ศทท.
		(๒๓.๒) การพัฒนาวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้ เทคโนโลยีดิจิทัล ^๑	-	-	-	✓	ศทท.
		(๒๔) การปรับปรุงข้อมูลให้เป็นดิจิทัลตามหลักธรรมาภิบาล					
		(๒๔.๑) การปรับปรุงและจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบดิจิทัล ^๑	-	-	✓	✓	ศทท.
		(๒๔.๒) ปรับปรุงฐานข้อมูลและแบบจำลอง ^๑	-	✓	✓	✓	ศทท.

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม	งบประมาณ (ลบ.)	ระยะเวลาดำเนินการและงบประมาณ (ลบ.)			ผู้รับผิดชอบ
				๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
		(๒๕) การเชื่อมโยงข้อมูล					
		(๒๕.๑) การเชื่อมโยงบูรณาการข้อมูลทั้งภายในและภายนอก ^{๑)}	-	-	-	✓	ศทท.
		(๒๖) การเผยแพร่ สื่อสาร ข้อมูล					
		(๒๖.๑) การพัฒนาช่องทางการสื่อสาร ^{๑)}	-	-	-	✓	ศทท.
		(๒๗) การเปิดเผยข้อมูล					
		(๒๗.๑) การเปิดเผยข้อมูลภาครัฐ (Open Data) ^{๑)}	-	✓	✓	✓	ศทท.
	กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาบุคลากรให้มี ความรู้ ทักษะด้าน เทคโนโลยีดิจิทัล และใช้ เทคโนโลยีดิจิทัลในการ ปฏิบัติงานให้ง่ายและ สะดวกขึ้น	(๒๘) แผนพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล					
		(๒๘.๑) แผนพัฒนาความรู้ ทักษะด้านดิจิทัลของ เจ้าหน้าที่ สนข. ตามหลักสูตร คค.	-	✓	✓	✓	สบก.
		(๒๙) ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ สนข.					
		(๒๙.๑) ฝึกอบรม Cyber Secure ^{๒)}	-	✓	✓	✓	ศทท.
		(๒๙.๒) ฝึกอบรมการใช้งานอิเล็กทรอนิกส์ ^{๒)}	-	✓	✓	✓	ศทท.
		(๒๙.๓) ฝึกอบรมเพิ่มทักษะดิจิทัลสู่ SMART OTP ^{๒)}	-	✓	✓	✓	ศทท.
		(๒๙.๔) ฝึกอบรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการ สื่อสาร (ICT) ของ สนข. ประจำปี ^{๒)}	-	✓	✓	✓	ศทท.
		(๓๐) ศูนย์ข้อมูลเพื่อการเรียนรู้					
		(๓๐.๑) การบูรณาการศูนย์ข้อมูลการขนส่งและจราจร ^{๒)}	๒๐.๐๐๐๐	-	-	✓	ศทท.
		(๓๐.๒) การพัฒนาสื่ออิเล็กทรอนิกส์และระบบการเรียนรู้ ด้านการขนส่งและจราจร (e-Learning) ^{๑)}	๑.๕๐๐๐	-	-	✓	ศทท./สบก. ร่วมกับสำนัก/ กอง/ศูนย์/ สำนักงาน โครงการ/กพร/ กตส.

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม	งบประมาณ (ลบ.)	ระยะเวลาดำเนินการและงบประมาณ (ลบ.)			ผู้รับผิดชอบ
				๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
	กลยุทธ์ที่ ๓.๓ ดูแล บำรุงรักษา อุปกรณ์เทคโนโลยีดิจิทัลให้พร้อมสนับสนุนการปฏิบัติงานรวมทั้งให้มีความมั่นคงปลอดภัย ต่อข้อมูลสารสนเทศ	(๓๑) จัดหา บำรุง รักษา อุปกรณ์ดิจิทัล					
		(๓๑.๑) การจัดซื้อครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ทดแทน ^๑	-	✓	✓	✓	ศทท.
		(๓๑.๒) การจ้างเหมาบำรุงรักษาซอฟต์แวร์ (Software maintenance) และอุปกรณ์ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ^๑	-	✓	✓	✓	ศทท.
		(๓๑.๓) การบริหารจัดการระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ^๑	-	✓	✓	✓	ศทท.
		(๓๒) การป้องกัน แก้ไขปัญหา					
		(๓๒.๑) การบริหารความเสี่ยงด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ^๑	-	✓	✓	✓	ศทท.
		(๓๒.๒) การแก้ไขปัญหาจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนและภัยพิบัติด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ^๑	-	✓	✓	✓	ศทท.
		(๓๒.๓) การรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ ^๑	-	✓	✓	✓	ศทท.

หมายเหตุ^๑ แผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๓ ปี ของ สนข. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒) และ Smart OTP

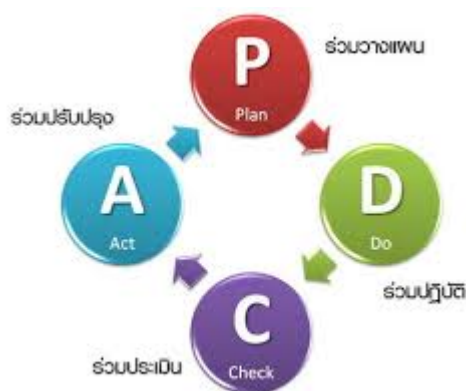
^๒ แผนปฏิบัติการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

^๓ เอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓

^๔ เอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔

๔.๘ การติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลเป็นกลไกสำคัญเพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานทราบถึงความก้าวหน้า ความสำเร็จ หรือความล้มเหลวของการดำเนิน แผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม ตามแผน และนำไปสู่การทบทวนปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ส่งผลให้การดำเนินงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่ร่วมกันกำหนด ทั้งนี้ สนข. ได้นำกระบวนการ PDCA (Deming Cycle) มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานภายใน สนข. ให้ดียิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑) กำหนดยุทธศาสตร์หรืองาน/โครงการ (Plan) ๒) นำแผนไปสู่การปฏิบัติ (Do) ผ่านกระบวนการถ่ายทอดการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ ๓) ติดตามผลการดำเนินงานว่าเป็นไปตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้หรือไม่ (Check) และ ๔) หากพบว่าผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามที่กำหนดจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแผน (Action) (ภาพที่ ๑๙)



ภาพที่ ๑๙ กระบวนการ PDCA (Deming Cycle)

สำหรับการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มีศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) เป็นผู้ดำเนินการ โดยกำหนดให้มีการติดตามผลความก้าวหน้าการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรค และการบรรลุเป้าหมายในระดับผลผลิตและผลลัพธ์ในภาพรวมของแผนปฏิบัติการประจำปี รวมทั้งจัดทำรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานนำเสนอผู้บริหารทุกระดับทราบและดำเนินการปรับปรุงเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของแผนที่ได้กำหนด ทั้งนี้ กำหนดให้มีการดำเนินการต่อเนื่องอย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่	ระยะเวลาการติดตามผลการดำเนินงาน
ครั้งที่ ๑ (รอบ ๖ เดือน)	ระหว่างเดือนตุลาคม – เดือนมีนาคม
ครั้งที่ ๒ (รอบ ๑๒ เดือน)	ระหว่างเดือนเมษายน – เดือนกันยายน