



คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ ได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) สำหรับใช้เป็นกรอบและทิศทางการทำงานของ สนข. ในช่วงปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) นโยบายรัฐบาล นโยบายกระทรวงคมนาคม และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ เนื้อหาของแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ประกอบด้วย ๗ บท ได้แก่ บทที่ ๑ บทนำ ประกอบด้วย หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ กรอบแนวทางการจัดทำแผนฯ และผลที่คาดว่าจะได้รับ บทที่ ๒ ข้อมูลพื้นฐานของ สนข. ประกอบด้วย โครงสร้างองค์กรและอำนาจหน้าที่ของ สนข. รวมทั้งอัตรากำลังของ สนข. บทที่ ๓ สรุปผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการ สนข. พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ประกอบด้วย สรุปสาระสำคัญแผนฯ ผลการดำเนินงานตามประเด็นยุทธศาสตร์ และผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้เกี่ยวข้อง บทที่ ๔ การเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติราชการ สนข. พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ประกอบด้วย สาระสำคัญของแผนระดับที่ ๑ แผนระดับที่ ๒ แผนระดับที่ ๓ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม บทที่ ๕ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยที่มีผลกระทบ ประกอบด้วย การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กรของ สนข. และแนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ บทที่ ๖ แผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม แนวทางการพัฒนา แผนงาน/โครงการสำคัญ และประมาณการวงเงินงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และบทที่ ๗ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผล ประกอบด้วย แนวทางการขับเคลื่อนแผนฯ การขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ และแนวทางการติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

สำนักแผนงานในฐานะผู้จัดทำ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จะเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. ร่วมกันในการผลักดันสู่การเป็นองค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศต่อไป

สำนักแผนงาน
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กันยายน ๒๕๖๕

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ หลักการและเหตุผล	๑ - ๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการจัดทำแผนปฏิบัติการ สนช. พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๑ - ๒
๑.๓ กรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ สนช. พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๑ - ๒
๑.๓.๑ แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ สนช. ระยะ ๕ ปี และรายปี ตามมติ ครม.	๑ - ๒
๑.๓.๒ แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๑ - ๔
๑.๔ ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๑ - ๖
บทที่ ๒ ข้อมูลพื้นฐานของ สนช.	
๒.๑ โครงสร้างองค์กรและอำนาจหน้าที่ของ สนช.	๒ - ๑
๒.๑.๑ โครงสร้างองค์กรของ สนช.	๒ - ๑
๒.๑.๒ อำนาจหน้าที่ของ สนช.	๒ - ๒
๒.๑.๓ อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานภายใน สนช.	๒ - ๒
๒.๒ อัตรากำลังของ สนช.	๒ - ๑๖
บทที่ ๓ สรุปผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ สนช. พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕	
๓.๑ สรุปสาระสำคัญแผนปฏิบัติการ สนช. พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕	๓ - ๑
๓.๑.๑ แผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๓ - ๑
๓.๑.๒ แผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ พ.ศ. ๒๕๖๔ และ พ.ศ. ๒๕๖๕	๓ - ๔
๓.๒ ผลการดำเนินงานตามประเด็นยุทธศาสตร์	๓ - ๑๒
๓.๒.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคม เพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน	๓ - ๑๒
๓.๒.๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคม สู่การปฏิบัติ	๓ - ๑๓
๓.๒.๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จ ตามพันธกิจ	๓ - ๑๕
๓.๓ ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้อง ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕	๓ - ๑๗

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
บทที่ ๔ การเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติราชการ สนช. พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	
๔.๑ แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม	๔ - ๑
๔.๒ แผนระดับที่ ๒ ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม	๔ - ๘
๔.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	๔ - ๘
๔.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)	๔ - ๑๗
๔.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๔ - ๑๙
๔.๒.๔ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๔ - ๒๗
๔.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม	
๔.๓.๑ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)	๔ - ๓๑
๔.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๐	๔ - ๓๓
๔.๓.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๔ - ๓๕
๔.๓.๔ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๔ - ๓๗
๔.๓.๕ แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๖๗๐	๔ - ๔๓
๔.๔ นโยบายที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม	
๔.๔.๑ นโยบายรัฐบาล	๔ - ๔๘
๔.๔.๒ นโยบายประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) กับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๔ - ๕๔
๔.๔.๓ นโยบายกระทรวงคมนาคม	๔ - ๕๗
บทที่ ๕ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยที่มีผลกระทบ	
๕.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กรของ สนช.	๕ - ๑
๕.๑.๑ แนวคิดในการกำหนดประเด็นจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค	๕ - ๑
๕.๑.๒ การประชุมหารือร่วมกันเพื่อระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับการรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกของ สนช.	๕ - ๑
๕.๑.๓ การวิเคราะห์ SWOT	๕ - ๖
๕.๑.๔ การวิเคราะห์ TOWS Matrix	๕ - ๑๔
๕.๒ แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์	๕ - ๑๗

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
บทที่ ๖ แผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	
๖.๑ วิสัยทัศน์	๖ - ๑
๖.๒ พันธกิจ	๖ - ๒
๖.๓ ค่านิยม	๖ - ๒
๖.๔ แนวทางการพัฒนาของ สนข. พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖ - ๓
๖.๕ แผนงาน/โครงการสำคัญ ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖ - ๑๔
๖.๖ ประมาณการวงเงินงบประมาณรวม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖ - ๒๙
บทที่ ๗ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล	
๗.๑ แนวทางการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติ	๗ - ๑
๗.๒ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติ	๗ - ๒
๗.๓ แนวทางการติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๗ - ๓
ภาคผนวก มติคณะรัฐมนตรี กฎ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง	
ก มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ เรื่อง แนวทางการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี	
ข มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒ เรื่อง แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	
ค กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘	
ง กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒	
จ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒	
ฉ แนวทางการเสนอแผนระดับที่ ๓ เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี	

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
๒ - ๑	แสดงอัตรากำลังของ สนข. ณ วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๕	๒ - ๑๖
๓ - ๑	ตัวชี้วัดประสิทธิผลการเป็น “องค์กรนำ”	๓ - ๒
๓ - ๒	แสดงความเชื่อมโยงประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ ๑ ตัวชี้วัดที่ ๑ และกลยุทธ์ ๑ - ๓	๓ - ๓
๓ - ๓	แสดงความเชื่อมโยงประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ ๒ ตัวชี้วัดที่ ๒ - ๓ และกลยุทธ์ ๔ - ๕	๓ - ๔
๓ - ๔	แสดงความเชื่อมโยงประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ เป้าประสงค์ ๓ - ๕ ตัวชี้วัดที่ ๔ - ๖ และกลยุทธ์ที่ ๖ - ๘	๓ - ๖
๓ - ๕	แสดงโครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๓ - ๗
๓ - ๖	แสดงผลการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิผลการเป็น “องค์กรนำ”	๓ - ๑๖
๓ - ๗	แสดงผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้อง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕	๓ - ๑๗
๔ - ๑	เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๔ อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม	๔ - ๙
๔ - ๒	เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๑ การพัฒนาเมืองนำอยู่อัจฉริยะ	๔ - ๑๐
๔ - ๓	เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๑ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	๔ - ๑๔
๔ - ๔	เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๑ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	๔ - ๑๕
๔ - ๕	เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๓ การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ	๔ - ๑๖
๔ - ๖	สรุปหมวดหมาย/เป้าหมาย และตัวชี้วัด ภายใต้ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม	๔ - ๒๖
๔ - ๗	สรุปเป้าหมายและตัวชี้วัด ภายใต้นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม	๔ - ๓๐
๔ - ๘	ประเด็น/ตัวชี้วัด ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๔ - ๓๗
๔ - ๙	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	๔ - ๓๙
๔ - ๑๐	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง	๔ - ๔๐

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
๔ - ๑๑	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ	๔ - ๔๑
๔ - ๑๒	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ	๔ - ๔๒
๔ - ๑๓	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยุทธศาสตร์ศูนย์ข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multimodal Transport Integratiob Center : NMTIC) และศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัด รวมทั้งระบบบริหารจัดการข้อมูลคมนาคมขนส่งด้วยนวัตกรรมดิจิทัล (Transport Data Excellence)	๔ - ๔๔
๔ - ๑๔	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport Infrastructure)	๔ - ๔๕
๔ - ๑๕	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ เพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport Service)	๔ - ๔๖
๔ - ๑๖	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยุทธศาสตร์องค์ความรู้บุคลากรด้านคมนาคมขนส่ง และผู้ใช้บริการ เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (HRD & Smart People)	๔ - ๔๗
๔ - ๑๗	สรุปนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปี ๒๕๖๕	๔ - ๕๙
๔ - ๑๘	สรุปความเชื่อมโยงของยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายและแผนระดับชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ สนข.	๔ - ๖๕
๕ - ๑	สรุปประเด็นจุดแข็งและจุดอ่อนจากการรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมภายใน	๕ - ๖
๕ - ๒	สรุปประเด็นโอกาสและอุปสรรคจากการรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมภายนอก	๕ - ๑๐
๕ - ๓	ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์	๕ - ๑๗
๖ - ๑	ตัวชี้วัดประสิทธิผลการเป็น “องค์กรนำ” และค่าเป้าหมาย	๖ - ๒
๖ - ๒	แนวทางการพัฒนา เป้าประสงค์ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และประเภทแผนงาน/โครงการ	๖ - ๔
๖ - ๓	สรุปจำนวนแผนงาน/โครงการ และวงเงินงบประมาณรวม ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จำแนกตามแนวทางการพัฒนา	๖ - ๒๙

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
๑ - ๑	แสดงความเชื่อมโยงของแผนทุกระดับ	๑ - ๒
๑ - ๒	กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๑ - ๕
๒ - ๑	แสดงโครงสร้างองค์กรของ สนข.	๒ - ๑
๓ - ๑	สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๓ - ๘
๓ - ๒	สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๓ - ๑๐
๓ - ๓	สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	๓ - ๑๑
๔ - ๑	วิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๔ - ๗
๔ - ๒	การบูรณาการแผนการปฏิรูปประเทศ	๔ - ๑๙
๔ - ๓	หมุดหมายการพัฒนาภายใต้ร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓	๔ - ๒๐
๔ - ๔	แสดงหมุดหมายที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า	๔ - ๒๑
๔ - ๕	แสดงหมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์	๔ - ๒๒
๔ - ๖	แสดงหมุดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะ	๔ - ๒๓
๔ - ๗	แสดงหมุดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ	๔ - ๒๔
๔ - ๘	แสดงหมุดหมายที่ ๑๑ ไทยสามารถลดความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	๔ - ๒๕
๔ - ๙	แสดงหมุดหมายที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน	๔ - ๒๕
๔ - ๑๐	แสดงนโยบายและแผนความมั่นคง ภายใต้นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๔ - ๒๗
๔ - ๑๑	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)	๔ - ๓๒
๔ - ๑๒	แนวคิด BCG Economy Model	๔ - ๓๓
๔ - ๑๓	การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ภายใต้ BCG Model	๔ - ๓๔
๔ - ๑๔	แนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี	๔ - ๓๕
๔ - ๑๕	ยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๔ - ๔๓
๔ - ๑๖	แนวคิดการพัฒนาประเทศตามนโยบาย Thailand ๔.๐	๔ - ๕๖
๕ - ๑	การนำเสนอแนวทางการจัดทำแผนฯ การสัมภาษณ์ผู้บริหาร สนข. และ ๘ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ ๒ กลุ่มงาน	๕ - ๕
๕ - ๒	ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงกลยุทธ์	๕ - ๑๓
๖ - ๑	สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๖ - ๓๐
๗ - ๑	กระบวนการ PDCA	๗ - ๒

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ หลักการและเหตุผล

คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ และวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒ เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ โดยกำหนดให้หน่วยงานของรัฐ ปรับปรุงแผนระดับ ๓ ในความรับผิดชอบให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ตลอดจนพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกาศเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๒ มาตรา ๔ กำหนดให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๕๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๑๖ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผนห้าปี ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของ ครม. ที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง”

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งจัดเป็นแผนระดับที่ ๓ โดยมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) นโยบายรัฐบาล และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) โมเดลเศรษฐกิจใหม่ (BCG Economy Model : BCG Model) นโยบายกระทรวงคมนาคม ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม นโยบายประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) และร่างแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ สำหรับใช้ประกอบการบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ภายใน สนข. ให้สามารถดำเนินการกิจการเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ และกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ รวมทั้งตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนและผู้รับบริการ ซึ่งแผนปฏิบัติราชการ สนข. ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้ถูกแปลงไปสู่การปฏิบัติโดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการประจำปีที่กำหนดโครงการ กิจกรรม งบประมาณ ระยะเวลา ดำเนินการ ผู้รับผิดชอบ และตัวชี้วัดความสำเร็จ เพื่อใช้ประกอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน สั้นปีงบประมาณ รวมทั้งนำผลการติดตามและประเมินผลดังกล่าวมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติราชการในระยะถัดไปพร้อมกับข้อมูลปัจจัยสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงและส่งผลกระทบต่อการทำงานของ สนข.

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๑.๒.๑ เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการดำเนินงานขององค์กรไปสู่วิสัยทัศน์และเป้าหมายขององค์กรภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๑.๒.๒ เพื่อเป็นเครื่องมือในการสื่อสารและเป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานและบุคลากรภายในองค์กรให้ร่วมกันปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายที่ได้วางไว้ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๓ กรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๑.๓.๑ แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. ระยะ ๕ ปี และรายปี ตามมติ ครม.

ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย (๑) แผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ (๒) แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ และ (๓) แผนระดับที่ ๓ หมายถึง แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนดหรือจัดทำขึ้นตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น แผนของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ แผนบูรณาการ และแผนปฏิบัติการทุกระดับ ประกอบด้วย แผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการ ระยะ ๕ ปี และรายปี และแผนปฏิบัติการด้าน..... ระยะที่ .. พ.ศ. - ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการเชิงประเด็นในการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานระดับกระทรวง



ภาพที่ ๑ - ๑ แสดงความเชื่อมโยงของแผนทุกระดับ

แผนปฏิบัติราชการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จัดเป็นแผนระดับที่ ๓ ตามมติ ครม. ดังกล่าว ซึ่งเป็นแผนเชิงปฏิบัติที่ระบุการดำเนินงานภายใต้ แผนงาน/โครงการ ที่มีความชัดเจนตามภารกิจของหน่วยงานรัฐ เพื่อสนับสนุนให้แผนระดับที่ ๒ และแผนระดับที่ ๑ บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ บนความสอดคล้องเชื่อมโยงกันของแผนทุกระดับ ทั้งนี้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดแนวทางการดำเนินงาน โดยให้หน่วยงานจัดทำแผนปฏิบัติราชการราย ๕ ปี และรายปีงบประมาณ ดังนี้

๑) แผนปฏิบัติราชการราย ๕ ปี

ส่วนราชการจัดทำแผนฯ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกาศใช้และนำแผนเข้าระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSCR) ตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒



๒) แผนปฏิบัติราชการประจำปี

ส่วนราชการดำเนินการปรับปรุง/จัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปีให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และเสนอต่อรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบก่อนการประกาศใช้ และการดำเนินการตามแผนฯ และขั้นตอนของระบบงบประมาณต่อไป พร้อมทั้งนำแผนฯ เข้าสู่ระบบ eMENSCR ตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒



๑.๓.๒ แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

สำนักแผนงาน (สผง.) ได้ใช้แนวทางการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่ง ผอ.สนข. ให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นแนวทางในการดำเนินงานจัดทำ แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยมีแผนงานและขั้นตอน/กิจกรรม สรุปได้ ดังนี้

๑) จัดทำแนวทางการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

สผง. จัดทำแนวทางการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) นำเสนอ ผอ.สนข. พิจารณาให้ความเห็นชอบ ภายในเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๒) รวบรวม ประมวลสรุป และศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

๒.๑) รวบรวม ศึกษา วิเคราะห์ และทบทวนการดำเนินงาน เพื่อประเมินผลการดำเนินงาน ตามแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ภายในเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม ๒๕๖๕

๒.๒) ศึกษา วิเคราะห์ รวบรวม และสรุปสาระสำคัญของข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลปฐมภูมิ โดยการสอบถามและสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ สนข. แยกการประชุม เป็นกลุ่มย่อยตามสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ เพื่อระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ ภายในเดือนมีนาคม - เมษายน ๒๕๖๕

๒.๓) วิเคราะห์ และประเมินศักยภาพของ สนข. โดยใช้ทฤษฎีและเครื่องมือที่เหมาะสม ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕

๓) จัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๓.๑) ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ และสังเคราะห์ข้อมูลจากผลการศึกษา ผลการสัมภาษณ์ ผลจากแบบสอบถาม และผลการประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ และแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผน ภายในเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม ๒๕๖๕

๓.๒) จัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ภายในเดือน สิงหาคม ๒๕๖๕

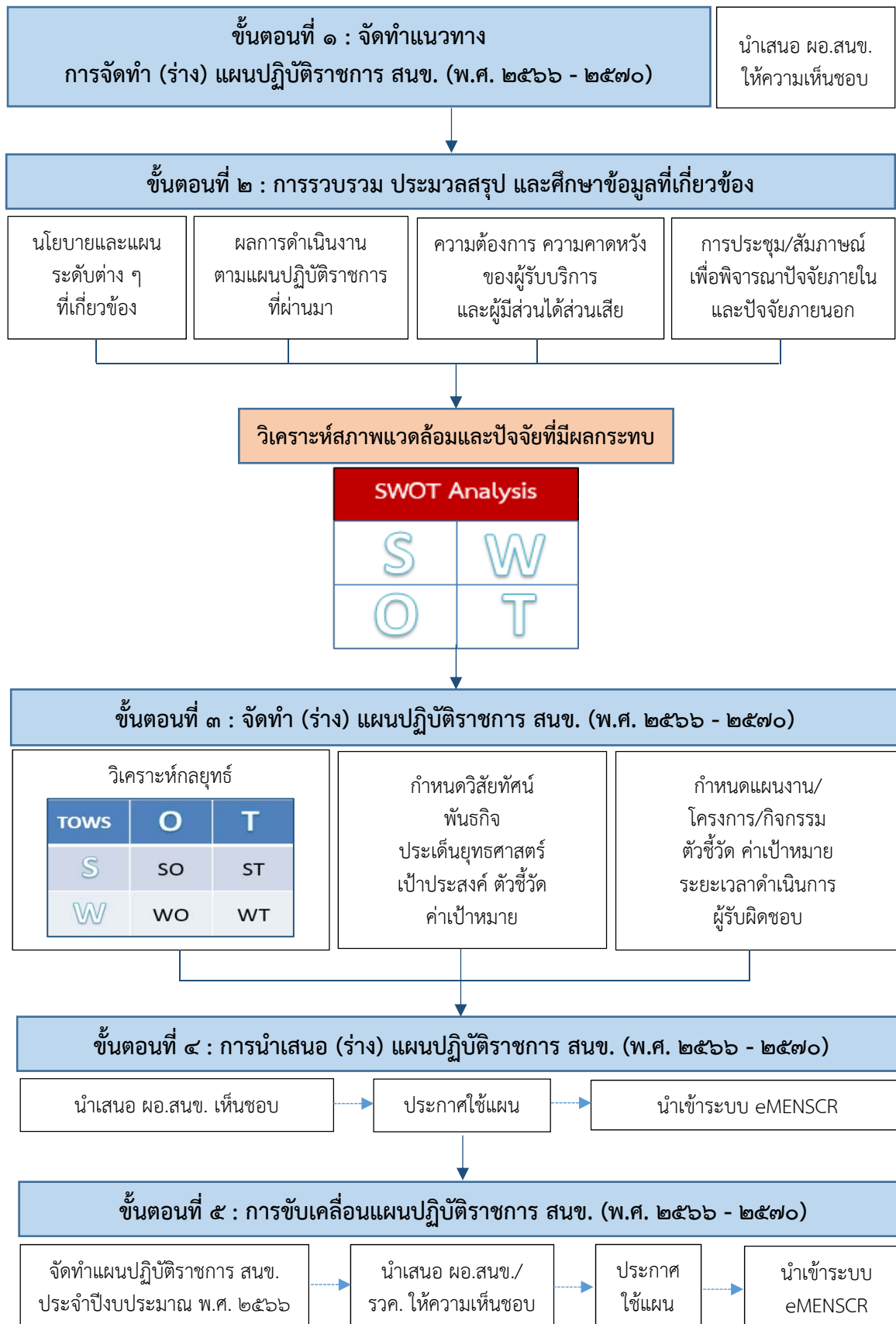
๓.๓) ประชุมเพื่อนำเสนอ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ สนข. เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๕

๔) การนำเสนอ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

สผง. นำเสนอ ผอ.สนข. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๕

๕) การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

สผง. จัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ นำเสนอ ผอ.สนข. และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๕



ภาพที่ ๑ - ๒ กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๑.๔ ผลที่คาดว่าจะได้รับ

สนช. มีแผนปฏิบัติราชการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เพื่อใช้เป็นกรอบและทิศทางการปฏิบัติงานขององค์กรให้ไปสู่วิสัยทัศน์และเป้าหมายขององค์กรภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด และใช้เป็นเครื่องมือในการสื่อสารและเป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานและบุคลากรภายในองค์กรให้ร่วมกันปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายที่ได้วางไว้ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทที่ ๒

ข้อมูลพื้นฐานของ สนข.

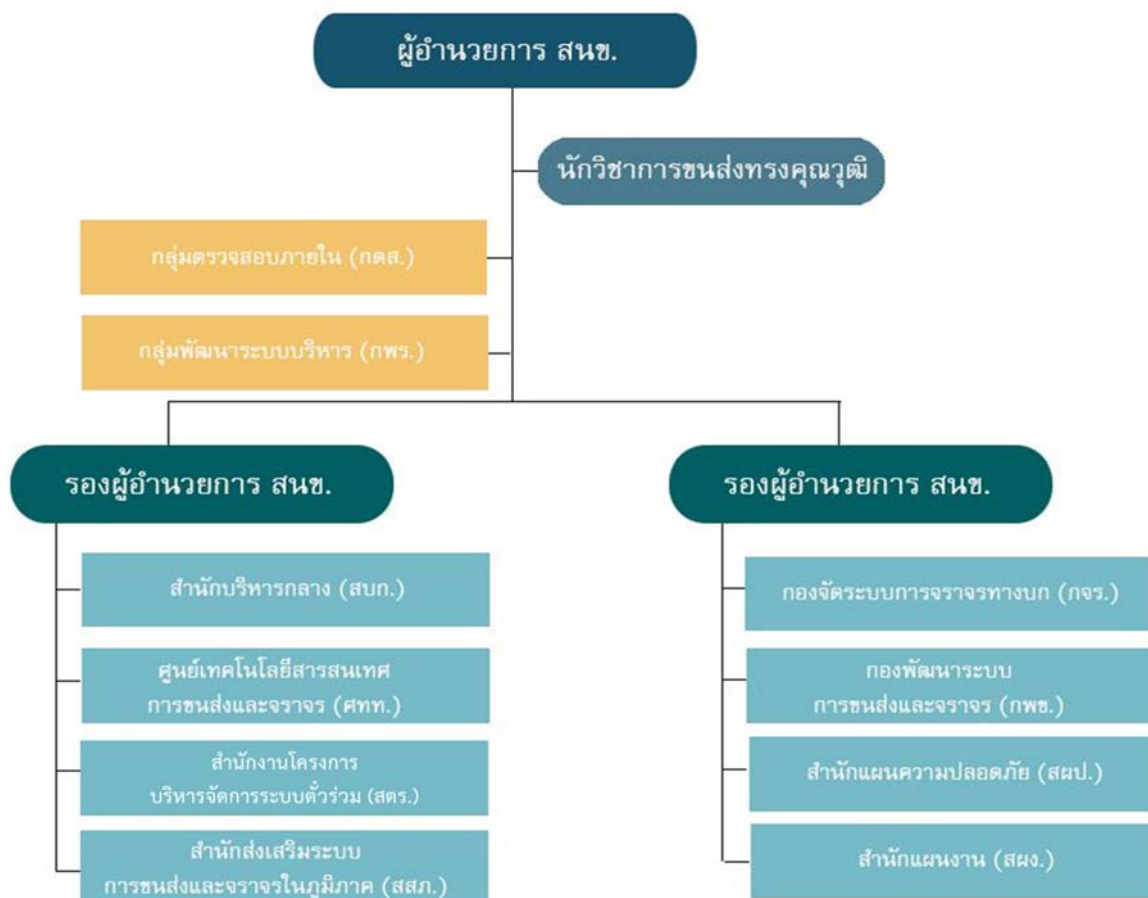
การจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. จำเป็นต้องอาศัยความเข้าใจจากการพิจารณาในบริบทของข้อมูลพื้นฐานองค์กร ทั้งในส่วนของโครงสร้างองค์กรของ สนข. อำนาจหน้าที่ของ สนข. และ อัตรากำลังของ สนข. เพื่อนำมาประกอบประกอบการประเมินสถานการณ์และทิศทางการดำเนินงานขององค์กร

๒.๑ โครงสร้างองค์กรและอำนาจหน้าที่ของ สนข.

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ และกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดโครงสร้างองค์กรและอำนาจหน้าที่ของ สนข. ดังนี้

๒.๑.๑ โครงสร้างองค์กรของ สนข.

สนข. มีผู้อำนวยการ สนข. เป็นผู้บริหารสูงสุด มีนักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิเป็นผู้ให้คำปรึกษาด้านวิชาการ และมีรองผู้อำนวยการ สนข. เป็นผู้กำกับดูแลภารกิจงานของแต่ละ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ ตามที่ผู้อำนวยการ สนข. มอบหมาย ซึ่งปัจจุบันโครงสร้างองค์กรของ สนข. ประกอบด้วย ๘ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ และ ๒ กลุ่ม ดังนี้



ภาพที่ ๒ - ๑ แสดงโครงสร้างองค์กรของ สนข.

๒.๑.๒ อำนาจหน้าที่ของ สนข.

๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว

๒) ศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบก ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงาน และโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้งการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๓) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานด้านการขนส่งและจราจร ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง

๔) ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจรทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

๕) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

๒.๑.๓ อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานภายใน สนข.

๑) สำนักบริหารกลาง (สบก.) มีอำนาจหน้าที่

๑.๑) ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไปและปฏิบัติงานสารบรรณของสำนักงาน

๑.๒) ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวกและงานเลขานุการของสำนักงาน

๑.๓) ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การงบประมาณ การพัสดุ อาคารสถานที่ และยานพาหนะของสำนักงาน

๑.๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของสำนักงาน

๑.๕) ดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมาย งานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน รวมทั้งงานให้คำปรึกษา แนะนำทางกฎหมายแก่หน่วยงานภายในสำนักงาน

๑.๖) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร กิจกรรม ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานในหน้าที่ของสำนักงาน

๑.๗) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ สบก. ประกอบด้วย ๗ ฝ่าย/กลุ่มงาน ได้แก่

• ฝ่ายบริหารงานทั่วไป มีอำนาจหน้าที่

(๑) งานบริหารทั่วไปของ สนข. การรับ - ส่ง หนังสือ โดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ การแจ้งเวียนหนังสือ การค้นหา การติดตาม การจัดเก็บ และการทำลายเอกสารของทางราชการ การร่างโต้ตอบหนังสือ การประชุม การประสานและอำนวยความสะดวก การจัดทำข้อมูลสถิติ การรายงาน

(๒) งานบริหารทั่วไปของสำนักบริหารกลาง ได้แก่ การรับ - ส่ง หนังสือ โดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ การแจ้งเวียนหนังสือ การค้นหา การติดตาม การจัดเก็บ การร่างโต้ตอบหนังสือ การประชุม การประสานและอำนวยความสะดวก การจัดทำข้อมูลสถิติ การรายงาน

(๓) ดำเนินการด้านงานพิธี อำนวยความสะดวกงานโอเปอเรเตอร์ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๔) งานศูนย์ข้อมูลข่าวสาร/งานห้องสมุด
(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• **กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล** มีอำนาจหน้าที่

(๑) งานสรรหา บรรจุ แต่งตั้ง
(๒) งานด้านอัตรากำลังระบบงาน ค่าตอบแทนและสวัสดิการ
(๓) งานด้านทะเบียนประวัติ
(๔) งานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. รวมทั้งงานที่เกี่ยวข้องตามประมวลจริยธรรมข้าราชการพลเรือน และงานคุ้มครองจริยธรรม

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• **กลุ่มบริหารงานคลัง** มีอำนาจหน้าที่

(๑) งานงบประมาณของสำนักงาน
(๒) งานการเงิน ดำเนินการเกี่ยวกับรับ - จ่ายเงินทั้งหมดของ สนข.
(๓) งานบัญชี จัดทำบัญชีทุกประเภท รายงานการเงินประจำปีของ สนข. รายงานผลการคำนวณต้นทุนผลผลิต

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• **กลุ่มบริหารพัสดุ** มีอำนาจหน้าที่

(๑) บริหารงานพัสดุทั้งหมดของสำนักงาน
(๒) บริหารงานจ้างที่ปรึกษา
(๓) บริหารงานสถานที่
(๔) งานยานพาหนะ
(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• **ฝ่ายช่วยอำนวยการและประสานราชการ** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ดำเนินการสรุป วิเคราะห์ กลั่นกรองงานและประสานงานกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอก เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของนักบริหาร
(๒) รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านเลขานุการนักบริหาร ติดตามงานอำนวยการความสะดวกและสนับสนุนการปฏิบัติงานของนักบริหาร
(๓) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• **ฝ่ายประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร** มีอำนาจหน้าที่

(๑) วางแผนประชาสัมพันธ์และสร้างภาพลักษณ์ รวมทั้งสร้างความเข้าใจอันดีต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรทั้งภายในและภายนอก สนข.
(๒) สื่อสารและเผยแพร่ข่าวสารการดำเนินโครงการด้านต่าง ๆ ของ สนข.
(๓) ออกแบบและผลิตสื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อการประชาสัมพันธ์

(๔) การปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operation : IO) เพื่อตรวจสอบ ติดตาม วิเคราะห์ประเด็น และวิธีการแก้ไขปัญหาในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ สนข.

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

- **ฝ่ายนิติการ** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ดำเนินการเกี่ยวกับงานกฎหมายและระเบียบ งานนิติกรรมและสัญญา

(๒) ดำเนินการเกี่ยวกับความรับผิดชอบในทางแพ่ง อาญา งานคดีปกครอง และงานคดีที่อยู่ในอำนาจหน้าที่และดำเนินการทางวินัยข้าราชการ ลูกจ้างประจำ และพนักงานราชการ

(๓) เสนอความเห็นทางด้านกฎหมายเพื่อประกอบการพิจารณาสั่งการของหัวหน้าส่วนราชการ ดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนากฎหมาย

(๔) ดำเนินการจัดทำยุทธศาสตร์ แผนงาน มาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปราม การทุจริตประพฤติมิชอบของ สนข. คุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๒) กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) มีอำนาจหน้าที่

๒.๑) ศึกษา สืบค้นและวางแผนการจัดระบบการจราจรทางบก เสนอแนะนโยบาย และกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบก ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม

๒.๒) วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงานและโครงการ

๒.๓) วิเคราะห์และเสนอแนะแนวทาง นโยบาย มาตรการ แผนงานและโครงการ ในการจัดระบบการจราจรทางบก ตลอดจนประสานงาน ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

๒.๔) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๒.๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ กจร. ประกอบด้วย ๓ ฝ่าย/กลุ่มงาน ได้แก่

- **งานธุรการ** มีอำนาจหน้าที่

(๑) งานสารบรรณและงานธุรการของกอง ได้แก่ การรับ - ส่ง หนังสือโดยระบบ อิเล็กทรอนิกส์ การแจ้งเวียนหนังสือ การค้นหา การติดตาม การจัดเก็บ การร่างโต้ตอบหนังสือ การประชุม การประสานและอำนวยความสะดวก การจัดทำข้อมูลสถิติ การรายงาน งานพิธีการของกอง

(๒) งานการเงินและบัญชีของกอง ได้แก่ การจัดทำคำของบประมาณ การเบิกจ่าย การจัดทำบัญชี คุมยอดงบประมาณ ติดตาม การเบิกจ่ายงบประมาณ และงานพัสดุของกอง ได้แก่ การจัดหา ควบคุม ดูแลการใช้งาน การบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานและครุภัณฑ์ต่าง ๆ

(๓) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของกอง ได้แก่ การจัดทำประวัติการลา การประเมิน การปฏิบัติงาน การขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ การอบรม การสัมมนา

(๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำแผนงาน/โครงการของกอง
(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• ฝ่ายนโยบายและแผนการจราจรทางบก มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนบูรณาการการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้งเสนอแนะนโยบายให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม

(๒) วิเคราะห์ และกลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงาน โครงการ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบการจราจรทางบกด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมือง

(๓) จัดทำและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ และการจัดการความรู้ด้านการจราจร

(๔) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๕) ประสานการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงาน

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• ฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา สำรวจ วิเคราะห์สภาพการจราจร เพื่อเสนอแนะแนวทาง แผนงาน และกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรและลดผลกระทบด้านการจราจร

(๒) ศึกษา เสนอแนะ และกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก

(๓) วิเคราะห์ และกลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงาน โครงการ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบการจราจรทางบกด้านเทคนิค

(๔) ประสานการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงาน

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๓) กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.) มีอำนาจหน้าที่

๓.๑) ศึกษา วิเคราะห์ และเสนอรูปแบบเทคโนโลยีด้านการขนส่งและจราจรที่เหมาะสมกับสถานการณ์

๓.๒) ศึกษาและเสนอรูปแบบ แนวทางการพัฒนาแนวเส้นทาง ระบบโครงข่ายการขนส่งและจราจรเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคและแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระหว่างภูมิภาค และรูปแบบการลงทุนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศ และการขนส่งอย่างยั่งยืน

๓.๓) ศึกษาและพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร รวมถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางต่างรูปแบบและต่างประเภทให้เชื่อมโยงกัน

๓.๔) ศึกษาและเสนอแนะรูปแบบและแนวทางการพัฒนาการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุในโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะ

๓.๕) ประสานการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการที่กำหนด

๓.๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ กพข. ประกอบด้วย ๔ กลุ่มงาน ได้แก่

- **งานธุรการ** มีอำนาจหน้าที่

(๑) งานสารบรรณและงานธุรการของกอง ได้แก่ การรับ - ส่ง หนังสือโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ การแจ้งเวียนหนังสือ การค้นหา การติดตาม การจัดเก็บ การร่างโต้ตอบหนังสือ การประชุม การประสานและอำนวยความสะดวก การจัดทำข้อมูลสถิติ การรายงาน งานพิธีการของสำนัก

(๒) งานการเงินและบัญชีของสำนัก ได้แก่ การจัดทำคำของบประมาณ การเบิกจ่าย การจัดทำบัญชี คุมยอดงบประมาณ ติดตาม การเบิกจ่ายงบประมาณ และงานพัสดุของกอง ได้แก่ การจัดหา ควบคุม ดูแลการใช้งาน การบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานและครุภัณฑ์ต่าง ๆ

(๓) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของสำนัก ได้แก่ การจัดทำประวัติการลา การประเมิน การปฏิบัติงาน การขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ การอบรม การสัมมนา

(๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำแผนงาน/โครงการของสำนัก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มเทคโนโลยีการขนส่งและจราจร** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ความเหมาะสมของเทคโนโลยีการขนส่งและจราจรทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศ และการขนส่งที่ยั่งยืน

(๒) ศึกษา วิจัยเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งและจราจร ตลอดจนเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และจัดทำองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีการขนส่งและจราจร

(๓) เสนอแนะทางวิชาการด้านเทคโนโลยีการขนส่งและจราจรแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๔) ประสาน และติดตามการปฏิบัติและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดการดำเนินงาน เป็นไปตามมาตรการและนโยบายที่กำหนด

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มโครงข่ายและเชื่อมต่อการขนส่ง** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและจราจรให้มีความเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ และครอบคลุมทุกรูปแบบให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศ และการขนส่งที่ยั่งยืน

(๒) ศึกษา และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ ให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง สภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเมือง

(๓) ศึกษา และเสนอแนะรูปแบบการลงทุนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและจราจรที่เหมาะสม

(๔) ประสานการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการที่กำหนด

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษาและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทุกรูปแบบที่เหมาะสมสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศและการขนส่งที่ยั่งยืน

(๒) ศึกษาและเสนอแนะการจัดตั้งอำนาจความสะดวกสำหรับทุกเพศ ทุกวัย รวมทั้งคนพิการและผู้สูงอายุในโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะ

(๓) ศึกษา และเสนอแนะรูปแบบการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะและการจัดตั้งอำนาจความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภท

(๔) ประสานการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการที่กำหนด

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๔) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) มีอำนาจหน้าที่

๔.๑) จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศของสำนักงาน และแผนการพัฒนาด้านเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

๔.๒) จัดทำข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับการขนส่งและจราจร รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจรของสำนักงาน ให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔.๓) พัฒนาและจัดทำมาตรฐานระบบแบบจำลองการขนส่งและจราจร และระบบการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

๔.๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ศทท. ประกอบด้วย ๔ กลุ่มงาน ได้แก่

• งานธุรการ มีอำนาจหน้าที่

(๑) งานสารบรรณและงานธุรการของสำนัก ได้แก่ การรับ - ส่ง หนังสือโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ การแจ้งเวียนหนังสือ การค้นหา การติดตาม การจัดเก็บ การร่างโต้ตอบหนังสือ การประชุม การประสานและอำนวยความสะดวก การจัดทำข้อมูลสถิติ การรายงาน งานพิธีการของสำนัก

(๒) งานการเงินและบัญชีของสำนัก ได้แก่ การจัดทำคำของบประมาณ การเบิกจ่าย การจัดทำบัญชี คุมยอดงบประมาณ ติดตาม การเบิกจ่ายงบประมาณ และงานพัสดุของกอง ได้แก่ การจัดหา ควบคุม ดูแลการใช้งาน การบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานและครุภัณฑ์ต่าง ๆ

(๓) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของสำนัก ได้แก่ การจัดทำประวัติการลา การประเมิน การปฏิบัติงาน การขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ การอบรม การสัมมนา

(๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำแผนงาน/โครงการของสำนัก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• กลุ่มนโยบายและบริหารสารสนเทศ มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ด้านพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศการขนส่งและจราจร ด้านพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) และด้านบูรณาการระบบเครือข่ายข้อมูลสารสนเทศภาครัฐ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผน

(๒) จัดทำงบประมาณในลักษณะบูรณาการ การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารของ สนข.

(๓) ศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนะเทคโนโลยีสารสนเทศภาครัฐที่เหมาะสมกับการพัฒนาองค์กรสอดคล้องกับนโยบายเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy)

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ** มีอำนาจหน้าที่

(๑) จัดทำ ปรับปรุง บำรุงรักษา และบูรณาการฐานข้อมูลสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจร และระบบบริหารจัดการองค์กร

(๒) เผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจร

(๓) จัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลและบูรณาการข้อมูลภาครัฐและข้อมูลของศูนย์ปฏิบัติการระดับกรม (Department Operation Center : DOC)

(๔) พัฒนาและจัดทำมาตรฐานระบบแบบจำลองการขนส่งและจราจร และระบบการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย** มีอำนาจหน้าที่

(๑) พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีด้านคอมพิวเตอร์และเครือข่ายศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ และระบบจัดเก็บข้อมูลภาครัฐ

(๒) ศึกษาและเสนอแนะนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

(๓) พัฒนาและปรับปรุงระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์

(๔) พัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีสารสนเทศคอมพิวเตอร์และเครือข่าย

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๕) สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สตร.) มีอำนาจหน้าที่

๕.๑) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม

๕.๒) จัดทำรายละเอียดของแผนงานการกำหนดนโยบาย และมาตรฐานต่าง ๆ ของระบบตัวร่วม

๕.๓) จัดทำกรอบการดำเนินงานและมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตัวร่วม รวมทั้งรูปแบบในการเชื่อมต่อระหว่างระบบของผู้ประกอบการแต่ละราย

๕.๔) จัดทำรายละเอียดในการกำหนดรูปแบบ กลไกการกำกับดูแล และแนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพ

๕.๕) ประสานและสนับสนุนการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้การบริหารจัดการระบบตัวร่วมบรรลุตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

๕.๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ สตร. ประกอบด้วย ๓ กลุ่มงาน ได้แก่

- **งานธุรการ** มีอำนาจหน้าที่

(๑) งานสารบรรณและงานธุรการของสำนัก ได้แก่ การรับ - ส่ง หนังสือโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ การแจ้งเวียนหนังสือ การค้นหา การติดตาม การจัดเก็บ การร่างโต้ตอบหนังสือ การประชุม การประสานและอำนวยความสะดวก การจัดทำข้อมูลสถิติ การรายงาน งานพิธีการของสำนัก

(๒) งานการเงินและบัญชีของสำนัก ได้แก่ การจัดทำค่าของงบประมาณ การเบิกจ่าย การจัดทำบัญชี คุมยอดงบประมาณ ติดตาม การเบิกจ่ายงบประมาณ และงานพัสดุของกอง ได้แก่ การจัดหา ควบคุม ดูแลการใช้งาน การบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานและครุภัณฑ์ต่าง ๆ

(๓) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของสำนัก ได้แก่ การจัดทำประวัติการลา การประเมิน การปฏิบัติงาน การขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ การอบรม การสัมมนา

(๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำแผนงาน/โครงการของสำนัก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมระบบตัวร่วม** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะ และจัดทำนโยบาย แผนงาน/โครงการด้านระบบตัวร่วม

(๒) ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะ และจัดทำข้อมูลการพัฒนา ระบบตัวร่วม มาตรการ/มาตรฐานโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง

(๓) ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะ รูปแบบโครงสร้างองค์กร การลงทุน การดำเนินงาน และการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(๔) ประชาสัมพันธ์ ประสาน และสนับสนุนการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มบริหารและกำกับระบบตัวร่วม** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ ให้ข้อเสนอแนะ การกำหนดแนวทางการติดตาม ประเมินผล มาตรฐานด้านระบบตัวร่วม หน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม การบริหารจัดการระบบตัวร่วม และการบูรณาการการเชื่อมต่อระบบตัวร่วม

(๒) ศึกษา วิเคราะห์ ให้ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการดำเนินการกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/ผู้ประกอบการอื่น

(๓) ศึกษา วิเคราะห์ ให้ข้อเสนอแนะ การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด เพื่อใช้ในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(๔) การถ่ายทอดเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๖) สำนักแผนความปลอดภัย (สพ.) มีอำนาจหน้าที่

- ๖.๑) จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร
- ๖.๒) ศึกษาและพัฒนาเพื่อเสนอแนะนโยบาย รวมทั้งมาตรการ และแผนงานด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร
- ๖.๓) จัดทำรายงานและวิเคราะห์ข้อมูลและแนวโน้มสถานการณ์ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง
- ๖.๔) ศึกษาและพัฒนาเพื่อให้คำปรึกษา ตลอดจนเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร
- ๖.๕) ประสานงาน กำกับดูแล ติดตาม วิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินการ ตลอดจนปรับเปลี่ยนแผนวิธีการดำเนินงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์และการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี
- ๖.๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ สพ. ประกอบด้วย ๔ กลุ่มงาน ได้แก่

• งานธุรการ มีอำนาจหน้าที่

- (๑) งานสารบรรณและงานธุรการของสำนัก ได้แก่ การรับ - ส่ง หนังสือโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ การแจ้งเวียนหนังสือ การค้นหา การติดตาม การจัดเก็บ การร่างโต้ตอบหนังสือ การประชุม การประสานและอำนวยความสะดวก การจัดทำข้อมูลสถิติ การรายงาน งานพิธีการของสำนัก
- (๒) งานการเงินและบัญชีของสำนัก ได้แก่ การจัดทำคำของบประมาณ การเบิกจ่าย การจัดทำบัญชี คุมยอดงบประมาณ ติดตาม การเบิกจ่ายงบประมาณ และงานพัสดุของกอง ได้แก่ การจัดหา ควบคุม ดูแลการใช้งาน การบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานและครุภัณฑ์ต่าง ๆ
- (๓) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของสำนัก ได้แก่ การจัดทำประวัติการลา การประเมิน การปฏิบัติงาน การขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ การอบรม การสัมมนา
- (๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำแผนงาน/โครงการของสำนัก
- (๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย มีอำนาจหน้าที่

- (๑) ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะ นโยบาย และจัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการด้านการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รวมทั้งประสานงาน ติดตาม และประเมินผลเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ
- (๒) ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะแนวทาง เพื่อพัฒนาการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยให้เหมาะสมกับสถานการณ์และการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี
- (๓) การบริหารจัดการและตรวจสอบความปลอดภัยภาคคมนาคม เพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาและสืบสวนอุบัติเหตุ
- (๔) เสริมสร้างความสัมพันธ์เครือข่ายความร่วมมือกับองค์กรมหาชน ภาคธุรกิจ เอกชน ทั้งภายในประเทศและองค์กรหน่วยงานระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาและอบรมด้านความปลอดภัยในการขนส่งและจราจรให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้อง
- (๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มบริหารความมั่นคงด้านการขนส่ง** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย เพื่อจัดทำรายงานและแผนงานในการสนับสนุนการฝึกซ้อมและบริหารแผนความมั่นคงด้านการขนส่งและจราจร ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การเตรียมพร้อมแห่งชาติ และแนวทางปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินด้านคมนาคม ตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ โดยการประสานความร่วมมือกับหน่วยงาน เครือข่ายเพื่อติดตามและประเมินผลให้นำไปสู่การปฏิบัติ

(๒) เสนอแนะแนวทาง และมาตรการเร่งด่วน เพื่อป้องกัน เตรียมความพร้อมเผชิญเหตุ และการฟื้นฟูสถานการณ์ ด้านความมั่นคงและการบรรเทาสาธารณภัยในระบบการขนส่งและจราจร

(๓) ส่งเสริม ให้คำปรึกษาและเผยแพร่ความรู้ด้านความมั่นคงและการบรรเทาสาธารณภัย ในภาคการขนส่งและจราจร เพื่อสร้างเครือข่ายให้มีศักยภาพและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของบุคลากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย โครงการ มาตรการและจัดทำรายงานและแผน ตลอดจนการบริหารแผนเพื่อส่งเสริมให้เกิดระบบการขนส่งที่ยั่งยืน แก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและมาตรการรองรับยุทธศาสตร์แห่งชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ในภาคการขนส่งและจราจร รวมทั้งการประสานงาน

(๒) กำหนดทำที่และเตรียมความพร้อมในการรองรับมาตรการและการเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคมขนส่ง รวมถึงการจัดทำสนธิสัญญาหรือพันธกรณีในด้านสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในภาคคมนาคมและขนส่งที่ต้องดำเนินการร่วมกันระหว่างประเทศ

(๓) สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับหน่วยงานในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน

(๔) เสริมสร้างความรู้ด้านการขนส่งที่ยั่งยืนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๗) สำนักแผนงาน (สผง.) มีอำนาจหน้าที่

๗.๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำ แผนหลัก แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร แผนยุทธศาสตร์กระทรวง และแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการติดตามและประเมินผล การปฏิบัติงานตามแผน

๗.๒) ศึกษาและเสนอแนะนโยบาย แผนงาน และมาตรการด้านการขนส่งและจราจร

๗.๓) จัดทำ ประสานงาน และติดตามการดำเนินการตามแผนระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อพัฒนาระบบการขนส่ง

๗.๔) ประเมินความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการลงทุนของหน่วยงานในสังกัด กระทรวง

๗.๕) ศึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้าง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของรัฐบาลกิจในสังกัดกระทรวง

๗.๖) ศึกษา วิเคราะห์ ติดตามและประเมินผลกระทบจากนโยบาย สนธิสัญญา และข้อตกลงระหว่างประเทศที่มีต่อการขนส่งและจราจร เพื่อเสนอแนะนโยบายและแผนในการเข้าร่วมเจรจาทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี

๗.๗) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ สผง. ประกอบด้วย ๕ ฝ่าย/กลุ่มงาน ได้แก่

• **ฝ่ายบริหารงานทั่วไป** มีอำนาจหน้าที่

(๑) งานสารบรรณและงานธุรการของสำนัก ได้แก่ การรับ - ส่ง หนังสือโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ การแจ้งเวียนหนังสือ การค้นหา การติดตาม การจัดเก็บ การร่างโต้ตอบหนังสือ การประชุม การประสานและอำนวยความสะดวก การจัดทำข้อมูลสถิติ การรายงาน งานพิธีการของสำนัก

(๒) งานการเงินและบัญชีของสำนัก ได้แก่ การจัดทำคำของบประมาณ การเบิกจ่าย การจัดทำบัญชี คุมยอดงบประมาณ ติดตาม การเบิกจ่ายงบประมาณ และงานพัสดุของกอง ได้แก่ การจัดหาควบคุม ดูแลการใช้งาน การบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานและครุภัณฑ์ต่าง ๆ

(๓) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของสำนัก ได้แก่ การจัดทำประวัติการลา การประเมิน การปฏิบัติงาน การขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ การอบรม การสัมมนา

(๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำแผนงาน/โครงการของสำนัก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• **กลุ่มแผนมหภาค** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ และ/หรือ แผนลงทุนด้านการขนส่งและจราจร

(๒) ศึกษา และเสนอแนะนโยบาย และกำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ เป้าหมายของแผนด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละระดับ รวมทั้งจัดทำประเด็น ข้อเสนอแนะด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนกระบวนการแปลงนโยบายและแผนไปสู่การปฏิบัติของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๓) การวิเคราะห์ทิศทาง และแนวโน้มการขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมทั้งปรับและทบทวนแผนต่าง ๆ (Rolling Plan) นโยบายและยุทธศาสตร์ การพัฒนาด้านการขนส่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ภายในกรอบระยะเวลาที่เหมาะสม

(๔) ศึกษา วิเคราะห์ ประเมินศักยภาพการแข่งขันด้านการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ และติดตามและประเมินผลกระทบจากข้อตกลงระหว่างประเทศ

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• **กลุ่มติดตามและประเมินผล** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามนโยบาย แผนหลัก แผนแม่บท แผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและจราจร

(๒) จัดทำแผนปฏิบัติการราชการ แผนกลยุทธ์ ของสำนักงาน รวมทั้งปรับปรุง/ทบทวนให้มีความเหมาะสม

(๓) พัฒนาระบบข้อมูล ระบบ และวิธีการติดตามประเมินผลแผนมหภาค แผนกลยุทธ์ สนช. รวมทั้งพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศสำหรับจัดทำแผนกลยุทธ์ สนช.

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(๕) งานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย

• **กลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง** มีอำนาจหน้าที่

(๑) จัดทำแผนโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง

(๒) บริหารยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ในความรับผิดชอบของกระทรวง

(๓) ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะ จัดทำ ประสาน และติดตามการพัฒนาระบบการขนส่ง

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(๔) ประสานงานกับส่วนราชการและภาคเอกชนในการบริหารระบบโลจิสติกส์ ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

(๕) จัดทำกลยุทธ์ มาตรการ และแนวทางในการส่งเสริมการขนส่ง

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• **กลุ่มแผนการลงทุน** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา ประเมิน วิเคราะห์ กลั่นกรอง และเสนอความเห็น ตลอดจนข้อเสนอเกี่ยวกับความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการลงทุนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

(๒) ศึกษาและเสนอแนะการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม

(๓) ศึกษาและเสนอแนะการพัฒนารูปแบบการลงทุนในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership) และดำเนินการเกี่ยวกับงานภายใต้ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๘) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) มีอำนาจหน้าที่

๘.๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

๘.๒) ศึกษาและวิเคราะห์แผนงานและโครงการด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

๘.๓) เสนอแนะแนวทางและมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในเชิงบูรณาการในภูมิภาค

๘.๔) ประสานและสนับสนุนด้านวิชาการและการปฏิบัติงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด และส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาค

๘.๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ สสข. ประกอบด้วย ๔ กลุ่มงาน ได้แก่

- **งานธุรการ** มีอำนาจหน้าที่

(๑) งานสารบรรณและงานธุรการของสำนัก ได้แก่ การรับ - ส่ง หนังสือโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ การแจ้งเวียนหนังสือ การค้นหา การติดตาม การจัดเก็บ การร่างโต้ตอบหนังสือ การประชุม การประสานและอำนวยความสะดวก การจัดทำข้อมูลสถิติ การรายงาน งานพิธีการของสำนัก

(๒) งานการเงินและบัญชีของสำนัก ได้แก่ การจัดทำค่าของงบประมาณ การเบิกจ่าย การจัดทำบัญชี คุมยอดงบประมาณ ติดตาม การเบิกจ่ายงบประมาณ และงานพัสดุของกอง ได้แก่ การจัดหา ควบคุม ดูแลการใช้งาน การบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานและครุภัณฑ์ต่าง ๆ

(๓) งานบริหารทรัพยากรบุคคลของสำนัก ได้แก่ การจัดทำประวัติการลา การประเมิน การปฏิบัติงาน การขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ การอบรม การสัมมนา

(๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำแผนงาน/โครงการของสำนัก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

(๒) พิจารณาให้ความเห็น ข้อเสนอแนะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

(๓) ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค และการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด

(๔) จัดทำระบบฐานข้อมูลกลางด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เพื่อการศึกษา วิเคราะห์จัดทำแผนแม่บทฯ การดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด การติดตาม และประเมินผล และการเผยแพร่

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

- **กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๑ (ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคเขตพื้นที่ (ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

(๒) ประสาน และส่งเสริมการปฏิบัติงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคเขตพื้นที่ ๑ (ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

(๓) ปฏิบัติงานร่วมกับศูนย์วิชาการด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคเขตพื้นที่ ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

(๔) พัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคเขตพื้นที่ ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

• **กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งและจราจร พื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก)** มีอำนาจหน้าที่

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคเขตพื้นที่ (ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก)

(๒) ประสาน และส่งเสริมการปฏิบัติงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคเขตพื้นที่ ๒ (ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก)

(๓) ปฏิบัติงานร่วมกับศูนย์วิชาการด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคเขตพื้นที่ ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก

(๔) พัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคเขตพื้นที่ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๙) กลุ่มตรวจสอบภายใน (กตส.) มีอำนาจหน้าที่

๙.๑) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของสำนักงาน

๙.๒) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๑๐) กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร (กพร.) มีอำนาจหน้าที่

๑๐.๑) เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่ผู้อำนวยการเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในสำนักงาน

๑๐.๒) ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในสำนักงาน

๑๐.๓) ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่าง ๆ และหน่วยงานในสังกัดสำนักงาน

๑๐.๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

นอกจากนี้ สนข. ยังมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๑ มาตรา ๑๐ พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๕ และพระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ มาตรา ๔๐ กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและให้ สนข. มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(๑) ศึกษา สำรวจ วิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลัก เสนอแนวนโยบาย และกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา

(๒) วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงานและโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ

(๓) รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจร เพื่อเผยแพร่ หรือจำหน่ายแก่หน่วยงานราชการและภาคเอกชน

(๔) พิจารณาสื่อความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(๕) พิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก

(๖) ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ สนข. หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

๒.๒ อัตรากำลังของ สนข.

สนข. มีกรอบอัตรากำลัง (ปฏิบัติงานจริง) ณ วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๕ รวมทั้งสิ้น ๒๘๕ (๒๘๕) อัตรา ประกอบด้วย ข้าราชการ ๒๑๐ (๑๗๙) อัตรา พนักงานราชการ ๕๓ (๔๗) อัตรา และลูกจ้างประจำ ๒๒ (๒๒) อัตรา จำแนกตามหน่วยงานภายใน สนข. ปรากฏตามตารางที่ ๒ - ๑ ดังนี้

ตารางที่ ๒ - ๑ แสดงอัตรากำลังของ สนข. ณ วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๕

หน่วยงานภายใน สนข.	ข้าราชการ		พนักงานราชการ		ลูกจ้างประจำ		รวม	
	กรอบอัตรากำลัง	ปฏิบัติงานจริง	กรอบอัตรากำลัง	ปฏิบัติงานจริง	กรอบอัตรากำลัง	ปฏิบัติงานจริง	กรอบอัตรากำลัง	ปฏิบัติงานจริง
ผู้บริหาร	๓	๓	-	-	-	-	๓	๓
นักวิชาการขนส่ง (ทว.)	๑	๐	-	-	-	-	๑	๐
สบก.	๔๑	๓๐	๑๗	๑๕	๑๔	๑๔	๗๒	๕๙
กจร.	๒๐	๑๗	๙	๙	๐	๐	๒๙	๒๖
กพข.	๒๑	๑๙	๖	๕	๓	๓	๓๐	๒๗
ศทท.	๒๔	๒๐	๓	๒	๒	๒	๒๙	๒๔
สตร.	๑๗	๑๔	๐	๐	๐	๐	๑๗	๑๔
สผป.	๒๐	๑๙	๗	๖	๒	๑	๒๙	๒๖
สผง.	๓๗	๓๓	๕	๕	๐	๐	๔๒	๓๘
สสภ.	๑๘	๑๖	๕	๔	๑	๑	๒๔	๒๑
กตส.	๓	๓	๐	๐	๐	๐	๓	๓
กพร.	๕	๕	๑	๑	๐	๐	๖	๖
รวมทั้งสิ้น	๒๑๐	๑๗๙	๕๓	๔๗	๒๒	๒๑	๒๘๕	๒๔๗

บทที่ ๓

สรุปผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ สนข. พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของ สนข. มีผลต่อการประเมินสถานการณ์และทิศทางการดำเนินงานของ สนข. ในอนาคต ทั้งในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ สนข. พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ และผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้อง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาจัดทำแผนปฏิบัติการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๓.๑ สรุปสาระสำคัญแผนปฏิบัติการ สนข. พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

๓.๑.๑ แผนปฏิบัติการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

สนข. ได้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ (ฉบับทบทวน) และจัดทำแผนปฏิบัติการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) สอดคล้องตามนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ตลอดจนสถานการณ์และบริบทการเปลี่ยนแปลงของประเทศด้านการขนส่ง ซึ่ง ผอ.สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๑) วิสัยทัศน์

“องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ”

นิยามความสำเร็จการเป็น “องค์กรนำ”

สนข. มีภารกิจในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ เพื่อตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศและความต้องการของประชาชนซึ่งยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและอาเซียนอย่างเป็นระบบ

ดังนั้น การเป็นองค์กรนำ หมายถึง การนำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกสังกัดกระทรวงคมนาคมให้ดำเนินการด้านการขนส่งและจราจรภายใต้นโยบายและแผน ซึ่ง สนข. จัดทำขึ้นให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้รับบริการด้านการขนส่งและจราจร ทั้งนี้ ได้กำหนดตัวชี้วัดสำหรับวัดการเป็นองค์กรนำตามเป้าหมายของการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ สรุปได้ตามตารางที่ ๓ - ๑

ตารางที่ ๓ - ๑ ตัวชี้วัดประสิทธิผลการเป็น “องค์กรนำ”

ลำดับที่	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			การดำเนินงาน ที่สะท้อนความสำเร็จ
		๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
๑	ร้อยละความสำเร็จของนโยบายและแผนด้านการขนส่งและจราจรของ สนช. ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	- การติดตามและประเมินผลนโยบายและแผนที่ผู้บริหารระดับสูงให้ความเห็นชอบและสั่งการมอบหน่วยงานปฏิบัติในชั้นผลลัพธ์
๒	ความเชื่อมั่นของผู้รับบริการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อนโยบายและแผนด้านการขนส่งและจราจรของ สนช.	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๘๐	

๒) พันธกิจ

- ๒.๑) เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ
- ๒.๒) ศึกษา วิจัย และพัฒนางานคมนาคมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- ๒.๓) ส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบคมนาคม
- ๒.๔) พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านคมนาคม

๓) ค่านิยม

“OTP to TOP”

ทีมงานเป็นเลิศ ร่วมเปิดใจกว้าง สานสร้างเครือข่าย

ทีมงานเป็นเลิศ	T-Teamwork	มุ่งเน้นการทำงานเป็นทีม มีจุดมุ่งหมายและเป้าหมายร่วมกัน มีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ โดยมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน
ร่วมเปิดใจกว้าง	O-Open-mind	มุ่งเน้นการทำงานแบบเปิดใจ ยอมรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น เกิดการบูรณาการและแลกเปลี่ยนความรู้
สานสร้างเครือข่าย	P-Partnership	มุ่งเน้นการประสานความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมในการทำงาน กับบุคคลภายในและภายนอกองค์กร

๔) ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์

จากการวิเคราะห์ SWOT Analysis และ TOWS Matrix นำมากำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การดำเนินงาน ประกอบด้วย ๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ ๘ กลยุทธ์ (กลยุทธ์ ๓ น ๒ ข และ ๓ ส) สำหรับเป็นแนวทางการดำเนินงานของ สนช. ให้บรรลุวิสัยทัศน์ จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ได้ ดังนี้

๔.๑) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency) ยกระดับการเข้าถึงระบบขนส่งของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) และมุ่งเน้นระบบคมนาคมที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) โดยมีเป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ (กลยุทธ์ ๓ น) ดังนี้

(๑) เป้าประสงค์ที่ ๑ มีนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

(๒) ตัวชี้วัดที่ ๑ ร้อยละการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคม ที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๓) กลยุทธ์ ๓ น (๓ มุ่งเน้น) ประกอบด้วย

- กลยุทธ์ที่ ๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency : TE)
- กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport : IT)
- กลยุทธ์ที่ ๓ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport : GST)

ตารางที่ ๓ - ๒ แสดงความเชื่อมโยงประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ ๑ ตัวชี้วัดที่ ๑ และกลยุทธ์ ๑ - ๓

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัด เป้าประสงค์			กลยุทธ์
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบคมนาคม เพื่อการพัฒนาประเทศ อย่างยั่งยืน	เป้าประสงค์ที่ ๑ มีนโยบายและแผน เพื่อพัฒนาระบบคมนาคม ให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่าง เท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	ตัวชี้วัดที่ ๑ ร้อยละการจัดทำ นโยบายและแผน การพัฒนาระบบ คมนาคมที่นำไปสู่ ระบบคมนาคมที่มี ประสิทธิภาพ เข้าถึงได้ อย่างเท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม (สผ. รับผิดชอบ ตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/ กอง/ศูนย์/สำนักงาน โครงการ/กพร./กตส.)	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	กลยุทธ์ที่ ๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผน พัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพ ของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศ (Transport Efficiency) กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผน พัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึง ระบบขนส่งของประชาชนทุกกลุ่ม อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) กลยุทธ์ที่ ๓ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผน พัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

๔.๒) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ

มุ่งเน้นการขับเคลื่อนนโยบายและแผนพัฒนาด้านคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ ด้วยการสร้างกลไกการขับเคลื่อนด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล และการสร้างการรับรู้และความเข้าใจ ร่วมกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ (กลยุทธ์ ๒ ข) ดังนี้

(๑) เป้าประสงค์ที่ ๒ สนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายและแผนการพัฒนา ระบบคมนาคมให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

(๒) ตัวชี้วัดที่ ๒ และ ๓

- ตัวชี้วัดที่ ๒ ร้อยละรายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายและแผน ที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียมปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- ตัวชี้วัดที่ ๓ ความเชื่อมั่นของผู้รับบริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อนโยบายและแผนด้านคมนาคมของ สนช.

(๓) กลยุทธ์ ๒ ข (ขับเคลื่อน และเข้าใจ) (กลยุทธ์ที่ ๔ - ๕) ประกอบด้วย

- กลยุทธ์ที่ ๔ สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation : ME)

- กลยุทธ์ที่ ๕ สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition : NC)

ตารางที่ ๓ - ๓ แสดงความเชื่อมโยงประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ ๒ ตัวชี้วัดที่ ๒ - ๓ และกลยุทธ์ ๔ - ๕

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัด เป้าประสงค์			กลยุทธ์
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ผลักดันนโยบายและ แผนงานคมนาคม สู่การปฏิบัติ	เป้าประสงค์ที่ ๒ สนับสนุนการดำเนินงาน ตามนโยบายและแผน การพัฒนาระบบ คมนาคมให้เกิดผล เป็นรูปธรรม	ตัวชี้วัดที่ ๒ ร้อยละรายงานติดตาม และประเมินผล การดำเนินงานตาม นโยบายและแผน ที่นำไปสู่ระบบคมนาคม ที่มีประสิทธิภาพเข้าถึง ได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัยและเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม (สผง. รับผิดชอบ ตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/ กอง/ศูนย์/สำนักงาน โครงการ/กพร./กตส.)	๙๐	๙๐	๑๐๐	กลยุทธ์ที่ ๔ สร้างกลไกและขับเคลื่อน นโยบายและแผนงานคมนาคม ไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการ ติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation)
		ตัวชี้วัดที่ ๓ ความเชื่อมั่นของผู้ รับบริการ ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียที่มีต่อนโยบาย และแผนด้านคมนาคม ของ สนช. (กพร. รับผิดชอบ ตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/ กอง/ศูนย์/สำนักงาน โครงการ/กพร./กตส.)	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๘๐	กลยุทธ์ที่ ๕ สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับ ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อขับเคลื่อนนโยบายและ แผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition)

๔.๓) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ
มุ่งดำเนินการเกี่ยวกับปัจจัยสนับสนุนความสำเร็จตามพันธกิจด้วยการพัฒนา
บุคลากรและการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนางานด้านคมนาคม โดยมีเป้าประสงค์ ตัวชี้วัด
และกลยุทธ์ (กลยุทธ์ ๒ ส) ดังนี้

(๑) เป้าประสงค์ที่ ๓ - ๕

- เป้าประสงค์ที่ ๓ สนข. เป็นหน่วยงานที่ทันสมัยพร้อมรับกับบริบท
ที่เปลี่ยนแปลง
- เป้าประสงค์ที่ ๔ บุคลากร สนข. มีความรู้ ความสามารถและความเชี่ยวชาญ
สอดคล้องตามภารกิจ
- เป้าประสงค์ที่ ๕ สนข. มีงานวิจัยเพื่อนวัตกรรม (Innovation) สนับสนุน
การจัดทำนโยบาย และแผนด้านคมนาคม

(๒) ตัวชี้วัดที่ ๔ - ๖

- ตัวชี้วัดที่ ๔ ระดับความสำเร็จของ สนข. ในการดำเนินงานตามแนวทาง
การพัฒนาองค์กร เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานสู่ความสำเร็จ
- ตัวชี้วัดที่ ๕ ร้อยละบุคลากร สนข. ได้รับการพัฒนาตามแผนพัฒนา
ทรัพยากรบุคคลของ สนข.
- ตัวชี้วัดที่ ๖ มีผลงาน ศึกษา วิจัย เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่ง
และจราจร/นวัตกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการจัดทำนโยบายและแผน
ด้านคมนาคม

(๓) กลยุทธ์ ๓ ส (สร้างเสริม สัมสม และส่งเสริม) (กลยุทธ์ที่ ๖ - ๘) ประกอบด้วย

- กลยุทธ์ที่ ๖ สร้างเสริมแนวทางการพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยสอดคล้อง
กับบริบทที่เปลี่ยนแปลง (Organization Development : OD)
- กลยุทธ์ที่ ๗ สัมสมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากร
ตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. (Human Resource Development Plan : HRD)
- กลยุทธ์ที่ ๘ ส่งเสริมการศึกษา วิจัย และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี
และนวัตกรรมในการสร้างสรรค์งานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI)

ตารางที่ ๓ - ๔ แสดงความเชื่อมโยงประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ เป้าประสงค์ ๓ - ๕ ตัวชี้วัดที่ ๔ - ๖ และกลยุทธ์ที่ ๖ - ๘

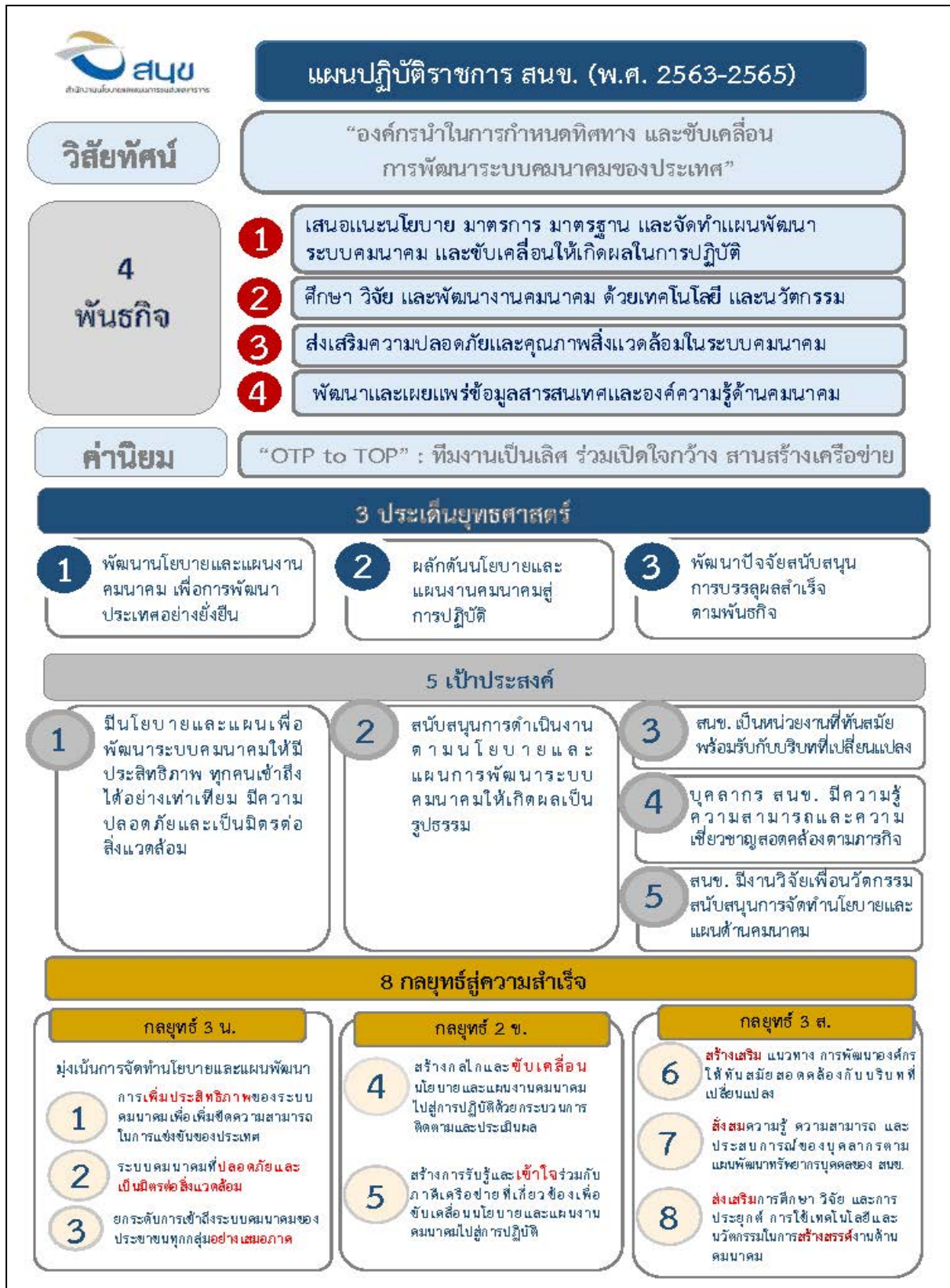
ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัด เป้าประสงค์			กลยุทธ์
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาปัจจัยสนับสนุน การบรรลุผลสำเร็จตาม พันธกิจ	เป้าประสงค์ที่ ๓ สนข. เป็นหน่วยงาน ที่ทันสมัยพร้อมรับกับ บริบทที่เปลี่ยนแปลง	ตัวชี้วัดที่ ๔ ระดับความสำเร็จของ สนข. ในการดำเนินงาน ตามแนวทางการพัฒนา องค์กร เพื่อขับเคลื่อน การดำเนินงานสู่ ความสำเร็จ (กพร. รับผิดชอบ ตัวชี้วัดร่วมกับสำนัก/ กอง/ศูนย์/สำนักงาน โครงการ/กพร./กตส.)	ร้อยละ ๗๐	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๘๐	กลยุทธ์ที่ ๖ สร้างเสริม แนวทาง การพัฒนา องค์กรให้ทันสมัยสอดคล้องกับ บริบทที่เปลี่ยนแปลง (Organization Development)
	เป้าประสงค์ที่ ๔ บุคลากร สนข. มีความรู้ ความสามารถ และ ความเชี่ยวชาญสอดคล้อง ตามภารกิจ	ตัวชี้วัดที่ ๕ ร้อยละบุคลากร สนข. ได้รับการพัฒนาตาม แผนพัฒนาทรัพยากร บุคคลของ สนข. (สบก. รับผิดชอบ ตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/ กอง/ศูนย์/สำนักงาน โครงการ/กพร./กตส.)	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๕	กลยุทธ์ที่ ๗ ส่งเสริมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากร ตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคล ของ สนข. (Human Resource Development Plan)
	เป้าประสงค์ที่ ๕ สนข. มีงานวิจัยเพื่อ นวัตกรรม (Innovation) สนับสนุนการจัดทำ นโยบายและแผนด้าน คมนาคม	ตัวชี้วัดที่ ๖ มีผลงาน ศึกษา วิจัย เพื่อพัฒนาเทคโนโลยี การขนส่งและจราจร/ นวัตกรรมที่สนับสนุน การพัฒนาประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของ การจัดทำนโยบาย และแผนด้านคมนาคม (ศทท. รับผิดชอบ ตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/ กอง/ศูนย์/สำนักงาน โครงการ/กพร./กตส.)	๒ เรื่อง	๓ เรื่อง	๔ เรื่อง	กลยุทธ์ที่ ๘ ส่งเสริมการศึกษา วิจัย และ การประยุกต์ การใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการสร้างสรรค์ งานด้านคมนาคม (Technology and Innovation)

๕) โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

โครงการ/กิจกรรม ที่สนับสนุนการบรรลุเป้าประสงค์ของแผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น ๙๑ โครงการ/กิจกรรม จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๕ ดังนี้

ตารางที่ ๓ - ๕ แสดงโครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

ประเด็นยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	จำนวนโครงการ/ กิจกรรม	หน่วยรับผิดชอบ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน		
กลยุทธ์ที่ ๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency : TE)	๒๐	สผง./ศทท./กพข./สสภ./กจร.
กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport : IT)	๑๒	กพข./สตร./กจร./สผป.
กลยุทธ์ที่ ๓ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport : GST)	๖	กพข./สผป.
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ		
กลยุทธ์ที่ ๔ สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ ด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation : ME)	๓๖	สผง./ศทท./สสภ./กจร./กพข./สตร./สผป.
กลยุทธ์ที่ ๕ สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition : NC)	๔	สภก. และทุกสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนความสำเร็จตามพันธกิจ		
กลยุทธ์ที่ ๖ สร้างเสริมแนวทางการพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง (Organization Development : OD)	๓	กพร./สผง.
กลยุทธ์ที่ ๗ ส่งเสริมความรู้ ความสามารถ และประสิทธิภาพของบุคลากรตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนช. (Human Resource Development Plan: HRD)	๒	สภก. ร่วมกับสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส.
กลยุทธ์ที่ ๘ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรค์งานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI)	๘	ศทท.
รวม	๙๑	



ภาพที่ ๓ - ๑ สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

๓.๑.๒ แผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ พ.ศ. ๒๕๖๔ และ พ.ศ. ๒๕๖๕

สนช. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ พ.ศ. ๒๕๖๔ และ พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ไปสู่การปฏิบัติ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๑) แผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

สนช. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เพื่อใช้เป็นกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานและผลการเบิกจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ นำเสนอ ผอ.สนช. และ รวค. ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ ตามลำดับ โดยมีโครงการ/กิจกรรม รวมจำนวน ๖๔ โครงการ/กิจกรรม วงเงินงบประมาณรวม ๓๒๗.๖๔๙๒ ล้านบาท

ผลการดำเนินงานและผลเบิกจ่าย ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ พบว่า มีโครงการ/กิจกรรม ที่สามารถดำเนินการได้ตามแผน จำนวน ๒๑ โครงการ/กิจกรรม ค่าต่ำกว่าแผนแต่แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ จำนวน ๖ โครงการ/กิจกรรม และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓๗ โครงการ/กิจกรรม โดยมีผลการเบิกจ่าย ๒๐๒.๓๘๘๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖๑.๗๗

๒) แผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

สนช. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เพื่อใช้เป็นกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานและผลการเบิกจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ นำเสนอ ผอ.สนช. และ รวค. ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๓ และวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ ตามลำดับ โดยมีโครงการ/กิจกรรม รวมจำนวน ๖๓ โครงการ/กิจกรรม วงเงินงบประมาณรวม ๒๕๕.๐๐๑๔ ล้านบาท

ผลการดำเนินงานและผลเบิกจ่าย ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ พบว่า มีโครงการ/กิจกรรม ที่สามารถดำเนินการได้ตามแผน จำนวน ๔๘ โครงการ/กิจกรรม ค่าต่ำกว่าแผนแต่แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ จำนวน ๑ โครงการ/กิจกรรม และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๔ โครงการ/กิจกรรม โดยมีผลการเบิกจ่าย ๒๐๒.๓๘๘๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖๑.๗๗

๓) แผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

สนช. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เพื่อใช้เป็นกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานและผลการเบิกจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ นำเสนอ ผอ.สนช. และ รวค. ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๔ และวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๔ ตามลำดับ โดยมีโครงการ/กิจกรรม รวมจำนวน ๖๔ โครงการ/กิจกรรม วงเงินงบประมาณรวม ๒๖๒.๔๐๘ ล้านบาท

ผลการดำเนินงานและผลเบิกจ่าย ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕ พบว่า มีโครงการ/กิจกรรม ที่สามารถดำเนินการได้ตามแผน จำนวน ๒๐ โครงการ/กิจกรรม ค่าต่ำกว่าแผนแต่แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕ จำนวน ๑๒ โครงการ/กิจกรรม และอยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๓๒ โครงการ/กิจกรรม โดยมีผลการเบิกจ่าย ๙๐.๐๓๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๒๖ (ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำรายงานผลการดำเนินงานและผลเบิกจ่าย ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕ โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕)

ขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนกรของประเทศไทย ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

3 ประเด็นยุทธศาสตร์
8 กลยุทธ์ (3 น. / 2 ข. / 3 ส.)
63 โครงการ



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1

พัฒนานโยบายและแผนงาน
คมนาคมเพื่อพัฒนาประเทศ
อย่างยั่งยืน 3 กลยุทธ์ (3 น.)
19 โครงการ



กลยุทธ์ที่ 1

มุ่งเน้นจัดทำนโยบายและแผนพัฒนา
เพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคม
เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
ของประเทศ (Transport Efficiency: TE)



กลยุทธ์ที่ 2

มุ่งเน้นจัดทำนโยบายและแผนพัฒนา
เพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคม
ของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาค
และเท่าเทียม (Inclusive Transport: IT)



กลยุทธ์ที่ 3

มุ่งเน้นจัดทำนโยบายและแผนพัฒนา
ระบบคมนาคมที่ปลอดภัย
และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
(Green and Safe Transport: GST)

เช่น

1. การจัดทำแผนงบประมาณในลักษณะบูรณาการ
เชิงยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
2. การศึกษาสำรวจการเดินทางในเขต
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. การศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง
รูปแบบการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล
4. การจัดทำร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการตัวร่วม
พ.ศ.

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2

ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคม
สู่การปฏิบัติ 2 กลยุทธ์ (2 ข.)
37 โครงการ



กลยุทธ์ที่ 4

สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงาน
คมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการ
ติดตามและประเมินผล
(Monitoring and Evaluation: ME)



กลยุทธ์ที่ 5

สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่าย
ที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและ
แผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ
(Network Cognition: NC)

เช่น

1. การติดตามและประเมินผลแผนพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย
พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕
2. การสร้างความรู้ความเข้าใจ นโยบาย แผนงาน
ผลการศึกษา ผลการดำเนินงานของ สนข.

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3

พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุ
ผลสำเร็จตามพันธกิจ 3 กลยุทธ์ (3 ส.)
7 โครงการ



กลยุทธ์ที่ 6

สร้างเสริมแนวทางการพัฒนาองค์กร
ให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง
(Organization Development: OD)



กลยุทธ์ที่ 7

ส่งเสริมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์
ของบุคลากรตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคล
ของ สนข. (Human Resource Development Plan: HRD)



กลยุทธ์ที่ 8

ส่งเสริมการศึกษา วิจัย และการประยุกต์
ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรค์
งานด้านคมนาคม (Technology and Innovation: TI)

เช่น

1. แผนปฏิบัติการของ สนข. การจัดทำข้อเสนอ
การเปลี่ยนแปลงระยะ 3 ปี (2562 - 2564)
2. รายงานผลการประเมินผลการดำเนินการ
ตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข.



www.otp.go.th



OtpThailand



OtpThailand



Tel. 0-2215-1515



OTP Channel

ภาพที่ ๓ - ๒ สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔



ภาพที่ ๓ - ๓ สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

๓.๒ ผลการดำเนินงานตามประเด็นยุทธศาสตร์

สนข. ขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ โดยการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ ซึ่งเป็นการทบทวน ปรับปรุง และเพิ่มเติม โครงการ/กิจกรรมในแต่ละปีงบประมาณ รวมทั้งการปรับแผนการดำเนินงาน แผนการเบิกจ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์และปัจจัยแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป มีผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ สรุปได้ ดังนี้

๓.๒.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

๑) กลยุทธ์ที่ ๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency)

สนข. ได้จัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมมุ่งเน้นด้านประสิทธิภาพระบบคมนาคมสำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ในช่วงระยะเวลา ๓ ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) รวมจำนวน ๙ โครงการ ประกอบด้วย โครงการ/กิจกรรมที่ สนข. ดำเนินการเอง เช่น การจัดทำแผนงบประมาณในลักษณะบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ และปีงบประมาณ ๒๕๖๖ การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ปี ๒๕๖๔ และปี ๒๕๖๕ และโครงการ/กิจกรรมที่ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการ เช่น การศึกษาการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) และการจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ (ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔) เป็นต้น

๒) กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport : IT)

สนข. ได้เสนอแนะนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อกำหนดการยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม โดยได้ดำเนินการศึกษาเพื่อจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคม เช่น การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยการจัดทำเป็นแผนระดับที่ ๓ เพื่อนำเสนอกระทรวงคมนาคมต่อไป และการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เป็นต้น

๓) กลยุทธ์ที่ ๓ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport : GST)

สนข. ได้จัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการศึกษานโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ และการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles : EV) (ปีงบประมาณ ๒๕๖๓) เป็นต้น



๓.๒.๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ

๑) กลยุทธ์ที่ ๔ สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ
ด้วยการบูรณาการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation : ME)

สนช. ได้มุ่งขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมด้วยการบูรณาการติดตามและประเมินผลนโยบาย/แผนงาน/โครงการที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ มีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาระบบคมนาคมให้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดยในช่วงระยะเวลา ๓ ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) สนช. ได้ดำเนินการขับเคลื่อน รวมจำนวน ๓๖ โครงการ/กิจกรรม แบ่งขั้นตอนของการติดตามและประเมินผลโครงการ/กิจกรรมออกเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

๑.๑) การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผน เช่น การติดตามและประเมินผล การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุ และอำนวยความสะดวกการรับการเดินทางช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และวันหยุดต่อเนื่อง (๔ วันขึ้นไป) การติดตามและประเมินผลแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และการติดตามและประเมินผลโครงการดำเนินงานตามแผนงบประมาณในลักษณะบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

๑.๒) การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามโครงการศึกษา เช่น การติดตามและประเมินผลการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

๑.๓) การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของแผนตามนโยบายที่เกี่ยวข้อง เช่น การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบตัวร่วมตามนโยบายกระทรวงคมนาคม

จากการติดตามและประเมินผลนโยบาย/แผนงาน/โครงการที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ พบว่า การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผน และการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ แผนตามนโยบายที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานตามเป้าหมาย ส่วนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ตามโครงการศึกษานั้น พบว่า มีแนวโน้มการนำผลการศึกษาของ สนช. มาขับเคลื่อน/ใช้ประโยชน์ มากขึ้น โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีการนำผลการศึกษาของ สนช. มาขับเคลื่อน/ใช้ประโยชน์ ร้อยละ ๙๑.๑๘

๒) กลยุทธ์ที่ ๕ สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition)

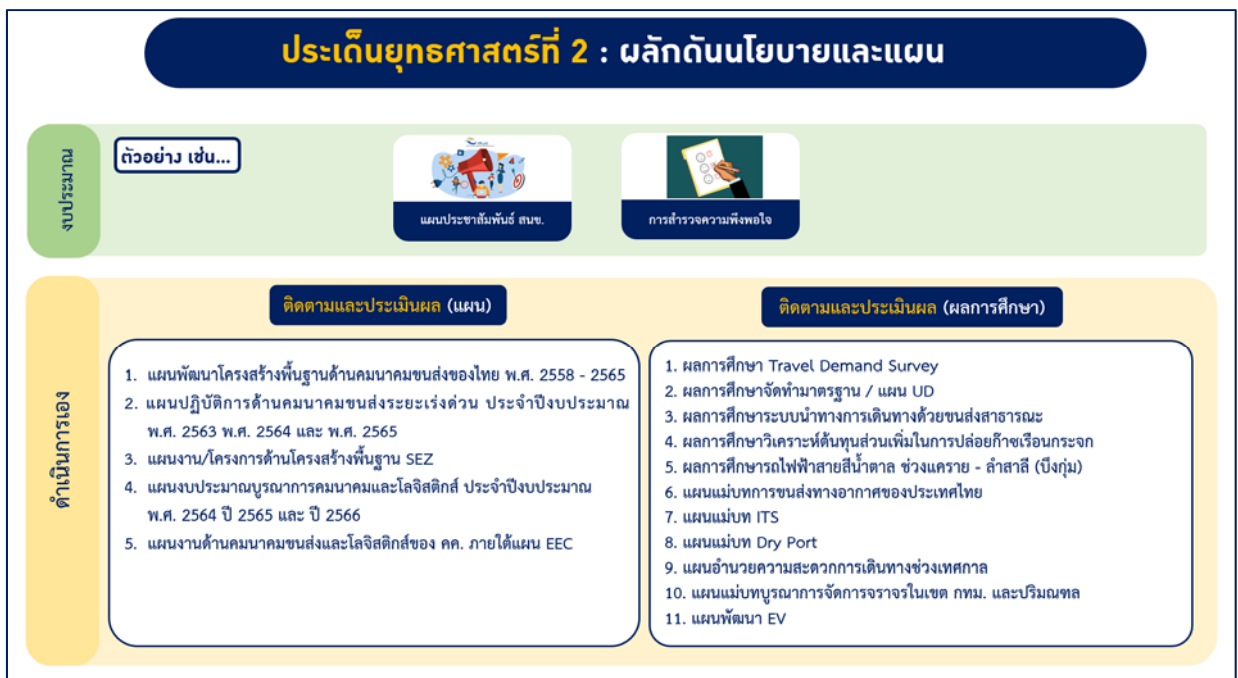
สนช. สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบาย และแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ ในช่วงระยะเวลา ๓ ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) รวมจำนวน ๔ โครงการ/กิจกรรม ดังนี้

๒.๑) การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการประชาสัมพันธ์ของ สนช. พ.ศ. ... โดยได้จัดทำแผนประชาสัมพันธ์ของ สนช. พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ เรียบร้อยแล้ว

๒.๒) การสร้างความรู้ความเข้าใจ นโยบาย แผนงาน ผลการศึกษา ผลการดำเนินงาน ของ สนช. โดยได้ดำเนินการจัดพิมพ์รายงานประจำปี และบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารบนสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media)

๒.๓) การประชุม สัมมนา ชี้แจง เผยแพร่ ทำความเข้าใจร่วมกับเครือข่าย โดยได้ ดำเนินการจัดทำข่าวแจก (Press Release) บทความ ภาพข่าวประชาสัมพันธ์ Infographic เพื่อเผยแพร่ ในสื่อช่องทางต่าง ๆ ชี้แจงประเด็นข่าวที่มีผลกระทบต่อ ภาพลักษณ์ ความน่าเชื่อถือ ความไว้วางใจ ของ สนช. แนวทาง การชี้แจงประเด็น สำคัญที่ทันต่อสถานการณ์ (IA Chat, IR Chat) และชี้แจงประเด็นข่าวปลอม (Fake News)

๒.๔) โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้อง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ พบว่า ความเชื่อมั่นของผู้รับบริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อนโยบาย และแผนด้านการขนส่งและจราจรของ สนช. (ร้อยละ) เท่ากับ ๘๘.๖๖, ๘๔.๑๖ และ ๘๗.๗๘ ตามลำดับ



๓.๒.๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ

๑) กลยุทธ์ที่ ๖ สร้างเสริมแนวทางการพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป

สนข. สร้างเสริมแนวทางการพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป ด้วยแผนปฏิรูปองค์กรของ สนข. การจัดทำข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงระยะ ๓ ปี (๒๕๖๒ - ๒๕๖๔) เรียบร้อย และได้ขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ โดยการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าวในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และ พ.ศ. ๒๕๖๔

๒) กลยุทธ์ที่ ๗ ส่งเสริมความรู้ ความสามารถ และประสิทธิภาพของบุคลากรตามแนวทางการพัฒนาบุคลากรที่ต่อเนื่อง (Human Resource Development Road Map : HRD)

สนข. ได้จัดโครงการ/กิจกรรมเพื่อส่งเสริมความรู้ ความสามารถ และประสิทธิภาพของบุคลากรตามแนวทางการพัฒนาบุคลากรที่ต่อเนื่อง โดยได้มีการพัฒนาบุคลากรตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. (Human Resource Development Road Map) และจัดทำรายงานผลการประเมินผลการดำเนินการตามแผนฯ ดังกล่าว

๓) กลยุทธ์ที่ ๘ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรคงานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI)

ในช่วงระยะเวลา ๓ ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) สนข. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรคงานด้านคมนาคม โดยมีการดำเนินงานรวมจำนวน ๘ โครงการ/กิจกรรม เช่น การบูรณาการศูนย์ข้อมูลการขนส่งและจราจร โดยมีการศึกษา และวิเคราะห์จัดทำรายการข้อมูล (Data Catalog) และระบบบัญชีข้อมูล สนข. และมีการดำเนินโครงการฝึกอบรมการใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับบุคลากรภายใน สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕



อย่างไรก็ตาม การจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ผ่านมา ในช่วงระยะเวลา ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) สนข. มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่ง ซึ่งโครงการศึกษาส่วนใหญ่ ยังไม่ครอบคลุมถึงการยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) และการพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

การดำเนินงานในระยะต่อไป สนข. ควรมุ่งเน้นและให้ความสำคัญกับการเสนอแนะนโยบายและแผน ที่มุ่งการบริหารจัดการให้ระบบคมนาคมมีการเชื่อมต่อกันอย่างไร้รอยต่อ (Seamless) เพื่อให้การขนส่งสินค้า และการเดินทางของประชาชน เป็นไปด้วยความสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา และราคาสมเหตุสมผล ตอบสนอง ต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง และมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน ตามเป้าหมายการพัฒนาของกระทรวงคมนาคม ต่อไป

สนข. ได้ประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด “การเป็นองค์กรนำของ สนข.” ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ได้แก่ (๑) ร้อยละความสำเร็จของนโยบายและแผนด้านการขนส่งและจราจร ของ สนข. ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการ และ (๒) ความเชื่อมั่นของผู้รับบริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่มีต่อนโยบายและแผนด้านการขนส่งและจราจรของ สนข. รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๗ ดังนี้

ตารางที่ ๓ - ๖ แสดงผลการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิผลการเป็น “องค์กรนำ ”

ลำดับที่	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			ผลการประเมิน		
		ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๓	๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕
๑	ร้อยละความสำเร็จของนโยบาย และแผนด้านการขนส่งและจราจร ของ สนข. ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำไปดำเนินการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๘๕.๘๘	๙๗.๐๖	N/A
๒	ความเชื่อมั่นของผู้รับบริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อนโยบาย และแผนด้านการขนส่งและจราจร ของ สนข. (ร้อยละ)	๗๐	๗๕	๘๐	๘๘.๖๖	๘๔.๑๖	๘๗.๗๘

๓.๓ ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้อง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

สนช. ได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีเป็นที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานของ สนช. ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีได้จำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้องกับ สนช. ออกเป็น ๓ กลุ่ม ตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๒ และเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ ได้แก่ (๑) กลุ่มผู้ส่งมอบ พันธมิตร ผู้ให้ความร่วมมือ (๒) กลุ่มผู้รับบริการ และ (๓) กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งผลการสำรวจฯ พบว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้องทุกประเภท มีความเห็นสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ ๓ - ๗ แสดงผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้อง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

รายการสำรวจ	ผลการสำรวจความพึงพอใจ ของ สนช.		
	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕
๑. ความเชื่อมั่นต่อการจัดทำนโยบายและแผนด้านการขนส่งและจราจร/ความเชื่อมั่นต่อการดำเนินงานของ สนช.	ระดับมาก	ระดับมาก	ระดับมาก
๒. ความเชื่อมั่นต่อการนำนโยบายและแผนด้านการขนส่งและจราจรไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม	ระดับมาก	ระดับมาก	ระดับมาก
๓. ความพึงพอใจต่อคุณภาพการให้บริการ	ระดับมาก	ระดับมาก	ระดับมาก

บทที่ ๔

การเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิรูปราชการ สนช. พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

สนช. ได้จัดทำแผนปฏิรูปราชการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยยึดถือความสอดคล้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนทุกระดับที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคม เพื่อตอบสนองแนวโน้ม ทิศทาง และการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการกิจของภาคคมนาคมแยกตามระดับของแผน สรุปได้ ดังนี้

๔.๑ แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม

คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติได้ดำเนินการจัดทำ (ร่าง) ยุทธศาสตร์ชาติแล้วเสร็จ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ เห็นชอบ (ร่าง) ยุทธศาสตร์ชาติ ประกาศ ณ วันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน และเป็นกรอบการปฏิรูปในระยะยาว ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑ เป็นต้นไป โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เป็นยุทธศาสตร์ชาติดำเนินการของประเทศไทย ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ **“ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”** ภายในช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน และตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างรายได้ระดับสูงเป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนา จำนวน ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง (๒) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (๓) ยุทธศาสตร์ชาติการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ (๔) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคทางสังคม (๕) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ (๖) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ โดยมียุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับ สนช. ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

มีเป้าหมายในการพัฒนาประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ และยั่งยืน และประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง มียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการกิจของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

๑.๑) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต

- ข้อ ๔.๒.๔ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้เป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยการส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก การผลักดันการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ ส่งเสริมเทคโนโลยีและพัฒนา

อุตสาหกรรมระบบกักเก็บพลังงาน รวมทั้งส่งเสริมการลงทุนที่เน้นการวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้องโดยยกระดับบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งจะต่อยอดไปยังชิ้นส่วนยานอวกาศในที่สุด

๑.๒) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๓ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว

• **ข้อ ๔.๓.๒ ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ** สร้างแรงดึงดูดและสิ่งจูงใจให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ โดยส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการจัดประชุมและนิทรรศการนานาชาติของโลก เนื่องจากไทยมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมแก่การเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจและการท่องเที่ยว ทั้งยังมีความพร้อมด้านการบริการที่เป็นเอกลักษณ์ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและสาธารณูปการระบบขนส่ง ระบบดิจิทัลเพื่อการติดต่อสื่อสาร เพื่ออำนวยความสะดวกทั้งในการเดินทางเข้ามาเพื่อการประชุมและการสร้างความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างกัน พร้อมทั้งส่งเสริมการขยายพื้นที่จุดหมายปลายทางของการจัดประชุมและนิทรรศการ และการพักผ่อนระหว่างประชุมจากเมืองหลักสู่เมืองอื่นที่มีศักยภาพของไทย รวมถึงสร้างพื้นที่หรือช่องทางการจัดแสดงผลงานรูปแบบต่าง ๆ ทั้งการจัดแสดงผลงานจริงและในรูปแบบเสมือนจริง รวมถึงการส่งเสริมให้การพักผ่อนระหว่างการประชุมเป็นการจูงใจและต่อยอดการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมที่เน้นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนและส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน ตลอดจนการสนับสนุนการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นที่ไทยมีศักยภาพและเชื่อมโยงเส้นทาง **การท่องเที่ยว** ในพื้นที่อื่น เพื่อให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกัน ซึ่งรวมถึงการสร้างรูปแบบและจูงใจการเดินทางเข้ามาประกอบธุรกิจและการท่องเที่ยวด้วยการอำนวยความสะดวกและมาตรการสนับสนุนต่าง ๆ พร้อมทั้งการสร้างความร่วมมือของธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องในห่วงโซ่ธุรกิจ

• **ข้อ ๔.๓.๔ ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ** ส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสำราญทางทะเลและชายฝั่ง และเป็นแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมลุ่มน้ำที่มีเอกลักษณ์ที่โดดเด่น เนื่องจากไทยมีจุดเด่นด้านแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำที่สวยงามและกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลายสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวผ่านการชื่นชมธรรมชาติ การร้อยเรียงเรื่องราวประวัติศาสตร์ วิถีชีวิต วัฒนธรรมไทย ตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งเรือสำราญและเรือยอร์ช ตามชายฝั่งทะเลทั้งอันดามันและอ่าวไทย เกาะ แก่ง ที่สวยงาม รวมทั้งการท่องเที่ยวตามแม่น้ำลำคลองนำไปสู่ศูนย์กลางท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ โดยการปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศที่มีศักยภาพให้เป็นท่าเรือหลัก การมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคของท่าเรือมาริน่าและท่าเทียบเรือให้ได้มาตรฐาน และการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในเรื่องความสะอาดและการจัดการความปลอดภัยของท่าเรือและท่าเรือมาริน่าที่ได้มาตรฐานสากล รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวตามแม่น้ำลำคลองที่สำคัญ และมีมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงการส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ ทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำให้เชื่อมต่อการเดินทางทางบกและทางอากาศให้มีความสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งสร้างให้เกิดเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวใหม่ และการจัดทำระบบฐานข้อมูลด้านการท่องเที่ยวทางน้ำ นำเทคโนโลยีมาใช้อำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจกับกระบวนการตรวจคนเข้าเมืองที่มีประสิทธิภาพ และพัฒนาบุคลากรทุกภาคส่วนให้มีความพร้อม รวมถึงการให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของพื้นที่การท่องเที่ยว

• ข้อ ๔.๓.๕ ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับต่างประเทศ เพื่อขยายการท่องเที่ยวของไทยและภูมิภาคไปพร้อมกัน ผ่านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์จากเมืองหลักสู่เมืองรอง เพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวไทยกับอาเซียนและอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เช่น เส้นทางจุดร่วมทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทาง ทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศระหว่างกันในภูมิภาค และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีที่จะทำให้เกิดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนร่วมกัน พร้อมทั้งส่งเสริมการทำการตลาดร่วมกันในเส้นทางการท่องเที่ยวระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่ ซึ่งรวมถึงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเดิมและสร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่ในประเทศ ให้เหมาะสมกับศักยภาพและบริบทของแต่ละพื้นที่ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวกับต่างประเทศ และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน รวมทั้งป้องกันและแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวทั้งแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติและทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม พร้อมทั้งการใช้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวให้เอื้อต่อผลิตภัณฑ์ชุมชน รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่อง เพื่อขยายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่เมืองและชุมชนเพิ่มจากการท่องเที่ยวของประเทศ และการส่งเสริมการขยายธุรกิจและการทำตลาดท่องเที่ยวของไทยในต่างประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวรูปแบบใหม่

๑.๒) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

• ข้อ ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังเอเชียได้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดคล้องกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลักในส่วนกลางและท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมืองและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน ส่งเสริมระบบขนส่งสมัยใหม่ และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันภายในภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด

• ข้อ ๔.๔.๒ สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกย่องรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาคอขวดบริเวณชายแดน โดยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม พัฒนาเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันออก เพื่อเชื่อมต่อ

กับการพัฒนาภาคตะวันออก และภาคอื่น ๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดผังเมือง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูล แรงงาน และกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และมีมูลค่าเพิ่มสูง โดยตระหนักถึงความยั่งยืน

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒.๑) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๒ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล

• ข้อ ๔.๒.๔ พัฒนาและเพิ่มสัดส่วนกิจกรรมทางทะเลที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการท่องเที่ยวทางทะเลมีการคำนึงถึงความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ การลดความเหลื่อมล้ำและดูแลผลประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ การดูแลความปลอดภัยนักท่องเที่ยวทางทะเล การพัฒนาท่าเรือทั้งระบบให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลรูปแบบใหม่ พัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางท่าเรือสำราญในภูมิภาค การจัดทำแหล่งท่องเที่ยวค่าน้ำที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวในอนาคต ส่งเสริมให้ประเทศเป็นศูนย์กลางด้านพาณิชยกรรมของภูมิภาค พัฒนาการเดินเรือสินค้าตามแนวชายฝั่งให้เติบโตอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการประมงทรัพยากรประมง เพื่อใช้ในการวางแผนการบริหารจัดการให้สอดคล้องกับศักยภาพ การทำประมงที่คำนึงถึงความสมดุลของทรัพยากร ควบคุมและยกเลิกเครื่องมือประมงที่ทำลายล้างและป้องกันไม่ให้เรือประมงผิดกฎหมาย ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ เข้ามาทำการประมงที่ผิดกฎหมาย เร่งพัฒนาการจัดการด้านการเพาะเลี้ยงในทะเลที่สอดคล้องกับแผนการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ทางทะเล การศึกษาวิจัยเพื่อนำความรู้และนวัตกรรมใหม่ ๆ มาพัฒนาการประมงครบวงจร เพื่อให้ประเทศยังคงเป็นผู้นำด้านการผลิตและส่งออกผลิตภัณฑ์ประมงมูลค่าสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒.๒) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๓ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

• ข้อ ๔.๓.๑ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยพัฒนารูปแบบและแนวทางการจัดการเมืองเพื่อมุ่งสู่เมืองคาร์บอนต่ำ และพื้นที่สีเขียวในทุกรูปแบบ รวมทั้งสนับสนุนการจัดการด้านการเกษตรที่มีผลประโยชน์ร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจก รวมทั้งเร่งฟื้นฟูพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ส่งเสริมการเพิ่มพื้นที่ป่าเพื่อเป็นแหล่งกักเก็บก๊าซเรือนกระจก

• ข้อ ๔.๓.๒ มีการปรับตัวเพื่อลดความสูญเสียและเสียหายจากภัยธรรมชาติและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยพัฒนาระบบฐานข้อมูล การคาดการณ์สภาพภูมิอากาศและระบบเตือนภัยล่วงหน้าอย่างรวดเร็ว แม่นยำและมีประสิทธิภาพ และมีการเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและลดผลกระทบทั้งในเชิงโครงสร้างและไม่เชิงโครงสร้างเพื่อเตรียมรับมือกับภัยพิบัติที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศที่เหมาะสมกับแต่ละภูมิสังคมของประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการภัยพิบัติทั้งระบบ โดยคำนึงถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระยะยาว รวมถึงการเสริมสร้างขีดความสามารถของประชาชน ชุมชน และเมืองในการรับมือและปรับตัวต่อผลกระทบจากภัยพิบัติที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

• ข้อ ๔.๓.๓ มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน โดยบูรณาการนโยบายและแผนพัฒนาประเทศในทุกสาขา โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีการส่งเสริมสินค้าและบริการคาร์บอนต่ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นระบบ และพัฒนาเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสร้างแรงจูงใจและสนับสนุนการลงทุนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ รวมทั้งพัฒนารูปแบบทางธุรกิจด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งมีการพัฒนากฎหมายเพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

๓.๑) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๒ ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่

• ข้อ ๔.๒.๑ ให้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ โดยใช้แผนแม่บทตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติผ่านแผนปฏิบัติการในระดับต่าง ๆ โดยเชื่อมโยงการทำงานของภาครัฐในทุกระดับให้มีเอกภาพและสอดคล้องประสานกันตามห่วงโซ่การพัฒนาระหว่างราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น รวมทั้งการประสานความร่วมมือที่หลากหลาย การพัฒนากลไกหรือเครื่องมือในการสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการในลักษณะหุ้นส่วนการพัฒนา ระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ ภาคประชาชน และภาคส่วนอื่นในสังคม โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่องและมีเป้าหมายที่ชัดเจน

• ข้อ ๔.๒.๒ ระบบการเงินการคลังประเทศสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการเงินการคลังของประเทศมีการปฏิบัติหน้าที่ตามกรอบภารกิจในการสนับสนุนและไม่เป็นอุปสรรคในการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ ระบบงบประมาณแผ่นดินต้องสอดคล้องกับลักษณะการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติทั้งในลักษณะแผนเชิงยุทธศาสตร์ แผนตามภารกิจ และแผนระดับพื้นที่ มีการรักษาวินัยการเงินการคลังภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลัง การพัฒนาระบบการคลังล่วงหน้าระยะปานกลางและระยะยาว การปรับปรุงวิธีการงบประมาณให้มีความคล่องตัว สะดวก เหมาะสมกับสถานการณ์และความเร่งด่วน การใช้จ่ายงบประมาณโปร่งใส เป็นไปตามเป้าหมายในระยะเวลาที่กำหนด และมีแผนเพิ่มรายได้ของประเทศคู่กับแผนงบประมาณให้เกิดสมดุลระหว่างรายได้กับรายจ่าย พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บรายได้ของรัฐ และการปรับปรุงระบบภาษี

• ข้อ ๔.๒.๓ ระบบติดตามประเมินผลที่สะท้อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติในทุกระดับ โดยมีการติดตามประเมินผลทั้งก่อนเริ่มโครงการ ระหว่างดำเนินการ และหลังการดำเนินงาน เป็นการติดตามประเมินผลทั้งระบบ ตั้งแต่ปัจจัยนำเข้า กระบวนการดำเนินการ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ตั้งแต่ระดับชาติ ระดับประเด็นการพัฒนา ระดับหน่วยงาน และระดับพื้นที่ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผล และจัดให้มีการรายงานการติดตามประเมินผลในการบรรลุเป้าหมายต่อสาธารณะเป็นประจำ รวมทั้งการตรวจสอบโดยองค์กรอิสระต้องเป็นไปเพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ

๓.๒) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๓ ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับการกิจ ส่งเสริมให้ประชาชน และทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ พร้อมทั้งมีการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารราชการ ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่นให้มีความชัดเจน ไม่ซ้ำซ้อนกัน รวมทั้งมีการถ่ายโอนภารกิจที่สำคัญ และการกระจายอำนาจในระดับที่เหมาะสมเพื่อให้ชุมชนและท้องถิ่นเข้มแข็ง

๓.๓) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๔ ภาครัฐมีความทันสมัย ทันการเปลี่ยนแปลง และมีขีดสมรรถนะสูง สามารถปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่า เทียบได้กับมาตรฐานสากล สามารถรองรับกับสภาพแวดล้อม ในการปฏิบัติงานที่มีความหลากหลายซับซ้อนมากขึ้น และทันการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

๓.๔) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๕ บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ ในการปฏิบัติหน้าที่และขับเคลื่อนภารกิจยุทธศาสตร์ชาติ โดยภาครัฐมีกำลังคนที่เหมาะสมทั้งปริมาณและคุณภาพ มีระบบบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรให้สามารถ สนองความต้องการในการปฏิบัติงาน มีความก้าวหน้าในอาชีพ สามารถจูงใจให้คนดีคนเก่งทำงานในภาครัฐ มีระบบการพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรภาครัฐให้มีสมรรถนะใหม่ ๆ สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลง บริบทการพัฒนา มีการเสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรม การปรับเปลี่ยนแนวคิดให้การปฏิบัติราชการเป็นมืออาชีพ มีจิตบริการ ทำงานในเชิงรุกและมองไปข้างหน้า สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่น ได้อย่างเป็นรูปธรรม

๓.๕) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๖ ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ ทุกภาคส่วนร่วมต่อต้านการทุจริต ภาครัฐมีการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลและหลักปรัชญาของเศรษฐกิจ พอเพียงในทุกระดับ โดยเฉพาะการสร้างวัฒนธรรมแยกแยะประโยชน์ส่วนบุคคลและประโยชน์ส่วนรวม ของบุคลากรภาครัฐให้เกิดขึ้น รวมทั้งสร้างจิตสำนึกและค่านิยมให้ทุกภาคส่วนตื่นตัวและละอายต่อการทุจริต ประพฤติมิชอบทุกรูปแบบ พร้อมทั้งส่งเสริม สนับสนุนให้ภาคีองค์กรภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ชุมชน ประชาชน และภาคีต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการสอดส่อง เฝ้าระวัง ให้ข้อมูล แจ้งเบาะแสการทุจริต และตรวจสอบ การดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ และภาคส่วนอื่น ๆ โดยได้รับความคุ้มครองจากรัฐตามที่กฎหมายบัญญัติ

๓.๖) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๗ กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับมีเท่าที่จำเป็น ทันสมัย มีความเป็นสากล มีประสิทธิภาพ โดย มุ่งใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการพัฒนา การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การ แก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่นำไปสู่ความเหลื่อมล้ำด้านต่าง ๆ เอื้อต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ



มั่นคง	มั่งคั่ง	ยั่งยืน
- มีความมั่นคงปลอดภัยจากภัยและการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ และมีความมั่นคงในทุกมิติ ทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง - ประเทศไทยมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย - สังคมมีความปรองดองและความสามัคคี ประชาชนมีความมั่นคงในชีวิต มีงานและรายได้ที่มั่นคง มีที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน - มีความมั่นคงของอาหาร พลังงาน และน้ำ	- ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ยกระดับเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากรได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกัน - เศรษฐกิจมีความสามารถในการแข่งขันสูง สร้างเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคต และเป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน - มีความสมบูรณ์ในทุนที่จะสามารถสร้างการพัฒนาต่อเนื่อง อาทิ ทุนมนุษย์ ทุนทางปัญญา ทุนทางการเงินและทุนอื่นๆ	- การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญด้านรายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างต่อเนื่อง โดยไม่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเกินพอดี ไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม - มีการผลิตและการบริโภคเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับกฎระเบียบของประชาคมโลก - คนมีความรับผิดชอบต่อสังคม มุ่งประโยชน์ส่วนรวมอย่างยั่งยืน ทุกภาคส่วนในสังคมยึดถือและปฏิบัติตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง



ภาพที่ ๔ - ๑ วิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

๔.๒ แผนระดับที่ ๒ ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม

๔.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๑๐ เมื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านจัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี โดยแผนแม่บทที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบและประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้มีผลผูกพันหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น โดยต่อมาคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แล้ว ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ประกาศ ณ วันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๒ ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าว มีจำนวนรวม ๒๓ ฉบับ ประกอบด้วย (๑) ความมั่นคง (๒) การต่างประเทศ (๓) การเกษตร (๔) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต (๕) การท่องเที่ยว (๖) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (๘) ผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่ (๙) เศรษฐกิจพิเศษ (๑๐) การปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม (๑๑) การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต (๑๒) การพัฒนาการเรียนรู้ (๑๓) การส่งเสริมให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี (๑๔) ศักยภาพการกีฬา (๑๕) พลังทางสังคม (๑๖) เศรษฐกิจฐานราก (๑๗) ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม (๑๘) การเติบโตอย่างยั่งยืน (๑๙) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ (๒๐) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ (๒๑) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (๒๒) กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม และ (๒๓) การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม โดยมีแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับ สนช. ดังนี้

๑) ประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๔) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต

• แผนย่อยที่ ๔ อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม ให้ความสำคัญ

กับการผลักดันการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมขนส่งไปสู่ระบบไฟฟ้าอัจฉริยะ และรูปแบบการคมนาคมขนส่งใหม่ ๆ ในอนาคต โดยมีแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคม ดังนี้

๑.๑) ผลักดันการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ พลังงานไฮโดรเจน หรือพลังงานทางเลือกอื่น ๆ โดยจัดทำแนวทางการพัฒนาต่อยอดจากฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ประเทศไทยเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของโลก เพื่อเตรียมความพร้อมและถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้สามารถปรับตัวพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี พัฒนาและยกระดับทักษะความเชี่ยวชาญของผู้ประกอบการไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศ อาทิ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยาน อุตสาหกรรมชิ้นส่วนระบบรางพร้อมทั้งส่งเสริมให้ประเทศเป็นศูนย์กลางยานยนต์ไฟฟ้าในอาเซียนในอนาคต

๑.๒) สนับสนุนการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการสายการบินของประเทศด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยการสร้างขยายเครือข่ายเส้นทางบิน เสริมศักยภาพผู้บินรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย และสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจเกี่ยวเนื่องเพื่อเพิ่มผลิตภาพและมีต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล ตลอดจนสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในภาพรวม

๑.๓) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน โดยการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งนิคมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล การกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่สามารถจูงใจให้ผู้ผลิตในต่างประเทศเข้ามาตั้งฐานการผลิตภายในประเทศไทย การพัฒนาบุคลากรและนวัตกรรม เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมการบิน และการเป็นศูนย์กลางทางอากาศของภูมิภาคในระยะยาว

๑.๔) สนับสนุนให้มีกลไกในการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง และอุตสาหกรรมสนับสนุนภายในประเทศ และกำหนดคุณลักษณะเฉพาะทางและมาตรฐานด้านระบบรางของประเทศเทียบเท่าระดับสากล รวมทั้งกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้แก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐ สถาบันการศึกษา และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการวางรากฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง ซึ่งจะนำไปสู่ความปลอดภัยในการให้บริการและบริหารจัดการ ยกระดับคุณภาพการให้บริการ และเตรียมพร้อมรองรับระบบคมนาคมในอนาคต

โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๔ อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๔ อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๖๑ - ๖๕	ปี ๖๖ - ๗๐	ปี ๗๑ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐
๑. ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคโดยเฉพาะอากาศยานรุ่นใหม่	ส่วนแบ่งการตลาดของจำนวนอากาศยานที่เข้าซ่อมในภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก (เฉลี่ยร้อยละ)	๑		๔	
๒. ประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานสูงขึ้น (Tier)	จำนวนผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานระดับ Tier ๒ Tier ๓ และ Tier ๔	Tier ๔	Tier ๓	Tier ๒	Tier ๒

๒) ประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๖) ประเด็นพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

• แผนย่อยที่ ๑ การพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ เน้นกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม โดยพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และเมืองขนาดกลางในภูมิภาคให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจสูงขึ้น สร้างงาน และให้บริการสาธารณะปโภคและสาธารณูปการที่มีคุณภาพได้อย่างเพียงพอและทั่วถึง โดยมีแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคม ดังนี้

๒.๑) พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ โดยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เพื่อให้เป็นระบบการสัญจรหลักของคนในเมือง รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลที่ทันสมัย เพื่อสร้างบรรยากาศให้พร้อมต่อการลงทุน ด้านนวัตกรรมและดิจิทัล และนำเทคโนโลยีมายกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในเมือง

๒.๒) พัฒนาเมืองขนาดกลางให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ โดยเน้นการต่อยอดจากฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่ ยกย่องระบบโครงสร้างพื้นฐานในเมืองขนาดกลางให้ครอบคลุมได้มาตรฐาน โดยพัฒนาโครงข่ายถนนให้ทั่วถึง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นทางเลือกในการสัญจรให้กับประชาชนในพื้นที่ และระบบโทรคมนาคม และการสื่อสาร รวมถึงระบบไฟฟ้าและประปาให้เพียงพอต่อความต้องการในปัจจุบันและอนาคต

๒.๓) ผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองขนาดกลางและเมืองในพื้นที่พิเศษให้เป็นเมืองอัจฉริยะตามศักยภาพและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมือง โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยและชาญฉลาดเพื่อยกระดับระบบบริหารจัดการเมือง ในมิติต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจ การคมนาคมขนส่ง การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การอนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม การใช้ชีวิต และการบริหารจัดการเมือง โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน เอกชน และภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

๒.๔) พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมือง โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบด้านการพัฒนาเมือง ระบบขนส่ง และการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมาย และกฎระเบียบใหม่ให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุน ในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายโดยคำนึงถึงปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึง บริการภาครัฐและมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองตั้งแต่ระดับฐานราก จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเมืองระดับชาติ และระดับท้องถิ่น และสร้างเครือข่ายการพัฒนาเมืองระหว่างเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ

โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๑ การพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๑ การพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๖๑ - ๖๕	ปี ๖๖ - ๗๐	ปี ๗๑ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐
เมืองในพื้นที่เป้าหมาย ที่ได้รับการพัฒนา เพื่อกระจายความเจริญ และลดความเหลื่อมล้ำ ในทุกมิติ	จำนวนเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่มีการพัฒนาศูนย์เศรษฐกิจ แหล่งที่อยู่อาศัย และพื้นที่เฉพาะ	๖ เมือง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล เชียงใหม่ ขอนแก่น เมืองในพื้นที่ระยอง เศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก สงขลา และภูเก็ต)	-	-	-

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๖๑ - ๖๕	ปี ๖๖ - ๗๐	ปี ๗๑ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐
เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ (ต่อ)	จำนวนเมืองขนาดกลางที่ได้รับการพัฒนา	-	๗ เมือง (เชียงราย กาญจนบุรี พระนครศรีอยุธยา พิษณุโลก นครราชสีมา หนองคาย และมุกดาหาร)	๗ เมือง (สุราษฎร์ธานี น่าน อุตรธานี อุบลราชธานี บุรีรัมย์ นครสวรรค์ และสระบุรี)	๖ เมือง (ร้อยเอ็ด สกลนคร กระบี่ ยะลา ราชบุรี และลำปาง)
	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	๕ เมือง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล เชียงใหม่ ขอนแก่น สงขลา และ ภูเก็ต)	๔ เมือง	๔ เมือง	๔ เมือง

๓) ประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

• แผนย่อยที่ ๑ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประเทศไทย

มีโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษพื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งทำให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในระดับสากล โดยมีแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคม ดังนี้

๓.๑) การขนส่งทางราง เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดคล้องการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า การพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง

๓.๒) การขนส่งทางน้ำ ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการ การบริหารจัดการและการตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาค ที่มีอยู่ในปัจจุบันและยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า - ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้ง สนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหาเครื่องจักร และอุปกรณ์ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทการค้าระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาคและสอดคล้องกับสนธิสัญญา ความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

๓.๓) การขนส่งทางอากาศ ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการ เดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจร ทางอากาศ

๓.๔) การขนส่งทางถนน พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการ เดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด้านการค้าและประจวบการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีคุณภาพ สามารถทำหน้าที่เป็นระบบเสริมเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งไปยังโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมทั้งสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้าม ทางเท้า และทางจักรยาน เพื่อสร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ พร้อมทั้งสนับสนุน ให้ใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูง รวมทั้งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

๓.๕) ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับ การเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง จากระบบส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

๓.๖) พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้ง พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูล ในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๗) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบรถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนพัฒนาระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

๓.๘) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลผลิต และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

๓.๙) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพ และสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และระดับโลก

๓.๑๐) สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยการสร้างนวัตกรรมจากการวิจัย พัฒนา และรับการถ่ายทอดและต่อยอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น วัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้าและเครื่องกล แบตเตอรี่ รถไฟฟ้า รถจักรและล้อเลื่อน เป็นต้น รวมทั้งสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ในการกระบวนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในรูปแบบ Last Mile Delivery เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ และการใช้หุ่นยนต์ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

๓.๑๑) ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๑ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๓ เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๑ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๖๑ - ๖๕	ปี ๖๖ - ๗๐	ปี ๗๑ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	๒๕ ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐
๓. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๔	ร้อยละ ๗	ร้อยละ ๘	ร้อยละ ๑๐
๔. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๕	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐
๕. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๘ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๕ คนต่อประชากร ๑ แสนคน

๔) ประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๙) เขตเศรษฐกิจพิเศษ

• แผนย่อยที่ ๑ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สมบูรณ์แบบ ช่วยผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมให้ประเทศไทยก้าวขึ้นสู่ระดับประเทศพัฒนาโดยเร็วที่สุด โดยมีแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคม ดังนี้

๔.๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และสาธารณูปโภคที่สำคัญ
เพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างรวดเร็ว และต่อยอดโครงสร้างพื้นฐานทุกระบบให้เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อรองรับความต้องการลงทุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

๔.๒) พัฒนาสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าและประสิทธิภาพการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุดและท่าเรือสัตหีบ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย

โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๑ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๔ เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๑ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๖๑ - ๖๕	ปี ๖๖ - ๗๐	ปี ๗๑ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐
๑. การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น	อัตราการขยายตัวของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ร้อยละต่อปี)	ขยายตัว ร้อยละ ๖.๓	ขยายตัว ร้อยละ ๖.๓	ขยายตัว ร้อยละ ๖.๓	ขยายตัว ร้อยละ ๖.๓
๒. การลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ล้านบาท)	๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

๕) ประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๑๘) การเติบโตอย่างยั่งยืน

• แผนย่อยที่ ๓ การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ
มุ่งเน้นแนวทางการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งในมิติของการลดก๊าซเรือนกระจก การปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อสามารถขับเคลื่อนและเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศได้อย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคม ดังนี้

๕.๑) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กำหนดเป้าหมายและแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศในระยะยาวที่สอดคล้องกับการพัฒนาในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน พัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานด้านการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาระบบการรายงานข้อมูลและระบบติดตามประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกที่ครอบคลุมทุกสาขา โดยมีความเชื่อมโยงของเครือข่ายข้อมูลในทุกภาคส่วน ดำเนินงานตามแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาพลังงานและขนส่ง กระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และการจัดการของเสีย เช่น เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการคมนาคม ปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรมแบบปล่อยคาร์บอนต่ำ ลดการเกิดของเสีย เป็นต้น

๕.๒) ปรับตัวเพื่อลดความสูญเสียและเสียหายจากภัยธรรมชาติและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ปรับปรุงการบริหารจัดการพิบัติภัยทั้งระบบ โดยคำนึงถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระยะยาว รวมทั้งพัฒนาระบบฐานข้อมูล การคาดการณ์สภาพภูมิอากาศ และระบบเตือนภัยล่วงหน้าอย่างรวดเร็ว แม่นยำและมีประสิทธิภาพ บูรณาการประเด็นด้านการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในกระบวนการจัดทำแผนรายสาขาและรายพื้นที่ และมีการดำเนินการและติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

๕.๓) มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน พัฒนามาตรการเพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อเอื้ออำนวยให้ใช้มาตรการใหม่ ๆ ด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการคลัง ในการส่งเสริมและสนับสนุนจูงใจให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการปรับตัวรองรับผลกระทบและภัยพิบัติทางธรรมชาติอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ กำหนดให้โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐต้องจัดทำการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อออกแบบโครงการให้สอดคล้องกับสภาพภูมิอากาศในปัจจุบันและในอนาคต รวมทั้งความเสี่ยงจากภัยพิบัติรูปแบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๓ การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๕ เป้าหมายและตัวชี้วัดของภายใต้แผนย่อยที่ ๓ การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๖๑ - ๖๕	ปี ๖๖ - ๗๐	ปี ๗๑ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมในสาขาพลังงานและขนส่งสาขากระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์และสาขาการจัดการของเสียลดลง (ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์)	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๑๒ จากกรณีปกติ	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๑๕ จากกรณีปกติ	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๒๐ จากกรณีปกติ	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๒๐ จากกรณีปกติ

๔.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)

พระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ กำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ เพื่อรับผิดชอบจัดทำแผนการปฏิรูปประเทศแต่ละด้าน เพื่อกำหนดกลไก วิธีการ และขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศในด้านต่าง ๆ และเมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และรายงานต่อรัฐสภาเพื่อทราบแล้ว ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและบังคับใช้ได้ต่อไป ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติดังกล่าว คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐ แต่งตั้งคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ จำนวน ๑๑ คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านการเมือง คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านสังคม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน และคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ซึ่งคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ ได้ดำเนินการจัดทำร่างแผนการปฏิรูปประเทศ และเสนอคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างแผนการปฏิรูปประเทศแล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๑ และประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อทราบโดยทั่วกันแล้ว เมื่อวันที่ ๖ เมษายน ๒๕๖๑

ซึ่งต่อมายุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๒ ส่งผลให้ต้องมีการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ ดำเนินการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศตามขั้นตอนของกฎหมายแล้วเสร็จ และเมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และรัฐสภารับทราบแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) เรียบร้อยแล้ว ตามประกาศแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ในราชกิจจานุเบกษา ณ วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ โดยแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) มีจำนวนรวม ๑๓ ด้าน ประกอบด้วย (๑) ด้านการเมือง (๒) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน (๓) ด้านกฎหมาย (๔) ด้านกระบวนการยุติธรรม (๕) ด้านเศรษฐกิจ (๖) ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (๗) ด้านสาธารณสุข (๘) ด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ (๙) ด้านสังคม (๑๐) ด้านพลังงาน (๑๑) ด้านป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ (๑๒) ด้านการศึกษา และ (๑๓) ด้านวัฒนธรรม กีฬา แรงงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

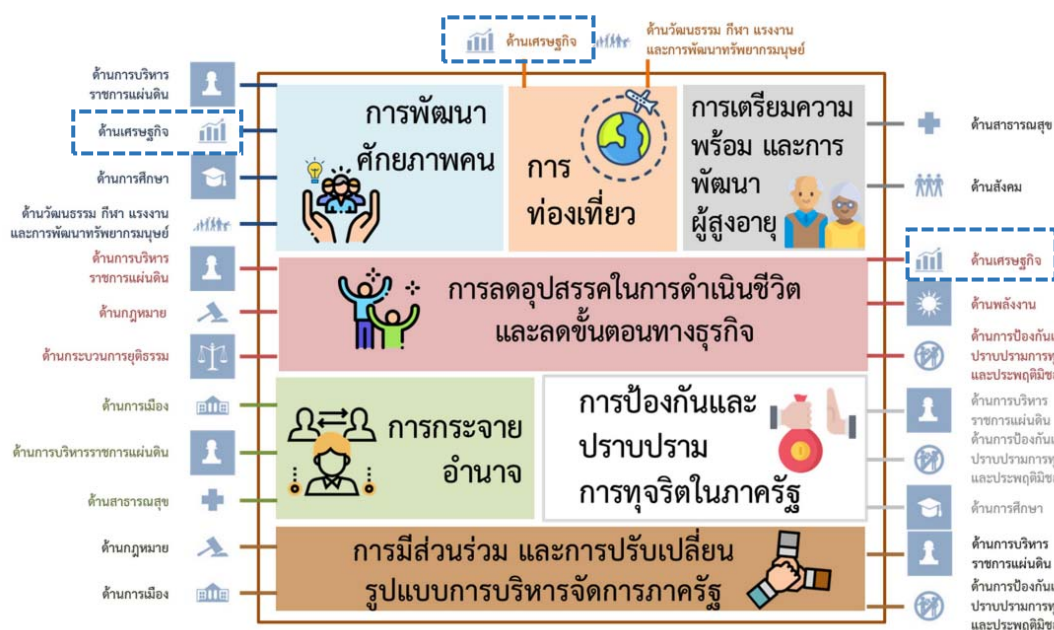
ทั้งนี้ การดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศทั้ง ๑๓ ด้าน จะส่งผลให้ประชาชนมีความสุข มีคุณภาพชีวิตที่ดีในสภาพแวดล้อมของประเทศที่มีความสงบเรียบร้อย มีความสามัคคีปรองดอง และมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศและการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข โดยภาครัฐสามารถตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของประชาชนที่หลากหลายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประชาชนทุกคนจะได้รับโอกาสที่เป็นธรรมตามศักยภาพและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมและได้รับผลจากการปฏิรูปประเทศอย่างทั่วถึง พร้อมทั้งประชาชนมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปสู่จิตสาธารณะเพิ่มขึ้น โดยมีสื่อที่ทำหน้าที่เป็นโรงเรียนของสังคมในการให้ความรู้อย่างมีจรรยาบรรณ และประชาชนจะมีหลักประกันทางรายได้ในวัยเกษียณที่เพียงพอต่อการดำรงชีวิตอย่างมีคุณภาพ มีรายได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเกษตรกรและแรงงานไร้ฝีมือที่ยากจนในระดับฐานราก รวมถึงประชาชนจะมีความรอบรู้ด้านสุขภาพเพียงพอที่จะดูแลตนเอง มีส่วนร่วมในการวางระบบ

การดูแลสุขภาพได้รับโอกาสที่เท่าเทียมกันในการเข้าถึงบริการสาธารณสุข ได้รับสวัสดิการพื้นฐานที่จำเป็น และสามารถเข้าถึงการใช้พลังงานในราคาที่ เป็นธรรม มีคุณภาพและบริการดีขึ้น โดยมีการบริหารจัดการพลังงานที่มีธรรมาภิบาล นอกจากนี้ ประชาชนจะสามารถเข้าถึงระบบยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ ได้รับความช่วยเหลือทางกฎหมายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยจะมีกลไกการให้บริการและความช่วยเหลือที่เข้าใจง่าย อันจะนำประเทศไปสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน โดยไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง

แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ที่เกี่ยวข้องกับ สนข. คือ **แผนปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ** โดยได้กำหนดแนวทางการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจบนหลักการสร้างความยั่งยืนและครอบคลุมมิติที่สำคัญรวม ๓ ด้านหลัก ได้แก่ ด้านที่ ๑ การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้กับทุกภาคส่วนในระบบเศรษฐกิจ ด้านที่ ๒ ความเท่าเทียมและการเติบโตอย่างมีส่วนร่วม และด้านที่ ๓ การปฏิรูปด้านสถาบันเศรษฐกิจ ทั้งนี้ สนข. เกี่ยวข้องในด้านที่ ๑ การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ด้านที่ ๑ การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เชื่อมโยงโดยตรงกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต และประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีกิจกรรมปฏิรูปที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านคมนาคม ได้แก่

กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) ซึ่งช่วยขับเคลื่อนผ่านการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) โดย (๑) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ) โดยปรับปรุงกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการค้าและการผ่านแดน รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและผ่านแดนของท่าเรือแหลมฉบังในการเป็นประตูสู่อาเซียน (ASEAN Gateway) (๒) สนับสนุนให้ภาคเอกชนของไทยในธุรกิจโลจิสติกส์สามารถดำเนินธุรกิจได้ครอบคลุมตลอดห่วงโซ่อุปทาน ระหว่างไทยกับประเทศในเอเชีย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการขนส่งแม้ว่าจะอยู่ในช่วงที่เกิดวิกฤติ โดยออกมาตรการสนับสนุนทางการเงิน เช่น สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ อนุสัญญาภาษีซ้อน เป็นต้น รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจการขนส่งและการพาณิชย์ โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทยและการเสริมสร้างการขยายตลาดสินค้าและบริการของไทย



ภาพที่ ๔ - ๒ การบูรณาการแผนการปฏิรูปประเทศ

๔.๒.๓ ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งหมายถึงการสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้าพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้น โดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งร่างแผนพัฒนาฯ ดังกล่าว ได้กำหนดหมุดหมายการพัฒนาจำนวนรวม ๑๓ หมุดหมาย แบ่งออกเป็น ๔ มิติ ได้แก่

- **มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย** จำนวน ๖ หมุดหมาย ประกอบด้วย (๑) หมุดหมายที่ ๑ ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง (๒) หมุดหมายที่ ๒ ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน (๓) หมุดหมายที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก (๔) หมุดหมายที่ ๔ ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง (๕) หมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และ (๖) หมุดหมายที่ ๖ ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน

- **มิติโอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม** จำนวน ๓ หมุดหมาย ประกอบด้วย (๑) หมุดหมายที่ ๗ ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้ (๒) หมุดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน และ (๓) หมุดหมายที่ ๙ ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอเหมาะสม

- **มิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม** จำนวน ๒ หมุดหมาย ประกอบด้วย (๑) หมุดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ และ (๒) หมุดหมายที่ ๑๑ ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

- มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ จำนวน ๒ หมายความว่า ประกอบด้วย (๑) หมายความว่า ๑๒ ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต และ (๒) หมายความว่า ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน



ภาพที่ ๔ - ๓ หมายเหตุการพัฒนาภายใต้ร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓

โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับ สนช. ดังนี้

๑) หมายความว่า ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า

มุ่งเน้นการเปลี่ยนผ่านในระยะ ๕ ปี ให้ความสำคัญกับการผลักดันอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าให้เป็นอุตสาหกรรมใหม่อย่างเต็มที่ โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของหมายความว่า ๓ จำนวน ๓ เป้าหมาย เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ การสร้างอุปสงค์ของรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ เพื่อการใช้ในประเทศและส่งออก

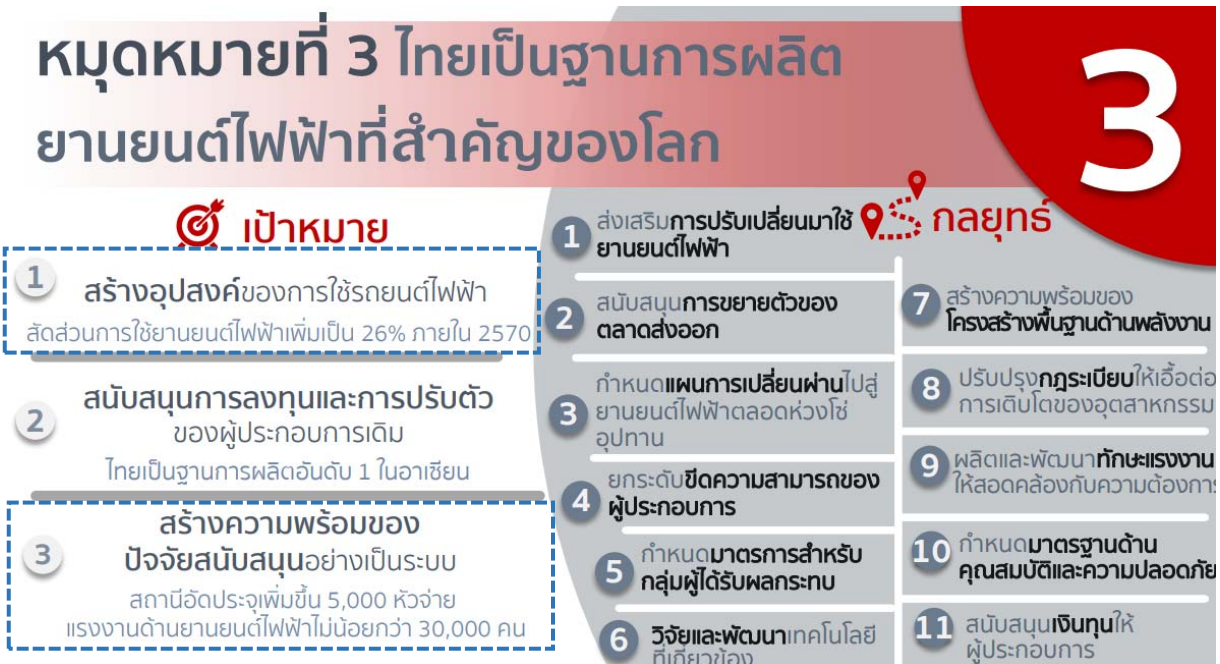
ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ ปริมาณการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ซึ่งหมายถึงจำนวนจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ประกอบด้วย รถยนต์ประเภทยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่และยานยนต์ไฟฟ้าเซลล์เชื้อเพลิง) จำนวน ๒๘๒,๒๔๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๒๖ ของยานยนต์ทั้งหมดภายในปี ๒๕๗๐

ตัวชี้วัดที่ ๑.๓ ปริมาณรถยนต์ที่ได้ปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๔๐,๐๐๐ คัน ภายในปี ๒๕๗๐

เป้าหมายที่ ๓ การสร้างความพร้อมของปัจจัยสนับสนุนอย่างเป็นระบบ

ตัวชี้วัดที่ ๓.๓ จำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะ/หัวจ่ายชาร์จเร็วเพิ่มขึ้น ๕,๐๐๐ หัวจ่าย ภายในปี ๒๕๗๐

ตัวชี้วัดที่ ๓.๕ มลพิษทางอากาศ (ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า ๒.๕ ไมครอน) และปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งลดลงร้อยละ ๔ ต่อปี



ภาพที่ ๔ - ๔ แสดงหมุดหมายที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า

๒) หมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์

มุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและบริการโลจิสติกส์อย่างไร้รอยต่อ และเสริมเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค เพื่อเชื่อมโยงการค้าการลงทุนของไทยกับต่างประเทศ ตลอดจนขยายความร่วมมือทางการค้าการลงทุน โครงข่ายคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงกับภูมิภาค โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของหมุดหมายที่ ๕ จำนวน ๓ เป้าหมาย เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันนานาชาติเพื่อการพัฒนาการบริหารจัดการ) มีอันดับดีขึ้น

เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐

ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ ๑๑



ภาพที่ ๔ - ๕ แสดงหมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์

๓) หมุดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะ

มุ่งเน้นการลดความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ กระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม การพัฒนาเชิงพื้นที่และการพัฒนาเมืองอัจฉริยะที่มีความยั่งยืน ยืดหยุ่น พร้อมรับมือและสามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ตลอดจนประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการสาธารณะและมีคุณภาพชีวิตที่ดี โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของหมุดหมายที่ ๘ จำนวน ๓ เป้าหมาย เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่ง มีดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น

ตัวชี้วัดที่ ๑.๒ มูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีมูลค่าการลงทุนรวม ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท พื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคใต้มีมูลค่าการลงทุนรวม ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมีมูลค่าการลงทุนรวม ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือ และปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง

ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ เมืองอัจฉริยะมีจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า ๑๐๕ พื้นที่ ภายในปี ๒๕๗๐

ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนมีจำนวนมากขึ้น



ภาพที่ ๔ - ๖ แสดงหมุดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะ

๔) หมุดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

มุ่งเน้นให้มีการนำของเสียกลับมาใช้ประโยชน์และพัฒนาพลังงานหมุนเวียนเป็นแหล่งพลังงานหลัก ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ สนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนา และใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อลดมลพิษและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของหมุดหมายที่ ๑๐ จำนวน ๓ เป้าหมาย เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีดังนี้

เป้าหมายที่ ๓ การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน

ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทนต่อปริมาณการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายเพิ่มขึ้น มีสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๔ ภายในปี ๒๕๗๐

หมวดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียน และสังคมคาร์บอนต่ำ

10

เป้าหมาย

- 1 เพิ่มมูลค่าจากเศรษฐกิจหมุนเวียน และการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
มูลค่า GDP จากเศรษฐกิจหมุนเวียน เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 1%
- 2 อนุรักษ์ พื้ฟู และใช้ประโยชน์ ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน
ดัชนีสมรรถนะสิ่งแวดล้อมอยู่ใน 4 อันดับแรกของอาเซียน
- 3 สร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน
สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 24%
ปริมาณขยะต่อหัวลดลง 10%

กลยุทธ์

- 1 พัฒนาอุตสาหกรรม และบริการ ตามหลัก เศรษฐกิจหมุนเวียนและ สังคมคาร์บอนต่ำ
- 2 สร้างรายได้ ให้ชุมชน ท้องถิ่น และเกษตรกร จาก เศรษฐกิจหมุนเวียนและ สังคมคาร์บอนต่ำ
- 3 พื้ฟูและเพิ่ม ประสิทธิภาพ การใช้ทรัพยากร อย่างชาญฉลาด
- 4 พัฒนาเทคโนโลยี และกลไกสนับสนุน เศรษฐกิจหมุนเวียน และสังคมคาร์บอนต่ำ
- 5 ปรับพฤติกรรม เข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

ภาพที่ ๔ - ๗ แสดงหมวดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

๕) หมวดหมายที่ ๑๑ ไทยสามารถลดความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

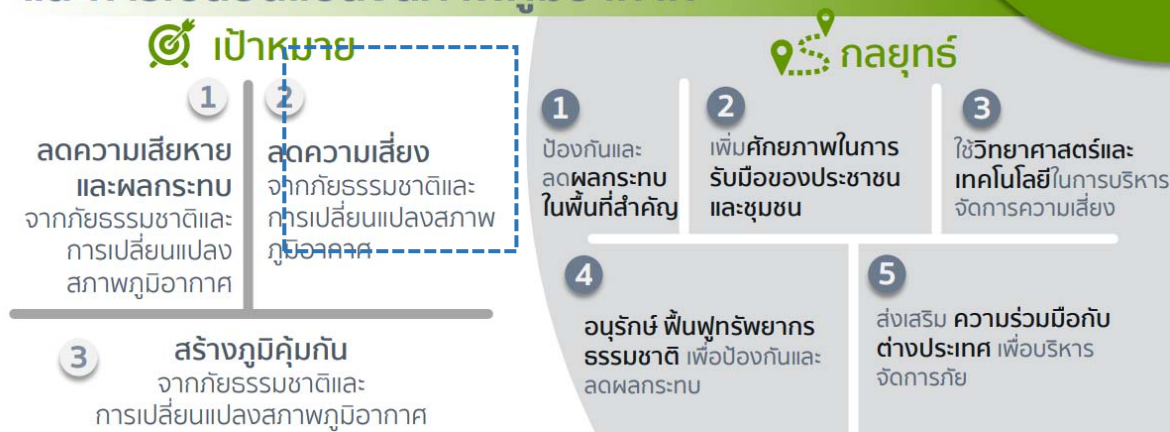
มุ่งเน้นการใช้มาตรการเชิงพื้นที่และเทคโนโลยีในการรับมือภัยธรรมชาติ มีการวางแผนทาง เพื่อบริหารจัดการหรือป้องกันภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่ก่อนเกิดเหตุ ระหว่างเกิดเหตุ และหลังจากเกิดเหตุจนครบกระบวนการ โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของหมวดหมายที่ ๑๑ จำนวน ๓ เป้าหมาย เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีดังนี้

เป้าหมายที่ ๒ ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ลดลง

ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ การมีแผนจัดการป้องกันความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่สำคัญ

หมวดหมู่ที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยง และผลกระทบจากภัยธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

11



ภาพที่ ๔ - ๘ แสดงหมวดหมู่ที่ ๑๑ ไทยสามารถลดความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

๖) หมวดหมู่ที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทยประชาชน

มุ่งเน้นการเป็นภาครัฐทันสมัย มีประสิทธิภาพ สามารถปรับตัวได้ทันกับความเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว สถานการณ์ความไม่แน่นอนและมีความซับซ้อนเพิ่มมากขึ้น โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของหมวดหมู่ที่ ๑๓ จำนวน ๒ เป้าหมาย เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ การบริการภาครัฐ มีคุณภาพ เข้าถึงได้

ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

ร้อยละ ๙๐

หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทยประชาชน

13



ภาพที่ ๔ - ๙ แสดงหมวดหมู่ที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทยประชาชน

ตารางที่ ๔ - ๖ สรุปหมวดหมาย/เป้าหมาย และตัวชี้วัด ภายใต้ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม

ลำดับที่	หมวดหมาย/เป้าหมาย	ตัวชี้วัดปี ๒๕๗๐
๑	หมวดหมายที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า	
๑.๑	เป้าหมายที่ ๑ การสร้างอุปสงค์ของรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ เพื่อการใช้ในประเทศและส่งออก	- มียานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่และยานยนต์ไฟฟ้าจำนวน ๒๘๒,๒๔๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๒๖ ของยานยนต์ทั้งหมด - ปริมาณรถยนต์ที่ปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๔๐,๐๐๐ คัน
๑.๒	เป้าหมายที่ ๓ การสร้างความพร้อมของปัจจัยสนับสนุนอย่างเป็นระบบ	- จำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะ/หัวจ่ายชาร์จเร็วเพิ่มขึ้น ๕,๐๐๐ หัวจ่าย - มลพิษทางอากาศและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งลดลงร้อยละ ๔ ต่อปี
๒	หมวดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์	
	เป้าหมายที่ ๑ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจดีขึ้น
	เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค	- ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐ - สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ ๑๑
๓	หมวดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะ	
	เป้าหมายที่ ๑ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น (เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท)
	เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง	- เมืองอัจฉริยะมีทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า ๑๐๕ พื้นที่ - เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนมีจำนวนมากขึ้น
๔	หมวดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ	
	เป้าหมายที่ ๓ การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน	สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๔
๕	หมวดหมายที่ ๑๑ ไทยสามารถลดความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	
	เป้าหมายที่ ๒ ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศลดลง	มีแผนจัดการป้องกันความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระดับพื้นที่
๖	หมวดหมายที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน	
	เป้าหมายที่ ๑ การบริการภาครัฐ มีคุณภาพ เข้าถึงได้	ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔.๒.๔ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาประเทศที่ปรับเปลี่ยนการดำเนินการให้เร่งป้องกันและแก้ไขปัญหาความมั่นคงที่สำคัญและเสริมสร้างศักยภาพขีดความสามารถของประเทศในการรับมือความเสี่ยงภัยคุกคามท่ามกลางสถานการณ์ความผันผวนและวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ที่ทั่วโลกกำลังเผชิญอยู่ รวมทั้งแนวโน้มสถานการณ์ที่มีความไม่แน่นอนสูงและความซับซ้อนของปัญหาเชื่อมโยงในหลายมิติ โดยเฉพาะผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ที่ส่งผลต่อการปรับวิถีชีวิตใหม่ การปรับบทบาทของภาครัฐ และความร่วมมือเชิงรุกของทุกภาคส่วนในการบริหารจัดการเพื่อบรรเทาและแก้ไขวิกฤตการณ์ดังกล่าว ซึ่งนโยบายและแผนระดับชาติฯ ดังกล่าว ได้กำหนดให้มี ๑๗ นโยบายและแผนความมั่นคง โดยแบ่งออกเป็น ๒ หมวด ได้แก่

๑) **หมวดประเด็นความมั่นคง** เป็นประเด็นภัยคุกคามที่มีผลกระทบและแนวโน้มความเสี่ยงสูงต่อความมั่นคงแห่งชาติและผลประโยชน์แห่งชาติรวม ๑๓ นโยบายและแผนความมั่นคง

๒) **หมวดประเด็นศักยภาพความมั่นคง** เป็นประเด็นเพื่อเสริมสร้างศักยภาพและพัฒนาขีดความสามารถของประเทศในการป้องกันและแก้ไขประเด็นความมั่นคงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวม ๔ นโยบายและแผนความมั่นคง



ภาพที่ ๔ - ๑๐ แสดงนโยบายและแผนความมั่นคง ภายใต้นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับ สนช. ดังนี้

(๑) นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๑ การเสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติ

มุ่งเน้นสังคมไทยอยู่ร่วมกันอย่างสันติ เคารพในความแตกต่างหลากหลาย และพร้อม
ดำรงไว้ซึ่งสถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายและแผนความ
มั่นคงที่ ๑ จำนวน ๒ เป้าหมาย เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีดังนี้

**เป้าหมายที่ ๒ คนในชาติอยู่ร่วมกันอย่างสันติ และเคารพในความแตกต่าง
หลากหลายโดยได้รับความคุ้มครองตามหลักสิทธิมนุษยชน**

ตัวชี้วัดที่ ๑ ร้อยละความสำเร็จของจำนวนการปรับปรุงหรือพัฒนา
กฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือวิธีปฏิบัติที่สร้างหลักประกันทางสังคม รวมถึงการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน อย่างน้อย
เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ภายในปี ๒๕๗๐

ตัวชี้วัดที่ ๒ ร้อยละความสำเร็จของข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการถูกละเมิด
สิทธิมนุษยชนและการถูกเลือกปฏิบัติได้รับการแก้ไข อย่างน้อยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ภายในปี ๒๕๗๐

ตัวชี้วัดที่ ๓ ร้อยละความสำเร็จของการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะที่ไทย
ตอบรับในรายงานทบทวนสถานการณ์สิทธิมนุษยชนของประเทศตามกระบวนการทบทวนสถานการณ์
สิทธิมนุษยชน (Universal Periodic Review : UPR) ภายใต้คณะมนตรีสิทธิมนุษยชนแห่งสหประชาชาติ
(Human Rights Council : HRC) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕๐ ภายในปี ๒๕๗๐

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๒ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการความหลากหลาย
ของคนในชาติบนพื้นฐานของความเสมอภาค ความเท่าเทียมกัน และการไม่เลือกปฏิบัติ โดยให้ความสำคัญ
กับการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างทั่วถึง และการเข้าถึงบริการสาธารณะ พร้อมทั้งส่งเสริมและเสริมสร้าง
สภาวะแวดล้อม และกลไกต่าง ๆ ให้เอื้อต่อการดำรงอยู่ของสังคมพหุวัฒนธรรมในประเทศไทย ตลอดจนสอดคล้อง
กับสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงไป

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๓ ทบทวน ปรับปรุง พัฒนา กฎหมาย ระเบียบ
ข้อบังคับ หรือวิธีปฏิบัติในการให้บริการสาธารณะให้สอดคล้องกับหลักสิทธิมนุษยชนสากล โดยไม่เลือกปฏิบัติ
หรือนำเหตุความแตกต่างและครอบคลุมทุกกลุ่มเปราะบาง

(๒) นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๓ การรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติพื้นที่

ชายแดน

มุ่งเน้นพื้นที่ชายแดนมีความมั่นคง ปลอดภัย มีศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขภัยคุกคาม
ทุกรูปแบบ มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของมนุษย์อย่างสมดุล
 อีกทั้งยังเป็นพื้นที่แห่งความร่วมมือและสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศรอบบ้าน ทั้งในด้านการร่วมกัน
ป้องกันภัยคุกคาม การแก้ไขปัญหาการค้า และการสร้างความมั่งคั่งร่วมกันอย่างยั่งยืน

**เป้าหมายที่ ๑ พื้นที่ชายแดนมีความมั่นคง ปลอดภัย มีศักยภาพการป้องกันและแก้ไข
ภัยคุกคามทุกรูปแบบ และเป็นพื้นที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างไทยกับประเทศรอบบ้าน**

ตัวชี้วัดที่ ๒ มูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดที่มีจุดผ่านแดนถาวร
เพิ่มขึ้นอย่างน้อยปีละ ร้อยละ ๕

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๑ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่ช่องทาง
ธรรมชาติ หรือจุดผ่านแดนประเภทต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านเศรษฐกิจ การค้า การสัญจรข้ามแดน
และ/หรือเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการยกระดับจุดผ่านแดนถาวรในอนาคต

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๒ พัฒนาระบบการสัญจรข้ามแดน ประกอบด้วย สิ้นค้า ยานพาหนะ และการเดินทางข้ามแดน โดยเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงานเพื่ออำนวยความสะดวกในการข้ามแดน และสามารถเฝ้าระวังภัยคุกคามที่แฝงมากับการข้ามแดน กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชน และอาชญากรรมข้ามชาติได้

(๓) นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๕ การป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในภาคใต้ มุ่งเน้นการลดการก่อเหตุรุนแรงและความสูญเสีย การพัฒนาทางเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตและศักยภาพของพื้นที่ รวมทั้งเสริมสร้างความเข้มแข็งของสังคมในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้

เป้าหมายที่ ๒ จังหวัดชายแดนภาคใต้มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น

ตัวชี้วัด สถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค (Gross Regional Product : GRP) ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้เพิ่มขึ้นทุกปี

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๑ ยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับวิถีชีวิต และความต้องการของประชาชน และความเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ โดยพัฒนาและปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานสำคัญให้ครอบคลุมการสร้างโอกาสการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่อาศัยการนำความคิด สร้างสรรค์และนวัตกรรมมายกระดับสินค้าและวัตถุดิบในพื้นที่ การส่งเสริมการเชื่อมโยงเครือข่ายกลุ่มธุรกิจ ให้เกื้อหนุนซึ่งกันและกัน การสนับสนุนการค้าชายแดนและการลงทุนขนาดใหญ่ รวมทั้งการหนุนเสริมการพัฒนา เศรษฐกิจที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ โดยเฉพาะธุรกิจฮาลาล การประมง และปศุสัตว์

(๔) นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๙ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

มุ่งเน้นการจัดการความเสี่ยงสาธารณภัยที่สำคัญอันเกิดจากภัยธรรมชาติ ภัยจาก สิ่งแวดล้อม ภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ที่เป็นภัยซ้ำซากและซ้ำซ้อน (Recurring and Compound Hazards) ให้สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้รวดเร็ว ทนต่อเหตุการณ์และยั่งยืน (Resilience)

เป้าหมาย การยกระดับการจัดการความเสี่ยงสาธารณภัยที่สำคัญอันเกิดจากภัย ธรรมชาติ ภัยจากสิ่งแวดล้อม ภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ที่เป็นภัยซ้ำซากและซ้ำซ้อน (Recurring and Compound Hazards) ไปสู่มาตรฐานตามหลักสากล

ตัวชี้วัดที่ ๑ อัตราการเสียชีวิตจากสาธารณภัย (อุทกภัย วาตภัย ภัยแล้ง) ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน เติบโตลดลงทุกปี

ตัวชี้วัดที่ ๒ จำนวนผู้ได้รับผลกระทบจากสาธารณภัย (อุทกภัย วาตภัย ภัยแล้ง) ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน เติบโตลดลงทุกปี

กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๑ พัฒนามาตรการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยที่เกิดขึ้น ซ้ำซากและเป็นภัยซ้ำซ้อน โดยเฉพาะอุทกภัย วาตภัย ภัยแล้ง ภัยจากมลพิษทางอากาศประเภท PM ๒.๕ และภัยทางเคมี รวมถึงป้องกันความเสี่ยงใหม่ให้มีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๔ พัฒนาแนวทางการประเมินความเสี่ยงจากสาธารณภัย ในทุกระดับให้สอดคล้องกับมาตรฐานหลักสากล โดยให้ความสำคัญกับการระดมทรัพยากรเข้าพื้นที่ประสบภัย การให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะของประเทศ การจัดการพื้นที่ตามระบบผังเมือง ระบบประกันภัย การฝึกป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การอพยพและ ศูนย์พักพิงชั่วคราว การบริหารความต่อเนื่อง โดยให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมตลอดกระบวนการประเมินความเสี่ยงด้วย

(๕) นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๑๑ การป้องกันและแก้ไขปัญหาก่อการร้าย

มุ่งเน้นให้ประเทศไทยมีภูมิคุ้มกันในการรับมือ ตอบโต้ และขีดความสามารถการฟื้นตัว

จากภัยก่อการร้าย

เป้าหมายที่ ๑ ประเทศไทยมีภูมิคุ้มกันในการรับมือกับภัยก่อการร้าย

ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการมาตรการเฝ้าระวังและ
แจ้งเตือนเชิงป้องกันภัยก่อการร้าย ร้อยละ ๑๐๐ ภายในปี ๒๕๗๐

เป้าหมายที่ ๓ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการฟื้นตัวจากภัยก่อการร้ายให้กลับสู่

สภาวะปกติ

ตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จของการวางระบบฟื้นตัวจากภัยก่อการร้าย
ร้อยละ ๑๐๐ ภายในปี ๒๕๗๐ และสามารถฟื้นฟูจากเหตุก่อการร้ายได้

กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๒ ป้องกันการเดินทางผ่านเข้าและออกของนักรบ
ก่อการร้ายต่างชาติ โดยเสริมสร้างการบริหารจัดการระบบการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทั้งทางบก ทางน้ำ
และทางอากาศให้มีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๔ ปกป้องโครงสร้างพื้นฐานสำคัญและพื้นที่เปราะบาง
โดยเฉพาะการรักษาความปลอดภัยสถานที่ราชการ สถานที่สำคัญ และบุคคล

กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ ฟื้นฟูระบบการทำงานของโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ
เพื่อให้ประชาชนสามารถกลับมาใช้ชีวิตปกติประจำวันได้โดยเร็วที่สุด

ตารางที่ ๔ - ๗ สรุปเป้าหมายและตัวชี้วัด ภายใต้นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ
(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม

ลำดับที่	นโยบายและแผนความมั่นคง/เป้าหมาย	ตัวชี้วัดปี ๒๕๗๐
๑	นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๑ การเสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติ	
๑.๑	เป้าหมายที่ ๒ คนในชาติอยู่ร่วมกันอย่างสันติ และเคารพในความแตกต่างหลากหลาย โดยได้รับความคุ้มครองตามหลักสิทธิมนุษยชน	- ร้อยละความสำเร็จของจำนวนการปรับปรุงหรือพัฒนา กฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือวิธีปฏิบัติที่สร้างหลักประกัน ทางสังคม รวมถึงการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน อย่างน้อย เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ - ร้อยละความสำเร็จของข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการถูกละเมิดสิทธิมนุษยชนและการถูกเลือกปฏิบัติได้รับการแก้ไข อย่างน้อยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ - ร้อยละความสำเร็จของการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ ในรายงานทบทวนสถานการณ์สิทธิมนุษยชนของ ประเทศตามกระบวนการทบทวนสถานการณ์สิทธิ มนุษยชน ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕๐
๒	นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๓ การรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติพื้นที่ชายแดน	
๒.๑	เป้าหมายที่ ๑ พื้นที่ชายแดนมีความมั่นคง ปลอดภัย มีศักยภาพการป้องกันและแก้ไข ภัยคุกคามทุกรูปแบบ และเป็นพื้นที่เชื่อมโยง ทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างไทยกับประเทศ รอบบ้าน	มูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดที่มีจุดผ่านแดนถาวร เพิ่มขึ้นอย่างน้อยปีละ ร้อยละ ๕

ลำดับที่	นโยบายและแผนความมั่นคง/เป้าหมาย	ตัวชี้วัดปี ๒๕๗๐
๓	นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๕ การป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในภาคใต้	
๓.๑	เป้าหมายที่ ๒ จังหวัดชายแดนภาคใต้มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น	• สถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค (GRP) ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้เพิ่มขึ้นทุกปี
๔	นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๙ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	
๔.๑	เป้าหมาย การยกระดับการจัดการความเสี่ยงสาธารณภัยที่สำคัญอันเกิดจากภัยธรรมชาติ ภัยจากสิ่งแวดล้อม ภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ที่เป็นภัยซ้ำซากและซ้ำซ้อน ไปสู่มาตรฐานตามหลักสากล	• อัตราการเสียชีวิตจากสาธารณภัยต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน เหลือลดลงทุกปี • จำนวนผู้ได้รับผลกระทบจากสาธารณภัยต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน เหลือลดลงทุกปี
๕	นโยบายและแผนความมั่นคงที่ ๑๑ การป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด	
๕.๑	เป้าหมายที่ ๑ ประเทศไทยมีภูมิคุ้มกันในการรับมือกับภัยก่อการร้าย	• ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการมาตรการเฝ้าระวังและแจ้งเตือนเชิงป้องกันภัยก่อการร้าย ร้อยละ ๑๐๐
๕.๒	เป้าหมายที่ ๓ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการฟื้นตัวจากภัยก่อการร้ายให้กลับสู่สภาวะปกติ	• ร้อยละความสำเร็จของการวางระบบฟื้นตัวจากภัยก่อการร้าย ร้อยละ ๑๐๐ และสามารถฟื้นฟูจากเหตุก่อการร้ายได้

๔.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม

๔.๓.๑ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

การประชุมสมัชชาสหประชาชาติ (United Nations General Assembly : UNGA) สมัยสามัญครั้งที่ ๗๐ เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๕๘ ณ สำนักงานใหญ่สหประชาชาติ มีประเทศไทยและประเทศสมาชิกสหประชาชาติรวม ๑๙๓ ประเทศ ร่วมลงนามรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. ๒๐๓๐ (๒๐๓๐ Agenda for Sustainable Development) ซึ่งเป็นกรอบการพัฒนาของโลก เพื่อร่วมกันบรรลุการพัฒนาทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ โดยกำหนดให้มีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) เป็นแนวทางให้แต่ละประเทศดำเนินการร่วมกัน ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) รวม ๑๗ เป้าหมาย ประกอบด้วย ๑๖๙ เป้าหมายย่อย (SDG Targets) ที่มีความเป็นสากล เชื่อมโยงและเกื้อหนุนกัน และกำหนด ให้มี ๒๔๗ ตัวชี้วัด เพื่อใช้ติดตามและประเมินความก้าวหน้าของการพัฒนา โดยสามารถจัดกลุ่ม SDGs ตามปัจจัยที่เชื่อมโยงกันใน ๕ มิติ (5P) ประกอบด้วย (๑) การพัฒนาคน (People) ให้ความสำคัญกับการขจัดปัญหาความยากจนและความหิวโหย และลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (๒) สิ่งแวดล้อม (Planet) ให้ความสำคัญกับการปกป้องและรักษาทรัพยากรธรรมชาติ และสภาพภูมิอากาศเพื่อพลเมืองโลกรุ่นต่อไป (๓) เศรษฐกิจและความมั่งคั่ง (Prosperity) ส่งเสริมให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีและสอดคล้องกับธรรมชาติ (๔) สันติภาพและความยุติธรรม (Peace) ยึดหลักการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ มีสังคมที่สงบสุข และไม่แบ่งแยก และ (๕) ความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา (Partnership) ความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน



ภาพที่ ๔ - ๑๑ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ดังนี้

๑) เป้าหมายที่ ๓ การสร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย

ข้อ ๓.๖ ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

๒) เป้าหมายที่ ๗ สร้างหลักประกันว่าทุกคนเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ในราคาที่สามารถซื้อหาได้ เชื่อถือได้ และยั่งยืน

ข้อ ๗.๓ เพิ่มอัตราการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานของโลก

๓) เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

ข้อ ๙.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความทนทาน ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาค และที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าไปที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สมเหตุสมผลและเท่าเทียมสำหรับทุกคน

๔) เป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิทัศน์ และยั่งยืน

ข้อ ๑๑.๒ จัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนเข้าถึงได้ ปลอดภัยในราคาที่สมเหตุสมผลสำหรับทุกคน พัฒนาความปลอดภัยทางถนน โดยการขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงเป็นพิเศษถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้มีความบกพร่องทางร่างกาย และผู้สูงอายุ

๕) เป้าหมายที่ ๑๓ ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

ข้อ ๑๓.๒ บูรณาการมาตรการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในนโยบายยุทธศาสตร์ และการวางแผนระดับชาติ

๔.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๐

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๔ ให้การขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว (Bio - Circular - Green Economy : BCG Model) โมเดลเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นวาระแห่งชาติ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป และให้คณะกรรมการบริหารการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ - เศรษฐกิจหมุนเวียน - เศรษฐกิจสีเขียว (BCG Model) พิจารณากำหนดและดำเนินแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๐



ภาพที่ ๔ - ๑๒ แนวคิด BCG Economy Model

การพัฒนาประเทศด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG มีวัตถุประสงค์หลัก ๓ ประการ ได้แก่

- ๑) การอนุรักษ์ฟื้นฟูจัดการการใช้ประโยชน์ทรัพยากรชีวภาพและวัฒนธรรม
- ๒) การสร้างคุณค่าเพิ่ม (Value creation) ให้กับทรัพยากรชีวภาพและวัฒนธรรม
- ๓) การสร้างความสามารถในการพึ่งตนเอง

วิสัยทัศน์ “เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ประชาชนมีรายได้ดี คุณภาพชีวิตดี รักษาและฟื้นฟูฐานทรัพยากรและความหลากหลายทางชีวภาพให้มีคุณภาพที่ดี ด้วยการใช้ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม”

โดยกำหนดยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างความยั่งยืนของฐานทรัพยากรและความหลากหลายทางชีวภาพ ด้วยการจัดสมดุลระหว่างการอนุรักษ์ ฟื้นฟู และการใช้ประโยชน์

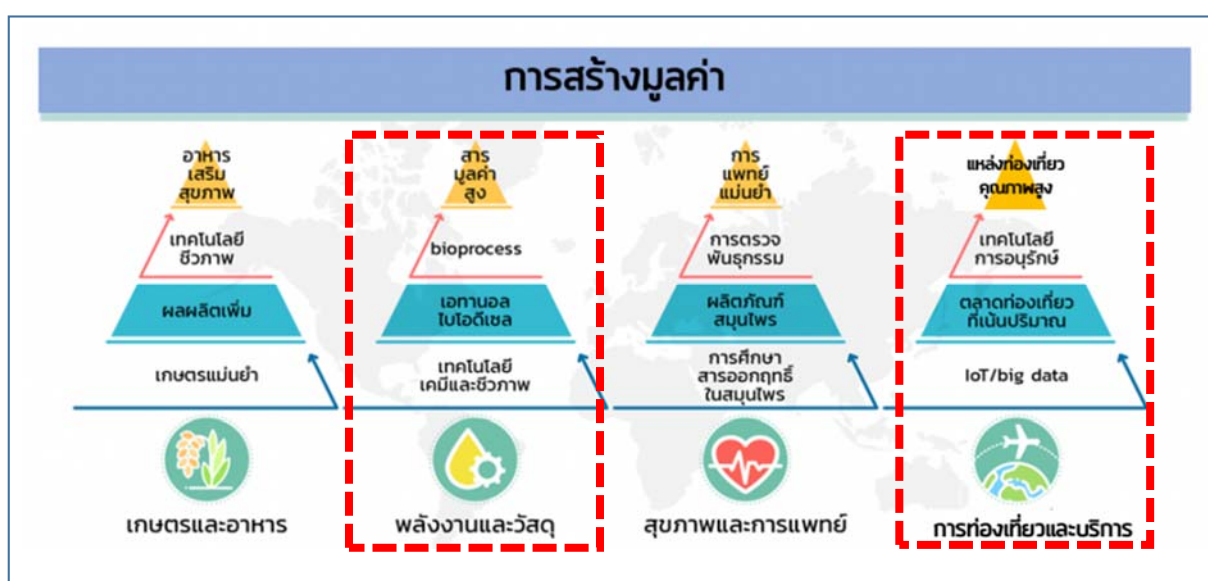
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาชุมชนและเศรษฐกิจฐานรากให้เข้มแข็งด้วยทุนทรัพยากร อัตลักษณ์ ความคิดสร้างสรรค์ และเทคโนโลยีสมัยใหม่

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้เศรษฐกิจ BCG ให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเสริมสร้างความสามารถในการตอบสนองต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลก ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งมีส่วนสนับสนุนสำคัญที่ช่วยให้สามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนตามแนวทาง BCG Model ดังนี้

๑) ด้านพลังงาน โดยการผลักดันให้น้ำเชื้อเพลิงชีวภาพมาใช้สำหรับภาคขนส่งสาธารณะ เพื่อช่วยลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

๒) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ โดยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว และครอบคลุมการให้บริการในกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อช่วยด้านการขนส่งสินค้า การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่ง (Transit-Oriented Development : TOD) เพื่อส่งเสริมการกระจายตัวทางเศรษฐกิจให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ โดยเฉพาะพื้นที่ทางเศรษฐกิจ เช่น สถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าและบริการ ช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่ง ช่วยขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพ



ภาพที่ ๔ - ๑๓ การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ภายใต้ BCG Model

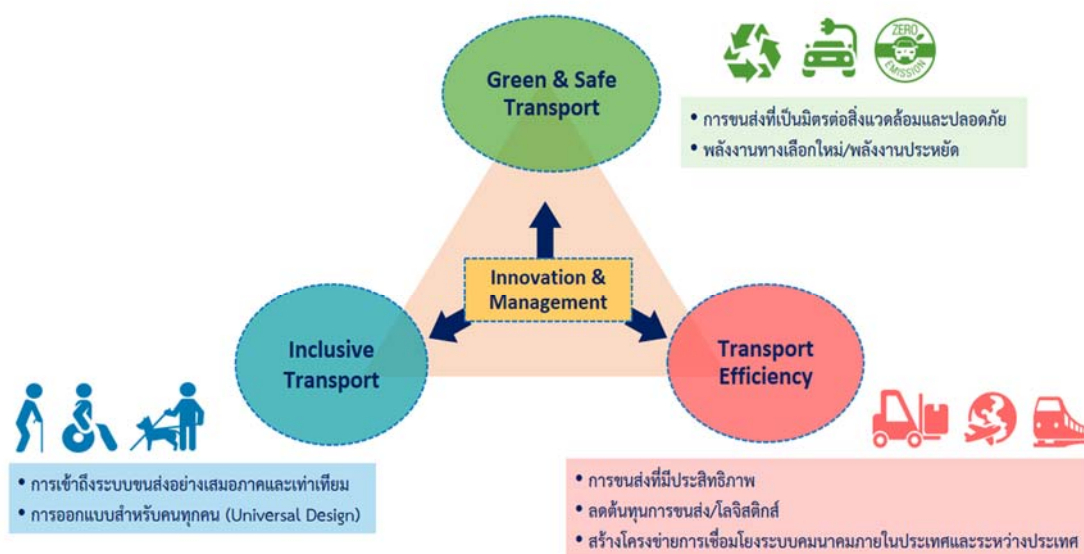
๔.๓.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน ในการนี้ รัฐบาลได้มอบหมายให้ทุกกระทรวงจัดทำยุทธศาสตร์ ระยะ ๒๐ ปี เพื่อกำหนดกรอบและทิศทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานไปสู่การเป็นประเทศที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน มีความต่อเนื่อง สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งจากภายนอกและภายในประเทศอย่างเป็นธรรม

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริการด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง การขนส่งในเมือง ระหว่างเมือง และระหว่างประเทศ ให้มีความครอบคลุมทั้งภูมิภาคของประเทศ ตลอดจนการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และได้มาตรฐาน โดยได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ทั้งนี้ มีแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตสรุปได้ ดังนี้

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทาง และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย รองรับการเดินทางที่เติบโตในอนาคต รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- ๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)
- ๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)
- ๓) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)



ภาพที่ ๔ - ๑๔ แนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี

โดยมีวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง การขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐”

จากวิสัยทัศน์ข้างต้นกระทรวงคมนาคมได้กำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ ดังนี้

- ๑) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง
- ๒) ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

โดยกำหนดยุทธศาสตร์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน ๕ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

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

สำหรับแผนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะ ๒๐ ปี กระทรวงคมนาคมได้แบ่งช่วงเวลาการพัฒนออกเป็น ๔ ระยะ ระยะละ ๕ ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง ๔ ระยะนั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวกทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา โดยระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) และดำเนินการต่อเนื่องในระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) และระยะที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐) เพื่อไปสู่เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๘ ประเด็น/ตัวชี้วัด ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

ประเด็น	ตัวชี้วัด
๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	๑.๑ ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีปกติ ร้อยละ ๒๐ ๑.๒ สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ลดการใช้พลังงานจากกรณีปกติ ร้อยละ ๑๕ ๑.๓ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ร้อยละ ๒.๗๗
๒. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)	๒.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๑.๙ ๒.๒ ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖.๗ ๒.๓ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๐ ๒.๔ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๙ ๒.๕ ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินโดยรวมของประเทศไทย เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ไม่น้อยกว่า ๒.๗ ล้านเที่ยวบินต่อปี
๓. การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	๓.๑ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ร้อยละ ๕๐.๓๘ ๓.๒ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง เป้าหมาย (ปี ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖๑.๑๒ ๓.๓ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเฉพาะกลุ่ม ๓.๔ ร้อยละของยานพาหนะของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกรองรับผู้ใช้งานเฉพาะกลุ่ม

๔.๓.๔ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จและประกาศใช้ได้ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ จึงให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดทำแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงานเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ซึ่งแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และมีกระบวนการวิเคราะห์ ทบทวน และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนางานของกระทรวงคมนาคม ให้สามารถมุ่งเน้นบูรณาการการปฏิบัติราชการของส่วนงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคมให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยง สามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการของภาครัฐและประชาชน มีสาระสำคัญ ดังนี้

วิสัยทัศน์ : “พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วนและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน”

เป้าหมาย จำนวน ๖ ข้อ ประกอบด้วย

๑) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ

๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการจราจรให้เพียงพอ กับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต

๓) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทัน ต่อความเปลี่ยนแปลง

๔) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง

๕) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่งและพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ

๖) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

ตัวชี้วัดความสำเร็จของวิสัยทัศน์ จำนวน ๔ ข้อ ประกอบด้วย

๑) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศไทย ในดัชนีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum

๒) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น ๒ ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่

๒.๑) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๒.๒) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง

๓) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมต่อประชากรหนึ่งแสนคน)

๔) สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

โดยกำหนดแนวทางการดำเนินการตาม**ประเด็นยุทธศาสตร์** จำนวน ๔ ข้อ ประกอบด้วย

๑) **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อม** ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ ๗ ตัวชี้วัด และ ๕ กลยุทธ์ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๙ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่ง
ขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน ๒) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ ๓) มีการพัฒนาระบบขนส่งที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	๑) ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มีความเรียบตามมาตรฐาน (IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕) ๒) ร้อยละของทางหลวงชนบทที่มีความเรียบตามมาตรฐาน (IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔.๐) ๓) ร้อยละการขยายตัวของจำนวนผู้ใช้ทางบนโครงข่ายถนนสายรอง (Feeder Road) ๔) สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟ ภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง (ร้อยละ) ๕) สัดส่วนการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ) ๖) ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่อจำนวนสถานีทั้งหมด ในการดูแลของกระทรวงคมนาคม ๗) ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปี ๒๕๔๘	๑.๑ ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน ๑.๒ พัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ ๑.๓ เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม ๑.๕ ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงานพึ่งพิงพลังงานที่สะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green)

๒) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ ๕ ตัวชี้วัด และ ๔ กลยุทธ์ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๐ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง ๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย ๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของการขนส่ง	๑) จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อการเดินทางหนึ่งพันล้านคัน - กิโลเมตร) ๒) อัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงของการขนส่งทางรถไฟ (จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อการให้บริการหนึ่งล้านกิโลเมตร - เที่ยว) ๓) อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ (จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด) ๔) การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ (จำนวนครั้งของอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศต่อจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด) ๕) ระดับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (จำนวนครั้งที่พบวัตถุอันตรายบนอากาศยานหรือปลายทางและจำนวนครั้งของเหตุการณ์จี้ ปล้น ยึด อากาศยานที่ออกจากประเทศไทย)	๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง ๒.๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง ๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ๒.๔ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง

๓) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย ๔ เป้าประสงค์ ๘ ตัวชี้วัด และ ๓ กลยุทธ์ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๑ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ	๑) อัตราการขยายตัวของการลงทุนภาครัฐในระบบขนส่ง (ร้อยละ)	๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ให้
๒) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล	๒) สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ)	สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
๓) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	๓) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)	๓.๒ พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์
๔) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ	๔) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)	๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ
	๕) ทำอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี) (ขีดความสามารถรวมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง)	
	๖) ท่าอากาศยานในภูมิภาคมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)	
	๗) ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region)	
	๘) ขีดความสามารถด้านความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (ร้อยละ)	

๔) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ ประกอบด้วย ๔ เป้าประสงค์ ๘ ตัวชี้วัด และ ๖ กลยุทธ์ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๒ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง	๑) ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคมและนโยบายสำคัญ/พิเศษของรัฐบาล	๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป
๒) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง	๒) ระดับความสำเร็จในการบูรณาการเพื่อขับเคลื่อนการปฏิบัติราชการโดยรวมของกระทรวง	๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนากิจการบริการองค์กรภาครัฐ
๓) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่หน่วยงาน	๓) ระดับความสำเร็จของการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของกระทรวงคมนาคม	๔.๓ พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ
๔) หน่วยงานมีความโปร่งใสและสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณะ	๔) ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔	๔.๔ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง
	๕) ระดับความสำเร็จของการใช้ประโยชน์จากผลงานวิจัยพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	๔.๕ พัฒนาทรัพยากรบุคคลงานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง
	๖) ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	๔.๖ ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส
	๗) ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	
	๘) ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม	

๔.๓.๕ แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๖๗๐

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๖๗๐ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

วิสัยทัศน์ “ขับเคลื่อนการคมนาคมขนส่งเข้าสู่ยุคการคมนาคมขนส่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Transport)”

พันธกิจ

๑) ยกระดับการเชื่อมโยง การบูรณาการ และการประยุกต์ใช้ข้อมูลคมนาคมขนส่งระหว่างหน่วยงาน อย่างไร้รอยต่อ

๒) ยกระดับศูนย์ข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multimodal Transport Integratiob Center : NMTIC) รวมทั้งศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัด ให้มีความเป็นเลิศ ทั้งในส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก และการนำเสนอข้อมูลสำหรับผู้บริหารในการตัดสินใจ คาดการณ์ และแก้ไขปัญหาในระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างทันทั่วถึง

๓) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลของระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูง มีมาตรฐานสากล และรองรับการขับเคลื่อนการคมนาคมขนส่งเข้าสู่ยุคการคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport)

๔) พัฒนาการบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสามารถเข้าถึงได้โดยคนทุกกลุ่ม

๕) พัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของบุคลากรในระบบคมนาคมขนส่งทุกระดับ ส่งเสริมให้เกิดทัศนคติและวัฒนธรรมดิจิทัล (Digatal Mindset and Culture) ที่นำไปสู่การคมนาคมขนส่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Transport)



ภาพที่ ๔ - ๑๕ ยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับศูนย์ข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multimodal Transport Integratiob Center : NMTIC) และศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัด รวมทั้งระบบบริหารจัดการข้อมูลคมนาคมขนส่งด้วยนวัตกรรมดิจิทัล (Transport Data Excellence) ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ ๔ ตัวชี้วัด และ ๖ กลยุทธ์ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๓ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับศูนย์ข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multimodal Transport Integratiob Center : NMTIC) และศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัด รวมทั้งระบบบริหารจัดการข้อมูลคมนาคมขนส่งด้วยนวัตกรรมดิจิทัล (Transport Data Excellence)

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑) มีนโยบายและแนวทางบูรณาการข้อมูล และถูกนำไปใช้ในการปฏิบัติงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง	๑) ร้อยละความสำเร็จของการกำหนดหรือปรับปรุงกลไกให้เกิดความเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอัตโนมัติกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานภายนอก	๑.๑ สร้างกลไกเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบดิจิทัลระหว่างหน่วยงาน
๒) มีหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมบูรณาการข้อมูลตามกรอบธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance) ได้อย่างครบถ้วน	๒) หน่วยงานในสังกัด คค. มีการจัดทำชุดข้อมูลที่มีคุณภาพ ตามมาตรฐานด้านการพัฒนาระบบบัญชีข้อมูล (Data Catalog) โดยมีจำนวนชุดข้อมูลที่เผยแพร่ในลักษณะ Open Data	๑.๒ ผลักดันให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดทำระบบบัญชีข้อมูล (Data Catalog)
๓) มีการใช้นวัตกรรมเพิ่มศักยภาพ NMTIC และศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัด และระบบข้อมูลคมนาคมขนส่งสามารถรองรับการตัดสินใจของผู้บริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ	๓) ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานตามกรอบธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance)	๑.๓ ส่งเสริมให้มีการจัดทำชุดข้อมูลที่มีคุณภาพตามมาตรฐานที่พร้อมใช้งานและเผยแพร่ข้อมูล Open Data
	๔) ระดับความสำเร็จของการนำนวัตกรรมดิจิทัลมาใช้ เพื่อเพิ่มศักยภาพศูนย์ NMTIC และศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัด	๑.๔ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง
		๑.๕ ผลักดันให้มีการใช้นวัตกรรมดิจิทัลในการเพิ่มศักยภาพศูนย์ NMTIC และศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัด
		๑.๖ สร้าง Big Data Analytics จากข้อมูลคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจและแก้ไขปัญหาในสถานการณ์ฉุกเฉิน

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport Infrastructure) ประกอบด้วย ๒ เป้าประสงค์ ๒ ตัวชี้วัด และ ๔ กลยุทธ์ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๔ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport Infrastructure)

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑) มีระบบโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีสมรรถนะสูง (Smart Digital Infrastructure) ๒) มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่รองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport) ทั้งในส่วน Smart Transport Infrastructure, Smart Transport Facility, Smart Transport Operators, Smart Vehicle, Smart Drivers, Smart Logistics, Smart Mobility และ Smart Transport Users	๑) ร้อยละความสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีสมรรถนะสูง (Smart Digital Infrastructure) ที่สามารถรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ ๒) ร้อยละความสำเร็จของการนำเทคโนโลยีดิจิทัลที่รองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติมาใช้	๒.๑ ศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ ๒.๒ จัดทำข้อตกลงด้านการสื่อสารระหว่างอุปกรณ์ เพื่อรองรับการพัฒนา Smart Transport ๒.๓ ปรับปรุง กฎ ระเบียบ และมาตรฐาน เพื่อรองรับงานด้านคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ ๒.๔ ศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ และมุ่งเน้นรองรับการประมวลผลที่พื้นงาน (Edge Processing)

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport Service) ประกอบด้วย ๒ เป้าประสงค์ ๓ ตัวชี้วัด และ ๔ กลยุทธ์ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๕ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ เพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport Service)

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑) กระทรวงคมนาคมเป็นองค์กรอัจฉริยะ (Intelligent Organization) ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล มีระบบบริหารจัดการองค์กร และระบบบริการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และราคาสมเหตุสมผล ๒) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ให้รองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport)	๑) ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อระบบบริการคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ ๒) ร้อยละความสำเร็จของการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในองค์กร ๓) ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนานวัตกรรมดิจิทัล	๓.๑ พัฒนาระบบการบริการคมนาคมขนส่ง (Transport Service) แบบอัตโนมัติที่มีประสิทธิภาพ สามารถให้บริการอย่างเท่าเทียม ปลอดภัย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และราคาสมเหตุสมผล ๒.๒ พัฒนา Smart Transport Platform เพื่อเชื่อมโยงการปฏิบัติงานของระบบนิเวศคมนาคมขนส่ง (Transport Ecosystem) ๒.๓ พัฒนาระบบบริหารจัดการที่สนับสนุนการดำเนินงานภายในองค์กรด้วยนวัตกรรมดิจิทัล ๒.๔ ขับเคลื่อนงานวิจัย และพัฒนานวัตกรรมด้าน Digital Transport Technology

๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยกระดับองค์ความรู้บุคลากรด้านคมนาคมขนส่ง และผู้ให้บริการ เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (HRD & Smart People) ประกอบด้วย ๒ เป้าประสงค์ ๔ ตัวชี้วัด และ ๕ กลยุทธ์ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๖ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยกระดับองค์ความรู้บุคลากรด้านคมนาคมขนส่ง และผู้ให้บริการ เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (HRD & Smart People)

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
๑) บุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคมและบุคลากรของผู้ประกอบการขนส่ง มีทักษะและความเชี่ยวชาญสูง มุ่งสู่การสร้างนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Culture)	๑) ร้อยละความสำเร็จในการสนับสนุนให้เกิดผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง และที่ปรึกษาผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูงภาครัฐ ตามแนวทางที่สำนักงาน ก.พ. กำหนด	๔.๑ ส่งเสริมภาวะผู้นำด้านดิจิทัลของผู้บริหาร (Digital Leadership) ให้เกิดวัฒนธรรมดิจิทัล (Digital Culture)
๒) ผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งสามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจและยกระดับคุณภาพชีวิต	๒) จำนวนบุคลากรด้าน IT ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง	๔.๒ ส่งเสริมการพัฒนาทักษะความเชี่ยวชาญเฉพาะทางที่รองรับนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคตให้กับบุคลากรในสาขาวิชาชีพด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
	๓) ร้อยละของบุคลากรที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่สอดคล้องตามบทบาทหน้าที่	๔.๓ พัฒนาทักษะและทัศนคติของบุคลากรทั่วไป รวมทั้งบุคลากรของผู้ประกอบการขนส่งในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลกับการปฏิบัติงาน
	๔) ร้อยละความสำเร็จของการส่งเสริมนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล	๔.๔ สร้างการรับรู้ ความเข้าใจในกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ รวมถึงมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง
		๔.๕ สร้างการรับรู้ ความเข้าใจในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสู่การยกระดับผู้ให้บริการอัจฉริยะ

๔.๔ นโยบายที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม

๔.๔.๑ นโยบายรัฐบาล

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายรัฐบาลต่อรัฐสภา เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ เพื่อให้รัฐบาลใช้เป็นกรอบในการบริหารราชการแผ่นดิน โดยมีวิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนประเทศ คือ “มุ่งมั่นให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในศตวรรษที่ ๒๑” ทั้งนี้ นโยบายรัฐบาลปัจจุบัน ประกอบด้วย นโยบายหลัก ๑๒ ด้าน และนโยบายเร่งด่วน ๑๒ เรื่อง โดยมีนโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับ สนข. ดังนี้

๑) นโยบายหลัก ๑๒ ด้าน มีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคม ประกอบด้วย

๑.๑) นโยบายที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย

• ประเด็นย่อยที่ ๕.๕ พัฒนาการค้าการลงทุนเพื่อมุ่งสู่การเป็นชาติการค้า

การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค

ข้อ ๕.๕.๑ ส่งเสริมการค้าชายแดนและแก้ไขปัญหา

สินค้าชายแดน

เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ได้พัฒนาไว้แล้ว และให้บริการการดำเนินธุรกิจแก่นักลงทุนและผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมแบบเบ็ดเสร็จให้เข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยระยะแรกจะมุ่งเน้นสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยแสวงหาโอกาสทางการค้า การลงทุน หรือขยายฐานการผลิต และการตลาดในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในรูปแบบฐานการผลิตและตลาดร่วม เพื่อใช้ประโยชน์จากแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่องและแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ตลอดจนความได้เปรียบของค่าจ้างแรงงาน

• ประเด็นย่อยที่ ๕.๖ พัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน

ข้อ ๕.๖.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

ให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ

สานต่อการพัฒนารถไฟความเร็วสูง และเริ่มต้นการปรับปรุงระบบรถไฟขนาดราง ๑ เมตร ให้เป็นระบบไฟฟ้าเพื่อสนับสนุนให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ และให้ความสำคัญกับการบูรณาการการพัฒนาระบบขนส่งกับการพัฒนาพื้นที่และเมือง การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง การเชื่อมโยง แหล่งท่องเที่ยว การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกันระหว่างระบบการเตือนภัย การช่วยเหลือกู้ภัย และการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยที่มีประสิทธิภาพ

ข้อ ๕.๖.๒ แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมือง

โดยการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่โดยเฉพาะเมืองหลักในภูมิภาค การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มาใช้ในการควบคุมสั่งการจราจรและวางแผนการเดินทาง การกวดขันวินัยจราจร และการจัดระเบียบที่จอดรถ โดยเฉพาะการจัดให้มีที่จอดรถใต้ดินและบนดินเพิ่มเติม ทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน พร้อมทั้งพัฒนาทางเท้า ทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สามารถรองรับความต้องการเดินทาง เพื่อคนทั้งมวล (Universal Design) เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

ข้อ ๕.๖.๓ เสริมสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงาน

ให้สามารถพึ่งพาตนเองได้

โดยกระจายชนิดของเชื้อเพลิงทั้งจากฟอสซิล และจากพลังงานทดแทนอย่างเหมาะสม สนับสนุนการผลิตและการใช้พลังงานทดแทนตามศักยภาพของแหล่งเชื้อเพลิงในพื้นที่ เปิดโอกาสให้ชุมชนและประชาชนมีส่วนร่วมในการผลิตและบริหารจัดการพลังงาน ส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B20 และ B100 เพื่อเพิ่มการใช้น้ำมันปาล์มดิบ และจัดทำแนวทางการใช้มาตรฐานน้ำมัน EURO5 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีด้านพลังงาน อาทิ เทคโนโลยีระบบไฟฟ้าอัจฉริยะ เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า และระบบกักเก็บพลังงาน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดโครงสร้างตลาดไฟฟ้ารูปแบบใหม่ อาทิ แพลตฟอร์มตลาดกลางซื้อขายพลังงานไฟฟ้า ตลอดจนโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้ารูปแบบใหม่ อาทิ ระบบหักลบหน่วยไฟฟ้าสุทธิพร้อมทั้งปรับปรุงระบบการกำกับดูแลกิจการด้านพลังงานให้มีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม ราคาพลังงานสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและรูปแบบธุรกิจด้านพลังงานในอนาคต ดำเนินการให้มีการสำรวจและค้นหาแหล่งพลังงานใหม่ และร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการพัฒนาพลังงาน

- ประเด็นย่อยที่ ๕.๗ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและการมุ่งสู่การเป็นประเทศ อัจฉริยะ ๕

ข้อ ๕.๗.๒ พัฒนาการอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนธุรกิจ การค้า การนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์ในรูปแบบดิจิทัล

โดยพัฒนาการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ให้สามารถเชื่อมโยงการค้า การชำระเงิน และการขนส่งสู่ระบบออนไลน์และให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์จากการแบ่งปันทรัพยากรหรือพื้นที่ในการขนส่งสินค้า พร้อมทั้ง นำเทคโนโลยีนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการดำเนินงาน อาทิ ระบบโครงข่ายในการเก็บบัญชีธุรกรรม ออนไลน์ระบบปัญญาประดิษฐ์ระบบอินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things : IoT) และระบบข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ตลอดจนเร่งรัดการพัฒนาระบบเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวให้สมบูรณ์ และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

- ๑.๒) นโยบายที่ ๖ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค

- ประเด็นย่อยที่ ๖.๑ ส่งเสริมพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเอเชีย

ข้อ ๖.๑.๑ พัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก อย่างต่อเนื่อง

โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย ให้เป็นไปตามเป้าหมาย พัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เป็นเมืองมหานครการบิน ศูนย์กลางทางการแพทย์ของเอเชีย และเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ และทันสมัยระดับนานาชาติ ยกกระดับภาคการเกษตรให้เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม คมนาคม ดิจิทัล วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และเร่งพัฒนาบุคลากร รวมทั้ง ทบพวนกฏระเบียบ เพื่รองรับและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

ข้อ ๖.๑.๒ ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ

ภาคใต้ และการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้

โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มช่องทาง การส่งออกสินค้าทางทะเลของประเทศและของภาคใต้ โดยเฉพาะการส่งออกไปยังเอเชียใต้ พัฒนาการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย และพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรจากทรัพยากรในพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม และการพัฒนาเมืองน่าอยู่

ข้อ ๖.๑.๓ เพิ่มพื้นที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจแห่งใหม่

ในภูมิภาค

อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ในภาคเหนือและภาคตะวันออก เฝียงเหนือ พื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพ และพื้นที่ที่มีความได้เปรียบเชิงที่ตั้งที่สามารถพัฒนาเป็นฐานอุตสาหกรรมในอนาคต โดยพัฒนาให้สอดคล้องกับศักยภาพและโอกาสของพื้นที่ สนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนและภาคี การพัฒนาที่เกี่ยวข้องในการยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการจัดการผลกระทบที่อาจมีต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ข้อ ๖.๑.๔ เร่งขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจ

พิเศษชายแดนอย่างต่อเนื่อง

โดยสนับสนุนและยกระดับการพัฒนา กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้เทคโนโลยีสูงขึ้น สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทบทวนการให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนให้เหมาะสมกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามศักยภาพพื้นที่ พัฒนาเมืองชายแดนให้มีความน่าอยู่ รวมทั้งใช้เทคโนโลยีสนับสนุนการดูแลด้านความมั่นคงและรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ และส่งเสริมให้ภาคประชาชนและภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- ประเด็นย่อยที่ ๖.๒ ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะน่าอยู่ทั่วประเทศ

โดยมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จังหวัดเชียงใหม่ นครราชสีมา ขอนแก่น เมืองในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สงขลา และภูเก็ต ภายใต้แนวคิดการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะและเมืองน่าอยู่ที่มีระบบเศรษฐกิจดิจิทัล โครงสร้างพื้นฐานทางสังคม และพื้นที่สีเขียวที่เพียงพอ กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่

๑.๓) นโยบายที่ ๑๐ การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน

- ประเด็นย่อยที่ ๑๐.๕ แก้ไขปัญหาก๊าซเรือนกระจกและผลกระทบจาก

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

โดยมุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำและปลอดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน กำหนดมาตรการควบคุมการเผาพื้นที่เพื่อทำการเพาะปลูก ปรับปรุงการบริหารจัดการภัยพิบัติทั้งระบบ และการสร้างความรู้ความเข้าใจของประชาชนในการรับมือและปรับตัวเพื่อลดความเสียหายจากภัยธรรมชาติและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลง

สภาพภูมิอากาศ สนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาปรับปรุงระบบบริหารจัดการต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายตามพันธกรณีระหว่างประเทศที่ไทยเข้าร่วมและให้สัตยาบันไว้

๑.๔) นโยบายที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ

• ประเด็นย่อยที่ ๑๑.๑ พัฒนาโครงสร้างและระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

สมัยใหม่

โดยพัฒนาให้ภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสม มีการจัดรูปแบบองค์กรใหม่ที่มีความยืดหยุ่นคล่องตัวและเหมาะสมกับบริบทของประเทศ รวมทั้งจัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของรัฐให้สอดคล้องกับโครงสร้างหน่วยงานและภารกิจงานที่เปลี่ยนแปลงไป พัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่รัฐให้สามารถรองรับบริบทการเปลี่ยนแปลง และตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทันท่วงที พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนระบบการบริหารราชการแผ่นดินให้เกิดความเชื่อมโยงสอดคล้องกันตั้งแต่ชั้นวางแผน การนำไปปฏิบัติ การติดตามประเมินผล การปรับปรุงการทำงานให้มีมาตรฐานสูงขึ้น และปรับปรุงโครงสร้างความสัมพันธ์ระหว่างราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น

• ประเด็นย่อยที่ ๑๑.๔ เปิดเผยข้อมูลภาครัฐสู่สาธารณะ

โดยหน่วยงานของรัฐในทุกระดับต้องเปิดเผยและเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งกันและกัน ทั้งในระหว่างหน่วยงานของรัฐด้วยกันเอง และระหว่างหน่วยงานรัฐกับประชาชน เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีความเข้าใจถึงสถานการณ์และแนวทางการแก้ไขปัญหาต่างๆ ของประเทศที่มีความซับซ้อนปรับเปลี่ยนให้เป็นการทำงานเชิงรุก เน้นการยกระดับไปสู่ความร่วมมือกันของทุกภาคส่วนอย่างจริงจัง แสวงหาความคิดริเริ่มและสร้างนวัตกรรม โดยมีการคาดการณ์สถานการณ์ วิเคราะห์ความเสี่ยงและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นไว้ล่วงหน้า เพื่อให้สามารถเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

• ประเด็นย่อยที่ ๑๑.๕ ส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการภาครัฐ

โดยสร้างความเชื่อมั่น ศรัทธา และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาข้าราชการ บุคลากร และเจ้าหน้าที่ของรัฐอย่างจริงจัง โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนกระบวนการทางความคิดให้คำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติ และเน้นประชาชนเป็นศูนย์กลาง พร้อมกับยึดมั่นในหลักจริยธรรมและธรรมาภิบาล มีสมรรถนะและความรู้ความสามารถพร้อมต่อการปฏิบัติงาน ดำเนินการปรับปรุงสวัสดิภาพชีวิตความเป็นอยู่ ตลอดจนสร้างขวัญกำลังใจและความผูกพันในการทำงาน

• ประเด็นย่อยที่ ๑๑.๖ พัฒนากลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาบริการสาธารณะ และการตรวจสอบภาครัฐ

โดยการสร้างความเข้าใจถึงหลักการบริหารราชการขั้นพื้นฐาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแก้ไขปัญหาคอขวดและลดข้อจำกัดของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ชุมชน วิสาหกิจเพื่อสังคม องค์กรภาคประชาสังคม และเอกชน สามารถเข้ามาดำเนินกิจกรรมสาธารณประโยชน์และมีบทบาทในการพัฒนาบริการสาธารณะในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีส่วนร่วมในการตรวจสอบการปฏิบัติงานของหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ภาครัฐในทุก ๆ ด้าน

๒) นโยบายเร่งด่วน มีนโยบายเร่งด่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคม ประกอบด้วย

๒.๑) เรื่องที่ ๑ การแก้ไขปัญหาในการดำรงชีวิตของประชาชน

โดยลดข้อจำกัดในการประกอบอาชีพของคนไทย **การจัดการระบบการขนส่งสาธารณะผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล** ทบทวนรูปแบบและมาตรฐานหาระเบียบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อยังคงเอกลักษณ์ของเมืองหลวงแห่งร้านอาหารริมถนน ทำให้บ้านเมืองเป็นระเบียบเรียบร้อยและสวยงาม แก้ไขปัญหาหนี้สินและลดภาระหนี้สินของประชาชนในกองทุนหมู่บ้าน กองทุนเงินให้กู้ยืมเพื่อการศึกษา หนี้สินนอกระบบ การฉ้อโกงหลอกลวงประชาชนโดยครอบคลุมไปถึงการฉ้อโกงหลอกลวงผ่านระบบออนไลน์ ปรับปรุงระบบภาษีและการให้สินเชื่อที่เอื้อให้ประชาชนสามารถมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองได้ตามความพร้อม ปรับปรุงระบบที่ดินทำกินให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงได้ จัดทำแนวทางการกำหนดสิทธิและการจัดการสิทธิในที่ดินของเกษตรกรที่เหมาะสม ลดอุปสรรคในธุรกิจประมงพาณิชย์และประมงชายฝั่ง รวมทั้งช่วยเหลือดูแลประมงพื้นบ้านโดยยังต้องสอดคล้องกับมาตรฐานด้านการประมงขององค์การระหว่างประเทศ

๒.๒) เรื่องที่ ๓ มาตรการเศรษฐกิจเพื่อรองรับความผันผวนของเศรษฐกิจโลก

โดยเร่งกระบวนการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ **ปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้จ่ายงบประมาณ** เพื่อให้มีเม็ดเงินเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจโดยเร็ว จัดเตรียมมาตรการรองรับการกีดกันทางการค้าและมาตรการสนับสนุนเพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออกให้ผู้ส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการกีดกันทางการค้า ปรับปรุงทิศทางการส่งออกไปยังตลาดอื่นโดยเร็ว ขยายความร่วมมือทางการค้าและเศรษฐกิจกับประเทศที่มีศักยภาพ และส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ทั้งในส่วนในเมืองหลัก เมืองรอง และการท่องเที่ยวชุมชน เพื่อกระจายรายได้ในรูปแบบเศรษฐกิจแบ่งปัน เพื่อสร้างรายได้และกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศในช่วงที่มีข้อจำกัดด้านการส่งออก และส่งเสริมผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม

๒.๓) เรื่องที่ ๔ การให้ความช่วยเหลือเกษตรกรและพัฒนานวัตกรรม

โดยจัดพื้นที่การเกษตรให้สอดคล้องกับระบบบริหารจัดการน้ำและคุณภาพของดินตาม Agri-Map กำหนดเป้าหมายรายได้เกษตรกรให้สามารถมีรายได้จากผลผลิตทางการเกษตรที่มีคุณภาพในสินค้าเกษตรสำคัญ อาทิ ข้าว ยางพารา มันสำปะหลัง ปาล์ม อ้อย และข้าวโพด ด้วยการชดเชยการประกันรายได้ ส่งเสริมระบบประกันภัยสินค้าเกษตร หรือเครื่องมือทางการเงินสมัยใหม่ที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางวินัยการเงินการคลังของภาครัฐในระยะยาว ส่งเสริมเกษตรกรพันธสัญญา และศึกษารูปแบบระบบแบ่งปันผลกำไรสินค้าเกษตรที่เป็นธรรมให้แก่เกษตรกร แก้ไขปัญหาข้าวครบวงจร ส่งเสริมการใช้ยางพาราในภาคอุตสาหกรรมและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ส่งเสริมการใช้ผลผลิตทางการเกษตรในอุตสาหกรรมพลังงาน สร้างนวัตกรรมและเครื่องมือทางการเกษตรในราคาที่เข้าถึงได้เพื่อลดต้นทุนการผลิต ควบคุมมาตรฐานการใช้สารเคมีหรือปุ๋ยเคมีในการเกษตรเพื่อนำไปสู่การลด ละ เลิก การใช้สารเคมีหรือปุ๋ยเคมี โดยจัดหาสิ่งทดแทนที่มีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับของเกษตรกร ต่อยอดภูมิปัญญาและความรู้ของปราชญ์ชาวบ้านในการสร้างนวัตกรรมผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูป รวมทั้งเร่งศึกษาวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการใช้กัญชา กัญชง และพืชสมุนไพรในทางการแพทย์ อุตสาหกรรมทางการแพทย์ และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและการสร้างรายได้ของประชาชน โดยกำหนดกลไกการดำเนินงานที่รัดกุม เพื่อมิให้เกิดผลกระทบทางสังคมตามที่กฎหมายบัญญัติไว้อย่างเคร่งครัด

๒.๔) เรื่องที่ ๖ การวางรากฐานระบบเศรษฐกิจของประเทศสู่อนาคต

โดยต่อยอดอุตสาหกรรมเป้าหมายและวางรากฐานการพัฒนาภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว ดึงดูดการลงทุนของภาคเอกชนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เขตเศรษฐกิจพิเศษ เมืองอัจฉริยะ และการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย รวมทั้งวางรากฐานการพัฒนาเทคโนโลยีสื่อสารไร้สายในระบบ 5G ควบคู่ไปกับการพัฒนาทักษะของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม และชุมชน ในการเข้าถึงตลาดในประเทศและตลาดโลก ผ่านแพลตฟอร์มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และการใช้ประโยชน์ของเทคโนโลยีสื่อสารสมัยใหม่ในการให้บริการสาธารณสุขและการศึกษาทางไกล การสร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะทั้งในส่วนผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม เกษตรกร รวมถึงผู้ประกอบการยุคใหม่ พร้อมทั้งส่งเสริมการใช้ปัญญาประดิษฐ์เพื่อเป็นฐานในการขับเคลื่อนประเทศด้วยปัญญาประดิษฐ์ในอนาคต

๒.๕) เรื่องที่ ๑๐ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน

โดยมุ่งสู่ความเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่โปร่งใสตรวจสอบได้ พัฒนาระบบจัดเก็บและเปิดเผยข้อมูลของภาครัฐ ปรับปรุงระบบการอนุมัติและอนุญาตของทางราชการที่สำคัญให้เป็นระบบดิจิทัลทั้งบุคคลและนิติบุคคล เพื่อลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่รัฐ ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน ลดขั้นตอนที่ยุ่งยากเกินความจำเป็น ลดข้อจำกัดด้านกฎหมายที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการทำธุรกิจ และการดำรงชีวิตของประชาชน แก้ไขกฎหมายที่ไม่เป็นธรรม ล้าสมัย และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ ผ่านการทดลองใช้มาตรการด้านกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการเรียนรู้และขับเคลื่อนการให้บริการในทิศทางที่ตรงกับความต้องการของประชาชนและภาคธุรกิจ

๒.๖) เรื่องที่ ๑๑ การจัดเตรียมมาตรการรองรับภัยแล้งและอุทกภัย

ตั้งแต่การป้องกันก่อนเกิดภัยการให้ความช่วยเหลือระหว่างเกิดภัย และการแก้ไขปัญหาล่วงหน้า โดยจัดระบบติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่องและกำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนให้ได้มากที่สุดและทันทั่วถึง รวมทั้งพัฒนาการปฏิบัติการฝนหลวงให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ แผนงานหรือโครงการใดที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและเป็นการวางรากฐานการพัฒนาประเทศในระยะยาว รัฐบาลจะพิจารณาใช้จ่ายจากแหล่งเงินนอกงบประมาณ ทั้งในส่วนของเงินกู้ และการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนเพื่อพัฒนาประเทศ รวมทั้งพิจารณาใช้เครื่องมือทางการเงินสมัยใหม่ อาทิ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทยในโครงการที่มีความคุ้มค่าทางการเงิน เพื่อลดภาระการลงทุนจากงบประมาณแผ่นดินและการกู้เงิน ซึ่งการใช้เครื่องมือทางการเงินดังกล่าว นอกจากจะช่วยลดภาระด้านการคลังของประเทศแล้ว จะช่วยให้ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศได้อีกด้วย ทั้งนี้ การใช้จ่ายของรัฐบาลเพื่อดำเนินการตามนโยบายนั้น รัฐบาลจะให้ความสำคัญกับกรอบวินัยการเงินการคลังอย่างเคร่งครัด โปร่งใสและตรวจสอบได้ เพื่อให้ฐานะการเงินการคลังของประเทศมีความมั่นคงและมีเสถียรภาพ

๔.๔.๒ นโยบายประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) กับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

Thailand ๔.๐ เป็นวิสัยทัศน์เชิงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย หรือโมเดลพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล ภายใต้การนำของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่เข้ามาบริหารประเทศบนวิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ที่มีการให้ความสำคัญในการขับเคลื่อนปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ เพื่อปรับแก้ จัดระบบ ปรับทิศทาง และสร้างหนทางพัฒนาประเทศให้เจริญ สามารถรับมือกับโอกาสและภัยคุกคามแบบใหม่ ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรง ในศตวรรษที่ ๒๑ ได้ โดยที่ผ่านมาประเทศไทยมีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- ยุคแรก เรียกว่า **Thailand 1.0** เน้นการเกษตรเป็นหลัก เช่น ผลผลิตและขาย พืชไร่ พืชสวน สุก ร เป็ด และไก่ เป็นต้น
- ยุคที่ ๒ เรียกว่า **Thailand 2.0** เน้นอุตสาหกรรมที่เป็นอุตสาหกรรมเบา เช่น การผลิตและขายรองเท้า เครื่องหนัง เครื่องดื่ม เครื่องประดับ เครื่องเขียน กระเป๋า และเครื่องนุ่งห่ม เป็นต้น
- ยุคที่ ๓ เรียกว่า **Thailand 3.0** เน้นอุตสาหกรรมหนักและการส่งออก เช่น การผลิตและขาย ส่งออกเหล็กกล้า รถยนต์ ถังน้ำมัน แยกก๊าซธรรมชาติ และปูนซีเมนต์ เป็นต้น
- ยุคที่ ๔ เรียกว่า **Thailand 4.0** ให้เป็นเศรษฐกิจใหม่ (New Engines of Growth) มีรายได้สูง โดยเปลี่ยนวิธีการ เช่น เปลี่ยนจากการเกษตรแบบดั้งเดิมไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี โดยเกษตรกรเป็นผู้ประกอบการที่ร่ำรวยขึ้น เปลี่ยนจาก Traditional SMEs ไปสู่การเป็น Smart Enterprises และ Startups เปลี่ยนจาก Traditional Services ไปสู่ High Value Services และเปลี่ยนจากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะสูง

การพัฒนาเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจไปสู่ Thailand ๔.๐ ด้วยการเปลี่ยนแปลงความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศที่มีอยู่ ๒ ด้าน คือ ความหลากหลายเชิงชีวภาพ และความหลากหลายเชิงวัฒนธรรม ให้เป็นความได้เปรียบในเชิงแข่งขัน โดยการพัฒนายุทธศาสตร์ นวัตกรรม วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา แล้วต่อยอดความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบเป็น ๕ กลุ่มเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมเป้าหมาย ประกอบด้วย

- ๑) กลุ่มอาหาร เกษตร และเทคโนโลยีชีวภาพ (Food, Agriculture & Bio - Tech) เช่น เทคโนโลยี การเกษตร (Agritech) และเทคโนโลยีอาหาร (Foodtech) เป็นต้น
- ๒) กลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ (Health, Wellness & Bio - Med) เช่น เทคโนโลยีสุขภาพ (Healthtech) เทคโนโลยีการแพทย์ (Medtech) และสปา (Spa) เป็นต้น
- ๓) กลุ่มเครื่องมือ อุปกรณ์อัจฉริยะ หุ่นยนต์ และระบบเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุม (Smart Devices, Robotics & Mechatronics) เช่น เทคโนโลยีหุ่นยนต์ (Robotech) เป็นต้น
- ๔) กลุ่มดิจิทัล เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตที่เชื่อมต่อและบังคับอุปกรณ์ต่าง ๆ ปัญญาประดิษฐ์ และเทคโนโลยีสมองกลฝังตัว (Digital, IOT, Artificial intelligence & Embedded Technology) เช่น เทคโนโลยีการเงิน (Fintech) อุปกรณ์เชื่อมต่อออนไลน์โดยไม่ต้องใช้คน (IoT) เทคโนโลยีการศึกษา (Edtech) อี - มาร์เก็ตเพลส (E - Market place) และอี - คอมเมิร์ซ (E - Commerce) เป็นต้น
- ๕) กลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ วัฒนธรรม และบริการที่มีมูลค่าสูง (Creative, Culture & High Value Services) เช่น เทคโนโลยีการออกแบบ (Designtech) ธุรกิจไลฟ์สไตล์ (Lifestyle Business) เทคโนโลยีการท่องเที่ยว (Traveltech) และการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ (Service Enhancing) เป็นต้น

การพัฒนาประเทศไทยได้แนวคิด Thailand ๔.๐ ถือว่าเป็นความท้าทายที่มีผลกระทบต่อการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต โดยเฉพาะประเด็นความสามารถในการเข้าถึงระบบโครงสร้างพื้นฐาน ความเชื่อมโยงระบบโครงข่าย ความคล่องตัว ความยั่งยืน และความมั่นคง เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งเป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดรายได้ทางเศรษฐกิจ

ในการนี้ กระทรวงคมนาคมมีแนวทางที่จะ “ยกระดับคมนาคมของไทย สู่อุตสาหกรรม 4.0” โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาขับเคลื่อนภารกิจของกระทรวงคมนาคมในการปรับเปลี่ยนกระบวนการ การบริการ การปฏิบัติงาน และการบริหารจัดการ ให้เกิดคุณค่าต่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนี้

๑) สะดวก (Simple) ในการเข้าถึงและง่ายต่อการใช้งาน สามารถตอบสนองความต้องการรายบุคคล

๒) อัจฉริยะ (Smart) สามารถเชื่อมต่อ/เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน

๓) รองรับการเติบโต/การขยายผล (Scalable) สามารถขยายศักยภาพของกระบวนการ การบริการ การปฏิบัติงาน หรือการบริหารจัดการ ให้รองรับปริมาณการใช้งานที่มากขึ้น โดยคงระดับมาตรฐานได้อย่างต่อเนื่อง

๔) บูรณาการ (Integrated) ระหว่างหน่วยงาน ทั้งในด้านกระบวนการ การบริการ การปฏิบัติงาน และการบริหารจัดการ เพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายร่วมกัน

๕) นวัตกรรม (Innovation) สามารถสร้างคุณค่าใหม่ด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการพัฒนาสู่ความมั่นคง ยั่งยืน



ภาพที่ ๔ - ๑๖ แนวคิดการพัฒนาประเทศตามนโยบาย Thailand 4.0

๔.๔.๓ นโยบายกระทรวงคมนาคม

๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบายการบริหารงานแก่ผู้บริหารและหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๒ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑.๑) นโยบายเร่งด่วน ดังนี้

(๑) การแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างล่าช้า ที่ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน เช่น โครงการก่อสร้างถนนพระราม ๒

(๒) การแก้ไขปัญหามลภาวะฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM ๒.๕ จากรถบรรทุก รถโดยสารสาธารณะ โดยการตรวจสอบสภาพรถ และดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

(๓) ปรับเวลาเดินรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป เข้าเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรและพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในปัจจุบัน โดยกำหนดให้รถบรรทุกสามารถเดินรถได้หลังเวลา ๒๔.๐๐ น. ถึง ๐๔.๐๐ น. ทั้งนี้ จะต้องมีการสื่อสารกับผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก ๑๐ ล้อ และดำเนินการอย่างค่อยเป็นค่อยไป

(๔) กำหนดอัตราความเร็ว เฉพาะถนนที่มีขนาด ๔ ช่องจราจรขึ้นไป ให้ใช้อัตราความเร็วได้ไม่เกิน ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อระบายนการจราจรให้คล่องตัวยิ่งขึ้น โดยจะต้องมีการบูรณาการร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อดำเนินการให้เป็นรูปธรรมต่อไป

ทั้งนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาข้อมูล และนำเสนอแผนการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนทั้ง ๔ เรื่อง ให้แล้วเสร็จภายใน ๑ เดือน

๑.๒) สร้างทางเลือกใหม่ โดยการให้บริการรับจ้างโดยสารสาธารณะผ่านแอปพลิเคชัน และกำหนดแนวทาง/มาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการรับจ้างโดยสารสาธารณะ (TAXI) รูปแบบเดิม ดังนี้

(๑) ศึกษารูปแบบ เงื่อนไขการอนุญาตบริการรับจ้างโดยสารสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันที่ถูกต้องตามกฎหมาย เป็นประโยชน์แก่ประชาชน

(๒) ศึกษาและกำหนดมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการรับจ้างโดยสารสาธารณะ (TAXI) ในปัจจุบัน เพื่อนำไปสู่การเพิ่มรายได้ ลดรายจ่าย

ทั้งนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาและนำเสนอแผนงาน พร้อมดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน

๑.๓) การพัฒนาคุณภาพการให้บริการประชาชน ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ดังนี้

(๑) ศึกษา และจัดทำแผนการใช้บัตรโดยสารเชื่อมโยงรถไฟฟ้าทุกระบบ เช่น Common Ticket สามารถให้บริการได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน

(๒) ศึกษา และจัดทำแผนแก้ปัญหาด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ให้รถสามารถผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางฯ ได้อย่างรวดเร็วไม่หยุดชะงัก ลดความแออัดของรถบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางฯ

๑.๔) การลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน ดังนี้

(๑) พัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถร่วมบริการ ให้เป็นรถโดยสารปรับอากาศทั้งระบบ และมีการจัดเก็บค่าโดยสารเป็นระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E - Ticket) หรือระบบตั๋วร่วม รวมทั้งมีราคาค่าโดยสารที่เหมาะสม ทั้งนี้ ต้องไม่มีผลกระทบต่อปริมาณภาครัฐ โดยมีการบริหารจัดการที่เป็นระบบ ไม่จัดเส้นทางเดินรถที่ซ้ำซ้อน

(๒) ศึกษาแนวทางการปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า โดยต้องไม่เป็นภาระต่องบประมาณภาครัฐ

(๓) ศึกษาแนวทางการปรับลดค่าผ่านทางพิเศษทุกประเภท (ทางด่วน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โทลล์เวย์) ตั้งแต่ ๕ - ๑๐ บาท โดยต้องไม่มีผลกระทบต่อสัญญากับเอกชน

ทั้งนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาแนวทาง พร้อมนำเสนอแผนงาน ให้แล้วเสร็จภายใน ๑ เดือน

๑.๕) พัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง ดังนี้

(๑) พัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อเพิ่มการขนส่งระบบราง เป็นร้อยละ ๓๐ ภายในเวลา ๓ ปี ให้เป็นระบบโลจิสติกส์หลักในการขนส่งสินค้า

(๒) สนับสนุนภาคเอกชนเป็นผู้ร่วมให้บริการเดินรถ เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและลดภาระขององค์กร

(๓) ศึกษา วิจัย และพัฒนาการใช้ประโยชน์จากรางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน สามารถใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า และให้บริการประชาชนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๑.๖) พัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ดังนี้

(๑) พัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นการเดินทางและการขนส่งทางเลือก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่น ๆ ได้

(๒) พัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำจากท่าเรือบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไปท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งต่อมายังท่าเรือกรุงเทพ ลดปริมาณรถบรรทุกจากภาคใต้ผ่านถนนพระราม ๒ เข้าสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑.๗) พัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ดังนี้

(๑) พัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ โดยการเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาค ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า ๑๕๐ ล้านคนต่อปี

(๒) สนับสนุนสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) ให้สามารถบริการประชาชนในภูมิภาคได้เพิ่มขึ้น โดยจะมีมาตรการตรวจสอบ ควบคุม เพื่อให้มีคุณภาพการให้บริการตามมาตรฐานสากล

๑.๘) การจัดทำโครงการก่อสร้างของ คค. ให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

(๑) ใช้หลักการ Thai First คือ ไทยทำ ไทยใช้ คนไทยต้องได้ก่อน เป็นหลักสำคัญในการพิจารณา

(๒) การใช้วัสดุทดแทนที่ผลิตจากยางพาราในโครงการต่าง ๆ เช่น วัสดุกันถนน เกาะกลางถนน หลักเขตบอทาง และหมอนรางรถไฟ เป็นต้น เพื่อช่วยยกระดับราคายางพารา แก้ปัญหารายได้ของเกษตรกรชาวสวนยาง โดยให้ศึกษามูลค่ายางพาราทั้งหมดที่กระทรวงคมนาคมสามารถนำมาใช้ในโครงการต่าง ๆ (ทุกหน่วยงานที่มีความต้องการหรือความสามารถที่จะนำยางพาราไปใช้ในการก่อสร้างทางหรืออุปกรณ์อื่น)

(๓) ส่งเสริมให้ท่าอากาศยานภูมิภาคเป็นศูนย์กลางรวบรวมผลผลิต และกระจายสินค้าเกษตร หรือสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Commodity) ออกสู่ตลาด เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรให้สามารถจำหน่ายผลผลิตได้มากขึ้น

๑.๙) การดำเนินการใด ๆ ให้ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมายโดยเคร่งครัด โดยการทำงานของทุกหน่วยงานต้องยึดถือความโปร่งใสและตรวจสอบได้เป็นสำคัญ ทุกโครงการต้องพร้อมรับการตรวจสอบ ผู้บริหารหน่วยงานต้องรับผิดชอบ และจะต้องไม่ให้เกิดการกระทำผิดกฎหมายที่ก่อให้เกิด “ค่าโง่” ขึ้นอย่างเด็ดขาด

๑.๑๐) การเปิดรับฟังข้อมูลจากข้าราชการ และสหภาพรัฐวิสาหกิจ ของทุกหน่วยงาน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาประกอบการตัดสินใจของฝ่ายนโยบายต่อไป

๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบายการบริหารงานแก่ผู้บริหาร และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้ขับเคลื่อนการดำเนินงานในปี ๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ รวม ๗๙ เรื่อง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๒.๑) นโยบายการพัฒนาทางถนน จำนวน ๑๓ เรื่อง มีแผนงาน/โครงการรองรับ จำนวน ๒๕ แผนงาน/โครงการ

๒.๒) นโยบายการพัฒนาทางบก จำนวน ๑๙ เรื่อง มีแผนงาน/โครงการรองรับ จำนวน ๒๓ แผนงาน/โครงการ

๒.๓) นโยบายการพัฒนาทางราง จำนวน ๒๓ เรื่อง มีแผนงาน/โครงการรองรับ จำนวน ๕๕ แผนงาน/โครงการ

๒.๔) นโยบายการพัฒนาทางถนน จำนวน ๑๕ เรื่อง มีแผนงาน/โครงการรองรับ จำนวน ๓๔ แผนงาน/โครงการ

๒.๕) นโยบายการพัฒนาทางอากาศ จำนวน ๙ เรื่อง มีแผนงาน/โครงการรองรับ จำนวน ๒๙ แผนงาน/โครงการ

ตารางที่ ๔ - ๑๗ สรุปนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปี ๒๕๖๕

ลำดับ ที่	นโยบาย รวค.	นโยบาย		หน่วยงาน	ปีที่ ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
		ต่อเนื่อง	ใหม่				
	ทางถนน จำนวน ๑๓ เรื่อง						
๑	กำหนดความเร็วสูงสุด ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง	✓		ทล. ทช. สนข.			
๒	พัฒนาระบบผ่านทางด่วน ทางพิเศษแบบไม่มี ไม้กั้น (M - Flow)	✓		ทล. กทพ. สนข.			
๓	จัดทำแผนแม่บท MR - MAP	✓		ทล. ทช. สนข.			
๔	มอเตอร์เวย์ M6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	✓		ทล.	๕๙ - ๖๖	๘๑,๑๒๑.๐๐	
๕	มอเตอร์เวย์ M81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	✓		ทล.	๕๙ - ๖๖	๖๒,๔๕๒.๐๐	

ลำดับ ที่	นโยบาย รวค.	นโยบาย		หน่วยงาน	ปีที่ ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
		ต่อเนื่อง	ใหม่				
๖	พัฒนาทางพิเศษในจังหวัดภูเก็ต						
๖.๑	โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง	✓		กทพ.	๖๖ - ๗๐	๑๔,๔๗๐.๐๐	PPP
๖.๒	โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้	✓		กทพ.	๖๘ - ๗๑	๓๐,๔๕๖.๐๐	PPP
๗	โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเล อ่าวไทย - อันดามัน (Landbridge ชุมพร - ระนอง)	✓		สนช. คค.			
๘	การแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางพิเศษ	✓		กทพ.			
๙	วางระบบติดตามโครงการขนาดใหญ่	✓		สปค. ทล. ทช.			
๑๐	ต่อเติม โครงข่ายทางพิเศษ เชื่อมโยงภูมิภาค						
๑๐.๑	มอเตอร์เวย์ M๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว		✓	ทล.	๖๔ - ๖๗	๓๒,๒๒๐.๐๐	
๑๐.๒	มอเตอร์เวย์ M๗ ต่อขยายเชื่อมต่อสยามบินฮันด์ทะเล		✓	ทล.	๖๕ - ๖๘	๔,๕๐๘	เงินกู้
๑๐.๓	มอเตอร์เวย์ M๕ ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน		✓	ทล.	๖๖ - ๖๙	๒๘,๗๐๐.๐๐	PPP
๑๑	เติมเต็ม Missing links เชื่อมโยงต่างประเทศ						
๑๑.๑	ถนนเชื่อมศูนย์ซ่อมอากาศยาน - สะพาน มิตรภาพแห่งที่ ๓ จ.นครพนม		✓	ทช.	๖๕ - ๖๗	๑,๖๐๐.๐๐	งบประมาณ
๑๑.๒	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) จ.บึงกาฬ			ทล.	๖๓ - ๖๖	๒,๕๐๐.๐๐	
๑๑.๓	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน) จ.อุบลราชธานี		✓	ทล.	๖๖ - ๖๘	๔,๓๖๕.๐๐	เงินกู้
๑๑.๔	ทางหลวงหมายเลข ๓๔๘ และ ๓๔๘๖ ช่วงเขาช่องตะโก จ.สระแก้ว		✓	ทล.	๖๖ - ๖๘		
๑๒	ติดตามปัญหาอุทกภัย แก้ไขอย่างยั่งยืน		✓	ทล. ทช.	๖๕ - ๖๗		
๑๓	นโยบายแต่งตั้ง สีสันทางหลวง ส่งเสริม การท่องเที่ยว		✓	ทล. ทช.	๖๕ - ๖๖	๒๘๐.๐๐	งบประมาณ
ทางบก จำนวน ๑๙ เรื่อง							
๑	ระบบติดตามตรวจสอบพฤติกรรมจราจร	✓		ขบ.			
๒	การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์เดลิเวอรี่	✓		ขบ.			
๓	มาตรการ Check คน Check รถ Checking Point	✓		ขบ.			
๔	จัดระเบียบรถรับจ้างผ่าน Application	✓		ขบ.			

ลำดับ ที่	นโยบาย รวค.	นโยบาย		หน่วยงาน	ปีที่ ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
		ต่อเนื่อง	ใหม่				
๕	ยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ ๗ มิติ	✓		خب.			
๖	ผลักดันเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าสำหรับรถขนส่งสาธารณะ (EV)	✓		خسمگ. بخس.			
๗	พัฒนาระบบ E-Ticket บนรถโดยสารประจำทาง	✓		خسمگ.			
๘	นำเทคโนโลยีมาใช้ในการกำกับดูแลและป้องกันการปลอมแปลงเอกสารราชการ	✓		خب.			
๙	ผู้จัดการด้านความปลอดภัย (Transport Safety Manager : TSM)	✓		خب.			
๑๐	ปรับเวลาเดินรถบรรทุก ๑๐ ล้อ ขึ้นไป	✓		سنخ.			
๑๑	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย	✓		خب.	๕๓ - ๖๘	๒,๘๖๔.๓๓	งบประมาณ
๑๒	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	✓		خب.	๖๕ - ๖๗	๑,๓๖๑.๓๖	PPP
๑๓	แผนเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า	✓		خب.			
๑๔	การเตรียมการรองรับนักท่องเที่ยวตามนโยบายการเปิดประเทศ	✓		خب. خسمگ. بخس.			
๑๕	การจัดตั้งศูนย์จัดจำหน่ายและกระจายสินค้า OTOP	✓		بخس.			
๑๖	จัดระเบียบรถยนต์จอดทิ้งริมทาง		✓	خب.			
๑๗	จัดระเบียบรถรับจ้างผ่าน Application (รถจักรยานยนต์)		✓	خب.			
๑๘	กำหนดหลักเกณฑ์ในการบำรุงรักษารถที่ใช้ในการขนส่ง (ตรวจสภาพรถ)		✓	خب. ثل. ทخ. رفط.			
๑๙	บูรณาการใช้งบประมาณเพื่อความปลอดภัย “خب.-ثل.-ทخ.-رفط.” ให้เกิดผลอย่างแท้จริง		✓	خب.			
ทางราง จำนวน ๒๓ เรื่อง							
๑	ขับเคลื่อนหลักการ Thai First ไทยทำ ไทยใช้ คนไทยต้องได้ก่อน	✓		رفم. رفط.			
๒	จัดตั้งสถาบันวิจัยทางรางและพัฒนาเทคโนโลยีทางราง	✓		خر.			
๓	จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารสินทรัพย์ รฟท.	✓		رفط.			
๔	เร่งรัดเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง / สถานีกลางบางซื่อ	✓		رفط.			
๕	เร่งพัฒนาระบบตัวร่วม	✓		سنخ.			

ลำดับ ที่	นโยบาย รวค.	นโยบาย		หน่วยงาน	ปีที่ ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
		ต่อเนื่อง	ใหม่				
๖	พัฒนารถไฟฟ้าทางคู่						
๖.๑	ลพบุรี ปากน้ำโพ	✓		รฟท.	๖๑ - ๖๕	๒๐,๖๗๙.๙๘	
๖.๒	มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ	✓		รฟท.	๖๑ - ๖๗	๒๗,๔๕๔.๐๐	
๖.๓	นครปฐม - ชุมพร	✓		รฟท.	๖๑ - ๖๕	๔๐,๓๗๘.๐๐	
๖.๔	เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ		✓	รฟท.	๖๕ - ๖๙	๘๕,๓๔๕.๐๐	เงินกู้
๖.๕	บ้านไผ่ - นครพนม		✓	รฟท.	๖๕ - ๖๙	๖๗,๙๖๕.๐๐	เงินกู้
๖.๖	ขอนแก่น - หนองคาย		✓	รฟท.	๖๕ - ๗๐	๒๕,๘๔๒.๐๐	เงินกู้
๖.๗	ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี		✓	รฟท.	๖๕ - ๗๐	๒๕,๘๔๒.๐๐	เงินกู้
๖.๘	ชุมพร - สุราษฎร์ธานี		✓	รฟท.	๖๕ - ๗๐	๒๓,๐๘๐.๐๐	เงินกู้
๖.๙	สุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา		✓	รฟท.	๖๕ - ๗๐	๕๖,๙๙๒.๐๐	เงินกู้
๖.๑๐	ปากน้ำโพ - เด่นชัย		✓	รฟท.	๖๕ - ๗๐	๕๙,๔๐๐.๐๐	เงินกู้
๖.๑๑	ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์		✓	รฟท.	๖๕ - ๗๐	๗,๘๖๔.๐๐	เงินกู้
๖.๑๒	เด่นชัย - เชียงใหม่		✓	รฟท.	๖๕ - ๗๐	๕๗,๙๙๒.๐๐	เงินกู้
๗	กำหนดแนวทางการใช้รถไฟฟ้าล้อราง เมืองภูมิภาค						
๗.๑	ขนส่งมวลชนเมืองภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยาน นานาชาติภูเก็ต - ห้างแมกคอลลิง	✓		รฟม.	๖๙ - ๗๑	๑๙,๙๑๒.๐๐	PPP
๗.๒	ขนส่งมวลชนเมืองเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะ สมานสามัคคี	✓		รฟม.	๖๙ - ๗๑	๒๕,๗๓๖.๐๐	PPP
๗.๓	ขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนา อาชีพบ้านนาวิสัย	✓		รฟม.	๖๙ - ๗๑	๗,๒๐๑.๐๐	PPP
๘	พัฒนารถไฟความเร็วสูง						
๘.๑	รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - นครราชสีมา	✓		รฟท.	๖๐ - ๖๙	๑๗๙,๔๑๓.๐๐	
๘.๒	รถไฟความเร็วสูง นครราชสีมา - หนองคาย		✓	รฟท.	๖๗ - ๗๒	๒๕๒,๓๔๗.๕๙	เงินกู้
๘.๓	รถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน		✓	รฟท.	๖๕ - ๗๑	๒๒๔,๕๔๔.๐๐	PPP
๙	เร่งรัด พ.ร.บ. การขนส่งทางราง	✓		ขร.	๖๓ - ๖๖		
๑๐	จัดตั้งศูนย์จัดจำหน่ายและกระจายสินค้า OTOP	✓		รฟท. รฟม.			
๑๑	สร้างสรรค์พื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์	✓		รฟม.	๖๕	๙.๗๗๙	
๑๒	ผลักดันการพัฒนาไฟฟ้า EV	✓		รฟท.	๖๔ - ๖๖		
๑๓	พัฒนาระบบติดตามโครงการก่อสร้างรถไฟ	✓		รฟม. รฟท.	๖๔ - ๖๕		
๑๔	จัดทำแผนรองรับการเปิดประเทศ	✓		ขร. รฟท. รฟม.			
๑๕	พัฒนารถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล						
๑๕.๑	สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี		✓	รฟม.	๖๐ - ๖๘	๑๐๙,๑๓๕.๐๐	

ลำดับ ที่	นโยบาย รวค.	นโยบาย		หน่วยงาน	ปีที่ ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
		ต่อเนื่อง	ใหม่				
๑๕.๒	สายสีชมพู แคราย - มีนบุรี		✓	รฟม.	๖๐ - ๖๖	๕๐,๙๗๐.๐๐	PPP
๑๕.๓	สายสีเหลือง ลาดพร้าว - สำโรง		✓	รฟม.	๖๐ - ๖๖	๔๘,๑๒๕.๐๐	PPP
๑๕.๔	สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม - บางขุนนนท์		✓	รฟม.	๖๕ - ๗๐	๑๒๒,๐๖๗.๐๐	PPP
๑๕.๕	สายสีม่วง เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวน กาญจนาภิเษก)		✓	รฟม.	๖๕ - ๗๐	๑๒๓,๑๑๒.๐๐	PPP
๑๕.๖	สายสีแดง (เหนือ) รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต		✓	รฟท.	๖๖ - ๖๙	๖,๕๗๐.๔๐	เงินกู้
๑๕.๗	สายสีแดง (ใต้) บางซื่อ - หัวลำโพง และ สายสีแดง (ตะวันออก) บางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก		✓	รฟท.	๖๗ - ๖๙	๔๔,๑๕๗.๗๖	เงินกู้
๑๕.๘	สายสีแดง (ตะวันตก) ดลิ่งชัน - ศิริราช		✓	รฟท.	๖๙ - ๖๙	๖,๖๔๕.๐๓	เงินกู้
๑๖	พัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/ ทางคู่ (TOD)		✓	สนข. รฟท.	๖๔ - ๖๖		
๑๗	พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคม ขนส่งสำหรับทุกคน (UD)		✓	สนข. ขร. รฟท. รฟม.			
๑๘	แก้ไขปัญหาอุทกภัยอย่างยั่งยืน		✓	รฟท.	๖๕		
๑๙	แก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ		✓	ขร. รฟท.	๖๕ - ๖๖		
๒๐	คมนาคมสีส้ม สร้างสรรค์ประเทศไทย		✓	รฟท.	๖๕		
๒๑	จัดทำระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการ งานขนส่งสินค้า		✓	รฟท.	๖๕		
๒๒	บริหารจัดการจราจรทางรางด้วยเทคโนโลยี สมัยใหม่		✓	ขร. รฟท.	๖๕		
๒๓	ออกใบอนุญาตผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-License)		✓	ขร.	๖๖		
ทางน้ำ จำนวน ๑๕ เรื่อง							
๑	การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออก สู่ภาคใต้	✓		จท.	๖๓ - ๖๕		
๒	การผลักดันเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า สำหรับเรือโดยสารสาธารณะ	✓		จท.	๖๔ - ๖๕		
๓	กฎหมายการขนส่งทางน้ำ ต้องทันสมัย		✓	จท.			
๔	สิ่งรุกล้ำลำน้ำ ต้องลดลง		✓	จท.	๖๕ - ๖๗		
๕	ฐานข้อมูลยานพาหนะทางน้ำ ต้องมี		✓	จท.	๖๕		
๖	IMO ต้องพร้อม		✓	จท.	๖๕ - ๖๖		
๗	แผนความมั่นคงทางทะเล ต้องทำ		✓	จท.	๖๕		
๘	แนวป้องกันการกัดเซาะตลิ่ง ต้องคงทน		✓	จท.	๖๕ - ๖๖	๖,๑๑๕.๐๐	งบประมาณ

ลำดับ ที่	นโยบาย รวค.	นโยบาย		หน่วยงาน	ปีที่ ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
		ต่อเนื่อง	ใหม่				
๙	Master Plan พื้นฟูชายหาด ต้องครอบคลุม		✓	จท.	๖๕ - ๖๖	๑,๔๔๖.๐๐	งบประมาณ
๑๐	ทำเรือยอร์ชคลับ ต้องสร้างรายได้		✓	จท. กทท.	๖๕ - ๖๖		
๑๑	แผนการเชื่อมต่อท่าเรือกับสถานีรถไฟ ต้องสมบูรณ์		✓				
๑๑.๑	ปรับปรุงท่าเรือรองรับสถานีท่าเรือ		✓	จท.	๖๕	๗๓.๐๓	งบประมาณ
๑๑.๒	แผนการเชื่อมต่อท่าเรือกับสถานีรถไฟ		✓	กทท. จท. รฟท. รฟม. ขสมก. ขบ.	๖๕ - ๖๖		
๑๒	สายการบินเรือแห่งชาติ ต้องเปิดบริการ		✓	กทท.	๖๕		
๑๓	ท่าเรือ ต้อง Automation						
๑๓.๑	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓		✓	กทท.	๖๕ - ๖๗	๖๒,๘๓๕.๖๒	งบลงทุน รัฐวิสาหกิจ/ PPP
๑๓.๒	พัฒนาท่าเรือให้เป็น Automation		✓	จท. กทท.	๖๕		
๑๔	บุคลากร ต้องเพียงพอ		✓	จท.	๖๕		
๑๕	เปิดประเทศ ต้องมีมาตรการ		✓	จท.	๖๕		
ทางอากาศ จำนวน ๙ เรื่อง							
๑	เร่งรัดพัฒนาท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลาง รวบรวม กระจายสินค้าเกษตรหรือสินค้า นำเข้าเสียง่าย	✓		ทย. ทอท.	๖๔ - ๖๕		
๒	จัดตั้งศูนย์จัดจำหน่ายและกระจายสินค้า OTOP	✓		ทย. ทอท.	๖๔ - ๖๕		
๓	ให้สิทธิการบริหารท่าอากาศยานของ ทย. แก่ ทอท.	✓		ทย. ทอท.	๖๔ - ๖๕		
๔	เตรียมการรองรับนักท่องเที่ยวตาม นโยบายการเปิดประเทศ	✓		กทท. ทย. ทอท.	๖๔ - ๖๕		
๕	พัฒนาท่าอากาศยานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการรองรับ/เพิ่มประสิทธิภาพ						
๕.๑	ท่าอากาศยานขอนแก่น	✓		ทย.	๖๑ - ๖๕	๒,๐๐๔.๙๐	งบประมาณ
๕.๒	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	✓		ทย.	๖๓ - ๖๖	๑๖๙.๐๐	งบประมาณ
๕.๓	ท่าอากาศยานกระบี่	✓		ทย.	๖๑ - ๖๕	๒๙๙.๔๐	งบประมาณ
๕.๔	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	✓		ทย.	๖๔ - ๖๗	๖๑๙.๐๐	งบประมาณ
๕.๕	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑		✓	ทอท.	๖๗ - ๖๙	๑๕,๘๑๘.๕๑	งบลงทุน รัฐวิสาหกิจ

ลำดับ ที่	นโยบาย รวค.	นโยบาย		หน่วยงาน	ปีที่ ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
		ต่อเนื่อง	ใหม่				
๕.๖	ท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓		✓	ทอท.	๖๗ - ๖๙	๓๖,๘๒๙.๕๐	งบลงทุน รัฐวิสาหกิจ
๕.๗	ท่าอากาศยานชุมพร		✓	ทย.	๖๗ - ๖๙	๓,๒๕๐	งบประมาณ
๕.๘	ท่าอากาศยานระนอง		✓	ทย.	๖๖ - ๖๘	๓,๕๕๐	งบประมาณ
๖	พัฒนาห้วงอากาศ/ระบบการเดินอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ/ เพิ่มประสิทธิภาพ		✓	บวท.	๖๕		
๗	พัฒนากฎหมาย และกฎระเบียบเพื่อรองรับ เทคโนโลยีแห่งอนาคต		✓	กพท.	๖๕		
๘	ยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการบิน		✓	กพท. ทย. ทอท. สปพ.	๖๕		
๙	บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง		✓	ทย. ทอท.	๖๕		

ตารางที่ ๔ - ๑๘ สรุปความเชื่อมโยงของยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายและแผนระดับชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ สนข.

ระดับของแผน	ยุทธศาสตร์/ นโยบาย/แผน	ประเด็น
แผนระดับที่ ๑	ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน - ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ
แผนระดับที่ ๒	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	- ประเด็นที่ ๔ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต - ประเด็นที่ ๖ ประเด็นพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ - ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล - ประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจพิเศษ - ประเด็นที่ ๑๘ การเติบโตอย่างยั่งยืน
	แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)	ด้านที่ ๕ ด้านเศรษฐกิจ
	ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	- หมวดหมู่ที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า - หมวดหมู่ที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ - หมวดหมู่ที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะ - หมวดหมู่ที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ - หมวดหมู่ที่ ๑๑ ไทยสามารถลดความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ - หมวดหมู่ที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

ระดับของแผน	ยุทธศาสตร์/ นโยบาย/แผน	ประเด็น
นโยบายอื่น ๆ	นโยบายรัฐบาล	<u>นโยบายหลัก</u> - นโยบายที่ ๕ การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย - นโยบายที่ ๖ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค - นโยบายที่ ๑๐ การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและและการรักษาสีงแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน - นโยบายที่ ๑๑ การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>นโยบายเร่งด่วน</u> - เรื่องที่ ๑ การแก้ไขปัญหาในการดำรงชีวิตของประชาชน - เรื่องที่ ๓ มาตรการเศรษฐกิจเพื่อรองรับความผันผวนของเศรษฐกิจโลก - เรื่องที่ ๔ การให้ความช่วยเหลือเกษตรกรและพัฒนานวัตกรรม - เรื่องที่ ๖ การวางรากฐานระบบเศรษฐกิจของประเทศสู่อนาคต - เรื่องที่ ๑๐ การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน - เรื่องที่ ๑๑ การจัดเตรียมมาตรการรองรับภัยแล้งและอุทกภัย
	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)	- เป้าหมายที่ ๓ การสร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย - เป้าหมายที่ ๗ สร้างหลักประกันว่าทุกคนเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ในราคาที่สามารถซื้อหาได้ เชื่อถือได้ และยั่งยืน - เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม
	SDGs (ต่อ)	- เป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุมปลอดภัย มีภูมิต้านทาน และยั่งยืน - เป้าหมายที่ ๑๓ ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น
	โมเดลเศรษฐกิจใหม่ (BCG Model)	- ด้านพลังงาน - ด้านการท่องเที่ยวและบริการ
แผนระดับที่ ๓	นโยบายกระทรวงคมนาคม	- นโยบายเร่งด่วน - สร้างทางเลือกใหม่ - การพัฒนาคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล - การลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน - พัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง - พัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำ - พัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศ - การจัดทำโครงการก่อสร้างของกระทรวงคมนาคมให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง - การดำเนินการใด ๆ ให้ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมายโดยเคร่งครัด - การเปิดรับฟังข้อมูลจากข้าราชการและสหภาพรัฐวิสาหกิจ ของทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

ระดับของแผน	ยุทธศาสตร์/ นโยบาย/แผน	ประเด็น
แผนระดับที่ ๓ (ต่อ)	ยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่ง ของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	• วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” • แนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี ๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ๓) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)
	แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	• วิสัยทัศน์ “พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ทุกภาคส่วนและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน” • ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ
	Thailand ๔.๐	ยกระดับคมนาคมของไทย สู่ Transport 4.0
	ร่างแผนยุทธศาสตร์ ดิจิทัลกระทรวง คมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๖๗๐	• วิสัยทัศน์ “ขับเคลื่อนการคมนาคมขนส่งเข้าสู่ยุคการคมนาคมขนส่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Transport) ” • ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ Transport Data Excellence ยุทธศาสตร์ที่ ๒ Autonomous Transport Infrastructure ยุทธศาสตร์ที่ ๓ Autonomous Transport Service และยุทธศาสตร์ที่ ๔ HRD & Smart People

บทที่ ๕

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยที่มีผลกระทบ

สนข. ได้ดำเนินการทบทวน วิเคราะห์สภาพแวดล้อม และปัจจัยที่มีผลกระทบ โดยใช้การวิเคราะห์ SWOT เพื่อช่วยกำหนดประเด็นจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ และสมรรถนะหลักของ สนข. รวมทั้งวิเคราะห์ บทบาทและศักยภาพขององค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมให้ สนข. สามารถจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด สำหรับการพัฒนางานองค์กรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน ภายใต้กรอบทิศทางการพัฒนา อย่างยั่งยืนและมีประสิทธิภาพ

๕.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กรของ สนข.

สนข. ดำเนินการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กรโดยใช้การวิเคราะห์ SWOT มาช่วยกำหนดประเด็น จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค จากสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก ซึ่งมีผลกระทบ ต่อการดำเนินงานของ สนข.

๕.๑.๑ แนวคิดในการกำหนดประเด็นจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค

๑) ประเด็นจุดแข็ง (Strengths : S) และจุดอ่อน (Weaknesses : W)

ใช้หลักการแมคคินซี (McKinsey 7 S Framework) ได้แก่ โครงสร้างองค์กร (S - Structure) กลยุทธ์ขององค์กร (S - Strategy) ระบบการปฏิบัติงาน (S - System) บุคลากร (S - Staff) ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (S - Skill) รูปแบบการบริหารจัดการ (S - Style) และค่านิยมร่วม (S - Shared Value) จำแนก ข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในออกเป็นประเด็นจุดแข็ง (Strengths : S) และจุดอ่อน (Weaknesses : W)

๒) ประเด็นโอกาส และอุปสรรค

ใช้หลักการ PEST Analysis ได้แก่ นโยบายและการเมือง (P - Political Environment) (๒) เศรษฐกิจ (E - Economic Environment) (๓) สังคมและวัฒนธรรม (S - Sociocultural Environment) และ (๔) เทคโนโลยีและนวัตกรรม (T - Technological Environment) จำแนกข้อมูลสภาพแวดล้อมภายนอกเป็นประเด็นโอกาส (Opportunities : O) และอุปสรรค (Threats : T)

๕.๑.๒ การประชุมหารือร่วมกันเพื่อระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับการรวบรวม ข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกของ สนข.

สนข. ได้จัดให้มีการประชุมหารือร่วมกันเพื่อระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับการรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกของ สนข. เพื่อใช้ประกอบการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) รวม ๑๐ ครั้ง ประกอบด้วย

๑) การประชุมหารือ ครั้งที่ ๑ (ระดับผู้ปฏิบัติงาน) ระหว่างหัวหน้ากลุ่มและเจ้าหน้าที่ ของ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. จำนวน ๙ ครั้ง ในช่วงระหว่างวันศุกร์ที่ ๖ - วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๕

๒) การประชุมหารือ ครั้งที่ ๒ (ระดับผู้กำกับ ดูแล และขับเคลื่อนการดำเนินงาน) ระหว่าง ผอ.สนข. รอง ผอ.สนข. นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ ผอ.สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ ผู้เชี่ยวชาญ เฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน และ ทน.กพร./กตส. จำนวน ๑ ครั้ง เมื่อวันอังคารที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๕

โดยมีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับการรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกของ สนข. จากการประชุมดังกล่าวสรุปได้ ดังนี้

๑) สนข. มีโครงสร้างองค์กร ประกอบด้วย ๘ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ (สบก. กจร. กพข. ศทท. สตร. สผป. สผง. และ สสภ.) และ ๒ กลุ่ม (กพร. และ กตส.) เหมาะสม ครอบคลุมภารกิจงานของ สนข. สามารถสนับสนุนการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒) สนข. มีการวางแผนกลยุทธ์ที่ชัดเจนสามารถช่วยให้องค์กรไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้ได้

๓) สนข. สามารถดำเนินงานตามภารกิจและงานนโยบายเร่งด่วนที่ได้รับมอบหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ข้อจำกัดด้านบุคลากรและระยะเวลา

๔) บุคลากร สนข. มีพฤติกรรมที่เป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติงาน เช่น มีความรับผิดชอบ ปฏิบัติงานอย่างตั้งใจ ทุ่มเท เอาใจใส่ และเต็มความสามารถ มีความเสียสละต่อส่วนรวมและองค์กร อ่อนน้อม ถ่อมตน และมีน้ำใจ เป็นต้น

๕) สนข. มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน เช่น การจัดประชุมผ่านช่องทางออนไลน์ และการประชุมทางไกล เป็นต้น

๖) สนข. มีรายงานผลการศึกษาโครงการด้านการขนส่งและจราจรจำนวนมาก ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่าง สนข. และที่ปรึกษาที่มีองค์ความรู้และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ทำให้เกิดการพัฒนาทักษะในการปฏิบัติงานบุคลากร สนข. และเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ

๗) สนข. สามารถจัดวางคนให้เข้ากับงานในขั้นตอนบรรจุเข้างานได้ค่อนข้างดี ทำให้มีบุคลากรที่มีความรู้และความสามารถในการปฏิบัติงาน สามารถสนับสนุนการทำงานโดยอาศัยองค์ความรู้และมุมมองที่หลากหลายได้

๘) หน่วยงานในสังกัด คค. ให้ความร่วมมือในการจัดทำและนำข้อเสนอแนะนโยบายและแผนของ สนข. ไปปฏิบัติ

๙) สนข. มีบทบาทและภารกิจงานที่ชัดเจนในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ สามารถตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๐) สนข. มีการจัดการข้อมูลเอกสารสารบรรณด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Office) ทำให้สะดวกต่อการค้นหาและติดตามเอกสาร

๑๑) สนข. ได้รับมอบหมายให้เป็นกรรมการและเลขานุการในคณะกรรมการต่าง ๆ เช่น คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) เป็นต้น ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก คค. ทำให้มีเครือข่ายในการทำงานเพื่อช่วยขับเคลื่อนการดำเนินงานและแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

๑๒) การกำหนดอำนาจหน้าที่ของแต่ละสำนัก/กอง/ศูนย์ ภายใน สนข. เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน เนื่องจากมีความซ้ำซ้อนกันระหว่างหน่วยงานภายในและภายนอกของ สนข. และบางกลุ่มงานมีอำนาจหน้าที่ไม่สอดคล้องกับภารกิจงานในปัจจุบัน

๑๓) บุคลากร สนข. ขอโอนย้ายบ่อย ส่งผลให้เกิดความไม่สอดคล้องกันระหว่างปริมาณงานกับปริมาณคน และความต่อเนื่องของงาน ทำให้ขาดแคลนบุคลากรที่จะช่วยสนับสนุนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ได้

๑๔) ปริมาณงาน สนข. มีจำนวนมาก ทั้งงานภารกิจอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายและงานภารกิจตามนโยบายเร่งด่วนที่ได้รับมอบหมาย ทำให้เกิดปัญหาปริมาณงานมากกว่าอัตรากำลังของหน่วยงานบางสำนัก รวมทั้งมีการกระจายน้ำหนักงานและบุคลากรแต่ละสายงานไม่เท่ากัน ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานในภาพรวม

๑๕) การประสานงานภายในของ สนข. ยังไม่มีรูปแบบการบูรณาการทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบที่ชัดเจน เนื่องจากแต่ละกลุ่มงานยึดตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

๑๖) การตัดโอนภารกิจงานและการกำหนดขอบเขตการดำเนินงานระหว่าง สนข. และ ชร. ยังไม่มีความชัดเจน ทำให้เกิดปัญหาความทับซ้อนในการดำเนินงาน

๑๗) สนข. มีการจัดทำคู่มือที่กำหนดกระบวนการทำงานของ สนข. ยังไม่ครบถ้วนทุกกระบวนการ และยังไม่สามารถนำมาใช้เป็นคู่มือการปฏิบัติงานได้

๑๘) ระบบ e-Office ที่ สนข. ใช้ อาจจะเป็นระบบที่เพิ่มภาระแก่ผู้ใช้งาน เนื่องจากกระบวนการทำงานของ สนข. เองที่ยังไม่ได้นำเทคโนโลยีมาช่วยในการทำงานแบบแท้จริง โดยระบบ e-Office ไม่สามารถรับ - ส่งงาน และอนุมัติงานผ่านระบบได้ในขั้นตอนเดียว ยังต้องมีการพิมพ์เอกสาร (Print) จากระบบออกมาเพื่อนำมาเสนอและลงนามอีกครั้ง

๑๙) สนข. ขาดแผนการเปิดรับบรรจุบุคลากรใหม่ และแผนการหมุนเวียนงานให้กับบุคลากร ซึ่งมีการกำหนดช่วงเวลาในการดำเนินการเป็นประจำทุกปีอย่างชัดเจน ทำให้บางกลุ่มงานทำงานหนักเกินไป และบางกลุ่มงานมีอัตราว่างเป็นระยะเวลานาน

๒๐) แผนการพัฒนาบุคลากรของ สนข. ยังไม่เหมาะสม และไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเข้มข้น รวมทั้งยังไม่มีแผนที่ชัดเจนในเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) ของบุคลากร

๒๑) การหมุนเวียนงานภายใน สนข. ควรมีการกลไกการหมุนเวียนงานเพื่อให้เกิดความสมดุลกัน โดยพบว่า บางกลุ่มงานมีเจ้าหน้าที่ระดับชำนาญการและอาวุโสจำนวนมาก ในขณะที่บางกลุ่มงานมีเฉพาะเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ

๒๒) บุคลากร สนข. ขาดความเชี่ยวชาญในสาขาวิชาเฉพาะ เพื่อนำไปใช้ในการปฏิบัติงานด้านการขนส่งและจราจร โดยมีความต้องการเพิ่มทักษะในหลักสูตรการฝึกอบรมที่ตรงตามความต้องการของกลุ่มงานนอกเหนือจากหลักสูตรพื้นฐานด้วย

๒๓) ฐานข้อมูลของ สนข. มีข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรไม่ครบถ้วนเพียงพอ ต่อการนำไปใช้ในการวางแผน/กำหนดนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง

๒๔) สนข. ขาดกระบวนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำแนกเป็นรายแผนงาน/โครงการ ทำให้ไม่สามารถสะท้อนได้ว่า สามารถดำเนินการได้บรรลุเป้าหมายตามผลการศึกษาหรือไม่ อย่างไร เกิดปัญหาและอุปสรรคเรื่องใด

๒๕) คค. ให้ความไว้วางใจมอบหมายภารกิจงานสำคัญให้ สนข. ดำเนินการจัดทำแผนงาน/โครงการ ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ตลอดจนแนวทางแก้ไขปัญหาระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของประเทศไทย

๒๖) สนข. มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายของแผนแม่บทย่อย ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๒๗) รัฐบาลให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่ง ตามกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

๒๘) รัฐบาลให้ความสำคัญต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDG) และการพัฒนาที่ยั่งยืนตามแนวทาง BCG Modal ซึ่งการดำเนินงานของ สนข. มีส่วนช่วย ในการสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าว เช่น การลดอุบัติเหตุทางถนน การใช้พลังงานของโลก การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ การเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน การพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะและเทคโนโลยีสารสนเทศ และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่ง เป็นต้น

๒๙) นโยบายการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโต อย่างยั่งยืน มีส่วนช่วยในการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกจากภาคคมนาคมขนส่ง

๓๐) ประชากรกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง มากขึ้น

๓๑) ประชาชนมีความต้องการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐานและปลอดภัยสำหรับการ เดินทาง

๓๒) สศช. คาดว่าแนวโน้มเศรษฐกิจไทยในปี ๒๕๖๕ จะขยายตัวในช่วงร้อยละ ๒.๕ - ๓.๕ ส่วนหนึ่งมาจากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ทำให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวมีความต้องการเดินทาง เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวก รวดเร็ว และมีราคาที่เหมาะสมมากยิ่งขึ้น

๓๓) รัฐบาลส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ที่สำคัญ

๓๔) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ดีและมีคุณภาพ ช่วยเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ

๓๕) ตัวชี้วัดเป้าหมายภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่ สนข. เป็นเจ้าภาพ เช่น ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศของประเทศไทยดีขึ้น สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ เพิ่มขึ้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานปฏิบัติในการนำแผนงาน/โครงการ ไปปฏิบัติให้เกิด เป็นรูปธรรม

๓๖) สนข. มีหน้าที่ในการจัดทำนโยบายและแผน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ แต่ไม่มีหน้าที่ในการดำเนินกิจกรรมโครงการ เรื่องที่เกี่ยวกับการก่อสร้างหรือการบริการ ต้องอาศัยหน่วยงานอื่น เป็นฝ่ายปฏิบัติให้งานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรประสบความสำเร็จ

๓๗) ปัจจุบันปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศไทยมีส่วนการขนส่งทางถนนมากกว่าการขนส่งทางน้ำและทางราง ทำให้การขนส่งของไทยไม่มีประสิทธิภาพ และมีต้นทุนโลจิสติกส์สูง

๓๘) หน่วยงานที่รับนโยบายและแผนงานของ สนข. ไปดำเนินการ อาจมีข้อจำกัดด้านระเบียบและกฎหมาย ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้

๓๙) ความไม่แน่นอนทางการเมืองทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ขาดความต่อเนื่องในการดำเนินการ

๔๐) การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID - 19 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม สนข. ต้องเตรียมพร้อมในการทำงาน เพื่อรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานในระยะสั้นและระยะยาวต่อไป



ภาพที่ ๕ - ๑ การนำเสนอแนวทางการจัดทำแผนฯ การสัมภาษณ์ ๘ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ ๒ กลุ่มงาน และผู้บริหาร สนข.

๕.๑.๓ การวิเคราะห์ SWOT

การวิเคราะห์ SWOT จากการรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกของ สนข. สามารถสรุปประเด็นที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงองค์กรที่สำคัญได้ จำนวน ๕๘ ประเด็น จำแนกเป็นประเด็นจุดแข็ง (S) และจุดอ่อน (W) จากการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพแวดล้อมภายใน จำนวน ๔๐ ประเด็น และประเด็นโอกาส (O) และภัยคุกคาม (T) จากการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพแวดล้อมภายนอก จำนวน ๑๘ ประเด็น รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๕ - ๑ และ ๕ - ๒

ตารางที่ ๕ - ๑ สรุปประเด็นจุดแข็งและจุดอ่อนจากการรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมภายใน

สภาพแวดล้อมภายใน (IS)	จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
โครงสร้างองค์กร (Structure)	(๑) สนข. มีบทบาทและภารกิจที่ชัดเจนในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศสามารถตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาและตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ (๒) โครงสร้างองค์กรในปัจจุบันมีความเหมาะสมครอบคลุมภารกิจงานของ สนข. (๓) สนข. มีกลไกการขับเคลื่อนงานในหลายช่องทาง เช่น คจร. อจร. เป็นต้น ทำให้สามารถผลักดันนโยบายและแผนด้านคมนาคมไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม และสามารถบูรณาการการพัฒนาในระดับพื้นที่ได้ตามนโยบายและแผนแต่ละระดับ	(๑) ภารกิจ และอำนาจหน้าที่ของ สนข. บางสำนัก/กอง/ศูนย์ มีความซ้ำซ้อนกันระหว่างหน่วยงานภายใน เช่น สผ. สผป. กพข. กจร. และบางกลุ่มงานมีอำนาจหน้าที่ไม่สอดคล้องกับภารกิจงานในปัจจุบัน เช่น สผ. สสภ. สผง. (๒) ภารกิจ และอำนาจหน้าที่ของ สนข. มีความซ้ำซ้อนกับหน่วยงานภายในสังกัด ศค. ทำให้การดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพเกิดปัญหาในการมอบหมายงาน เช่น กยผ. กตท. ขร. ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (๓) การตัดโอนภารกิจและอัตรากำลังของ สรร. เป็น ขร. ยังมีปัญหาในการดำเนินงาน เช่น โครงการศึกษาที่อยู่ในขั้นตอน EIA งานนโยบายทางราง ความปลอดภัยและความมั่นคงทางราง EV สิ่งอำนวยความสะดวก การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้ายาสีต่าง ๆ งานวิเคราะห์โครงการลงทุน เป็นต้น
กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)	(๔) สนข. มีการวางแผนกลยุทธ์ (แผนปฏิบัติราชการ) ที่ชัดเจนสามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติตอบสนองตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมของไทย ระยะ ๒๐ ปี และนโยบายกระทรวงคมนาคม	(๔) สนข. ยังขาดกลยุทธ์หรือแนวทางการดำเนินงานที่จะมุ่งให้ สนข. เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อตอบสนองตามภารกิจอำนาจหน้าที่ในการเป็นหน่วยงานด้านนโยบายและแผนของกระทรวงคมนาคม (๕) สนข. ยังไม่มีแนวทาง กระบวนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำแนกเป็นรายแผนงาน/โครงการที่เป็นมาตรฐาน ทำให้ไม่สามารถ

สภาพแวดล้อมภายใน (7S)	จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
		สะท้อนได้ว่าการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการบรรลุเป้าหมายตามผลการศึกษาหรือไม่ อย่างไร เกิดปัญหาและอุปสรรคในการขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างไร (๖) สนข. ยังไม่สามารถนำข้อมูลสำคัญมาประยุกต์ใช้เพื่อการวางแผนระบบคมนาคม เช่น ข้อมูลรายงานสภาพจราจร เป็นต้น รวมทั้งยังไม่มีการพัฒนาฐานข้อมูลด้านคมนาคมที่ทันสมัย เช่น ตัวชี้วัดที่สะท้อนการดำเนินงานของ สนข. ในฐานะหน่วยงานด้านนโยบายและแผน เป็นต้น
• ระบบการปฏิบัติงาน (System)	(๕) สนข. มีการปฏิบัติงานเป็นขั้นตอนอย่างเป็นระบบซึ่งผ่านกระบวนการถ่ายทอดประสบการณ์จากรุ่นสู่รุ่น (๖) สนข. มีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	(๗) สนข. ยังไม่มีระบบการถ่ายทอดตัวชี้วัดและเป้าหมายระดับองค์กรสู่ระดับบุคคลและระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากรที่สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กรในภาพรวมที่ชัดเจน (๘) คู่มือกระบวนการทำงานของ สนข. ไม่ครบทุกกระบวนการ ไม่เป็นปัจจุบัน ขาดรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงานที่ครบถ้วน ไม่สามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานได้จริง (๙) สนข. ขาดการสื่อสาร เผยแพร่ และทำความเข้าใจกับบุคลากร สนข. อย่างทั่วถึง ทำให้บุคลากร สนข. ส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าคู่มือกระบวนการทำงาน (๑๐) สนข. ขาดระบบและกลยุทธการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารผลการดำเนินงานของ สนข. ที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งภายในและภายนอก สนข. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (๑๑) สนข. ยังไม่มีการนำผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้องของ สนข. มาเผยแพร่ด้วยวิธีการที่สามารถให้เจ้าหน้าที่ สนข. รับทราบได้อย่างทั่วถึง ทำให้ไม่สามารถขับเคลื่อนผลการสำรวจ/ข้อเสนอแนะ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างแท้จริง

สภาพแวดล้อมภายใน (7S)	จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
• บุคลากร (Staff)	(๗) บุคลากร สนข. มีความรู้หลากหลายสาขาวิชา ทำให้สามารถพิจารณาวิเคราะห์อย่างรอบด้าน เพื่อกำหนดนโยบายและแผนด้านคมนาคมที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง	(๑๒) สนข. ยังไม่มีระบบการจัดสวัสดิการที่ช่วยในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและจิตใจบุคลากรให้มีความผูกพันกับองค์กร (๑๓) การคัดเลือกบุคลากร สนข. เข้ามาปฏิบัติงานยังไม่สอดคล้องกับภารกิจและความต้องการของกลุ่มงาน และควรให้หัวหน้ากลุ่มงานมีส่วนร่วมในการคัดเลือกบุคลากรที่จะเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่ม (๑๔) การคัดเลือกบุคลากรไม่มีการทดสอบทักษะความฉลาดทางอารมณ์ (EQ) ทำให้บุคลากรที่เข้ามาปฏิบัติหน้าที่บางตำแหน่งไม่สามารถทำงานได้หรือไม่สามารถทำงานร่วมกับเพื่อนร่วมงานได้ (๑๕) สนข. คัดเลือกบุคลากรใหม่ทดแทนตำแหน่งที่ว่างล่าช้า ไม่ทันตามความต้องการ เกิดภาระงาน ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เช่น ตำแหน่ง นวค.ปก. นวค.ชพ. ผอ.สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ (๑๖) บุคลากร สนข. บางส่วนยังไม่ให้ความสำคัญกับการตอบแบบสำรวจ/แบบสอบถาม ทำให้ผลการสำรวจมีข้อมูลไม่ครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่สะท้อนความต้องการที่แท้จริงของบุคลากร สนข. (๑๗) บุคลากร สนข. บางส่วนพลาดโอกาสในการสมัครเข้ารับการศึกษาต่อ/ฝึกอบรม เนื่องจากไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาต่อและการฝึกอบรม ทำให้ไม่มีการเตรียมความพร้อมในการขอรับทุนเพื่อศึกษา/ฝึกอบรม (๑๘) สนข. ยังไม่มีแนวทางหรือระบบการสร้างแรงจูงใจเพื่อรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพไว้ในองค์กร

สภาพแวดล้อมภายใน (7S)	จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)	(๘) บุคลากร สนข. มีความสามารถและความเชี่ยวชาญสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจ และงานที่ได้รับมอบหมายจาก คค. อย่างมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับ (๙) สนข. มีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ทางวิชาการจากการจ้างที่ปรึกษา ทำให้บุคลากร สนข. ได้สั่งสมประสบการณ์ความรู้ และความสามารถ	(๑๙) สนข. ยังไม่มีแผนพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน ไม่ได้กำหนดหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรในแต่ละระดับ ทำให้บุคลากร สนข. ไม่ได้รับการพัฒนาศักยภาพที่เหมาะสม เช่น ความรู้พื้นฐานในการปฏิบัติราชการ ความรู้พื้นฐานสำหรับนักวิเคราะห์ฯ การฝึกอบรมภาษาอังกฤษ (๒๐) สนข. ยังไม่มีแผนความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ของบุคลากร (๒๑) สนข. ยังไม่มีแนวทาง/แผนการหมุนเวียนงานสำหรับบุคลากร ที่ชัดเจน แสดงหลักการ ข้อกำหนด ข้อปฏิบัติในการประเมินเพื่อหมุนเวียนงาน และข้อมูลประกอบการตัดสินใจการหมุนเวียนงาน เช่น ภารกิจ ทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานในแต่ละกลุ่มงาน ทั้งนี้ การหมุนเวียนงานควรคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการพัฒนาองค์ความรู้ที่พึงจะได้รับจากการหมุนเวียนงาน และสั่งสมประสบการณ์เพื่อการเข้าสู่ตำแหน่งในระดับที่สูงขึ้น (๒๒) สนข. ขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญในการใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ทำให้ต้องพึ่งพาที่ปรึกษาในการดำเนินงาน (๒๓) สนข. มีแนวทางการพัฒนาบุคลากรผ่านการถ่ายทอด KM แต่ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างเข้มข้น
รูปแบบการบริหารจัดการ (Style)	(๑๐) มีการประชุมผู้บริหารเพื่อถ่ายทอดนโยบายระดับกระทรวง มอบหมายภารกิจ และติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอทุกสัปดาห์	(๒๔) การมอบหมายงานไม่ชัดเจน ไม่พิจารณาตามอำนาจหน้าที่ (Function) ทำให้เกิดปัญหางานกระจุกอยู่กับบุคคลหรือสำนักใดสำนักหนึ่ง ทำให้บางกลุ่มงานทำงานหนักเกินไป และกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

สภาพแวดล้อมภายใน (7S)	จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
	(๑๑) ผู้บริหารให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทำให้บุคลากร สนข. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง และให้ความสำคัญกับกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด (๑๒) สนข. มีรูปแบบการบริหารจัดการที่สามารถทำให้การดำเนินงานตามภารกิจและงานตามนโยบายเร่งด่วนที่ได้รับมอบหมายบรรลุผลสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ข้อจำกัดด้านบุคลากรและระยะเวลา	นอกจากนี้ การมอบหมายภารกิจพิเศษกระจุกตัวอยู่เฉพาะบางกลุ่ม ไม่มีการกระจายงานอย่างทั่วถึง
• ค่านิยมร่วม (Share Value)	(๑๓) บุคลากร สนข. มีความภาคภูมิใจในงานที่ได้ดำเนินการ และสามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานให้ประสบผลสำเร็จได้อย่างเป็นรูปธรรม (๑๔) บุคลากร สนข. มีบุคคลที่เห็นว่ามีพฤติกรรมเป็นแบบอย่างที่ดี ควรยึดถือเป็นแนวทางการประพฤติปฏิบัติ	(๒๕) สนข. ยังไม่มีการนำค่านิยม OTP to TOP มาขับเคลื่อน สนข. ให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างต่อเนื่องให้เป็นรูปธรรม (๒๖) สนข. ยังไม่มีแผนการสร้างความผูกพันหรือแผนการจัดกิจกรรม เพื่อสร้างความผูกพันให้กับบุคลากร สนข. อย่างชัดเจน

ตารางที่ ๕ - ๒ สรุปประเด็นโอกาสและอุปสรรคจากการรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมภายนอก

สภาพแวดล้อมภายนอก (PESTLE)	โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
• การเมือง (Political)	(๑) สนข. ได้รับความไว้วางใจและยอมรับจากผู้บริหาร คค. มอบหมายงานสำคัญในเชิงนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมของประเทศ การจัดทำแผนงาน/โครงการ ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ตลอดจนแนวทางการแก้ไขปัญหาระบบคมนาคมของประเทศ (๒) รัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ ตามกรอบแนวคิดการพัฒนา ระบบคมนาคม ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	(๑) ความไม่แน่นอนทางการเมืองอาจส่งผลกระทบต่อนโยบายการพัฒนาประเทศ และนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคม ทำให้การพัฒนาขาดความต่อเนื่อง

สภาพแวดล้อม ภายนอก (PESTLE)	โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
เศรษฐกิจ (Economic)	(๓) ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศไทยกับต่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศมีความก้าวหน้ามากขึ้น เป็นโอกาสสำคัญในการใช้ความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและการพัฒนาระบบคมนาคมมีส่วนสนับสนุนความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ (๔) แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในอนาคตมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยว ซึ่งกระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องพัฒนาระบบคมนาคมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวเดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และราคาสมเหตุสมผล (๕) ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ดีและมีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	(๒) ความผันผวน หรือความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากเหตุการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน ทำให้ราคาพลังงานเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบทำให้เกิดความซับซ้อนในการกำหนดนโยบายเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ (๓) การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมให้ตอบสนองต่อตัวชี้วัดตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่ สนข. เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ เช่น ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง สัดส่วนการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เป็นต้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยปฏิบัติในการนำแผนงาน/โครงการไปปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ทำให้ สนข. ไม่สามารถผลักดันให้เกิดการก่อสร้าง และเปิดให้บริการได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ได้
สังคม (Social)	(๖) ภาคส่วนต่าง ๆ ยอมรับ สนข. ในฐานะหน่วยงานทางวิชาการกำหนดนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ	(๔) การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID - 19 ส่งผลกระทบต่อประชาชน และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
เทคโนโลยี (Technology)	(๗) การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีเป็นโอกาสในการคิดค้นพัฒนานวัตกรรมด้านการขนส่ง (๘) การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีทำให้หน่วยงานนำเทคโนโลยีมาช่วยในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น	(๕) เทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว บุคลากร สนข. จึงต้องปรับตัวให้มีความเท่าทันกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี
กฎหมาย (Legal)	(๙) รัฐบาลให้ความสำคัญในการขับเคลื่อนการปฏิรูปกฎหมาย โดยมีแนวทางให้ยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสถานการณ์หรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิต ซึ่งช่วยให้การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายของ สนข. มีความยืดหยุ่นและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น	(๖) หน่วยงานที่รับนโยบาย แผนงาน โครงการ มาตรการ ของ สนข. ไปปฏิบัติ อาจมีข้อจำกัดด้านระเบียบ กฎหมาย ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้ (๗) การดำเนินงานในปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ แต่บุคลากรของ สนข. ยังมีความรู้ไม่ชัดแจ้งทำให้มีปัญหา/อุปสรรคในการปฏิบัติงาน

สภาพแวดล้อม ภายนอก (PESTLE)	โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
• สิ่งแวดล้อม (Environment)	(๑๐) รัฐบาลให้ความสำคัญต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDG) และพัฒนาที่ยั่งยืนตามแนวทาง BCG Model ซึ่งการดำเนินงานของ สนข. มีส่วนสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าว เช่น การลดอุบัติเหตุทางถนน การใช้พลังงาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ การเข้าถึงระบบคมนาคมที่ยั่งยืน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และเทคโนโลยีสารสนเทศ และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง เป็นต้น	(๘) การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมในอนาคต มีแนวโน้มชัดเจน รวดเร็ว และรุนแรงมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อความซับซ้อนในการคาดการณ์ เพื่อเตรียมมาตรการรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวของ สนข.

ทั้งนี้ สนข. ได้คัดเลือกประเด็นจุดแข็ง (S) จุดอ่อน (W) โอกาส (O) และอุปสรรค (T) ที่คิดว่าส่งผลกระทบ (ด้านบวกและด้านลบ) ต่อการดำเนินงานของ สนข. มากที่สุด จากประเด็นสำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงองค์กรทั้งหมด ๕๘ ประเด็น ดังกล่าวข้างต้น และนำมาจัดลำดับความสำคัญของประเด็น SWOT ที่เลือก เพื่อลดปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยออกไป เรียกว่า การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงกลยุทธ์ (Strategic Factors Analysis Summary : SFAS) สรุปผลการวิเคราะห์ได้ ดังนี้



ภาพที่ ๕ - ๒ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงกลยุทธ์

๕.๑.๔ การวิเคราะห์ TOWS Matrix

การวิเคราะห์ TOWS Matrix เป็นการวิเคราะห์ขั้นถัดไปของ SWOT Analysis โดยจับคู่ระหว่างปัจจัยภายนอก (External Factors) กับปัจจัยภายใน (Internal Factors) ที่ได้มาจากการวิเคราะห์ SWOT ทำให้ได้กลยุทธ์ทั้งหมด ๔ รูปแบบ ได้แก่

๑) กลยุทธ์เชิงรุก (SO) เกิดจากการจับคู่ของจุดแข็ง (Strength) กับโอกาส (Opportunity) โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็ง เพื่อหาประโยชน์จากโอกาสที่มี

๒) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) เกิดจากการจับคู่ของจุดอ่อน (Weakness) กับโอกาส (Opportunity) โดยใช้ประโยชน์จากโอกาส เพื่อลดจุดอ่อนลง

๓) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) เกิดจากการจับคู่ของจุดแข็ง (Strength) กับอุปสรรค (Threat) โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็ง เพื่อหลีกเลี่ยงอุปสรรค

๔) กลยุทธ์เชิงรับ (WT) เกิดจากการจับคู่ของจุดอ่อน (Weakness) กับอุปสรรค (Threat) เพื่อลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงอุปสรรค

ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis ของ สนข. สามารถนำมาวิเคราะห์ TOWS Matrix ทำให้ได้กลยุทธ์ ดังนี้

TOWS Matrix

Strengths - S

- S1 สนข. มีบทบาทและภารกิจที่ชัดเจนในการเสนอแนะนโยบาย และจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ สามารถตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาและตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- S2 สนข. มีการปฏิบัติงานเป็นขั้นตอนอย่างเป็นระบบซึ่งผ่านกระบวนการถ่ายทอดประสบการณ์จากรุ่นสู่รุ่น
- S3 บุคลากร สนข. มีความรู้หลากหลายสาขาวิชา ทำให้สามารถพิจารณา วิเคราะห์อย่างรอบด้าน เพื่อกำหนดนโยบายและแผนด้านคมนาคมที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง
- S4 บุคลากร สนข. มีความสามารถและความเชี่ยวชาญสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจ และงานที่ได้รับมอบหมายจาก คค. อย่างมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับ
- S5 ผู้บริหารให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทำให้บุคลากร สนข. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง และให้ความสำคัญกับกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด

Weaknesses - W

- W1 ภารกิจ และอำนาจหน้าที่ของ สนข. บางสำนัก/กอง/ศูนย์ มีความซ้ำซ้อนกันระหว่างหน่วยงานภายใน สนข. และหน่วยงานในสังกัด คค. ตลอดจนบางกลุ่มงานมีอำนาจหน้าที่ไม่สอดคล้องกับภารกิจงานในปัจจุบัน ทำให้การดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพ เกิดปัญหาในการมอบหมายงาน
- W2 สนข. ยังไม่มีแนวทางกระบวนการติดตามและประเมินผลการทำงานตามแผนงาน/โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำแนกเป็นรายแผนงาน/โครงการ ทำให้ไม่สามารถสะท้อนได้ว่าการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการบรรลุเป้าหมายตามผลการศึกษาหรือไม่ อย่างไร เกิดปัญหาและอุปสรรคในการขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างไร
- W3 สนข. ยังไม่สามารถนำข้อมูลสำคัญมาประยุกต์ใช้เพื่อการวางแผนระบบคมนาคม และยังไม่มีการพัฒนาฐานข้อมูลด้านคมนาคมที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งขาดบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญในการใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ทำให้ต้องพึ่งพาที่ปรึกษาในการดำเนินงาน
- W4 สนข. ยังไม่มีแผนพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน ไม่มีแผนความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ของบุคลากร ไม่มีแนวทาง/แผนการหมุนเวียนงานสำหรับบุคลากรที่ชัดเจน และไม่มีระบบการจูงใจที่ดีที่ช่วยในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและจูงใจบุคลากรให้มีความผูกพันกับองค์กร
- W5 การมอบหมายงานไม่ชัดเจน ไม่พิจารณาตามอำนาจหน้าที่ (Function) ทำให้เกิดปัญหางานกระจุกอยู่กับบุคคลหรือสำนักใดสำนักหนึ่ง ทำให้บางกลุ่มงานทำงานหนักเกินไป

Opportunities - O

- O1 สนข. ได้รับความไว้วางใจและยอมรับจากผู้บริหาร คค. มอบหมายงานสำคัญในเชิงนโยบาย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมของประเทศการจัดทำแผนงาน/โครงการ ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ตลอดจนแนวทางการแก้ไขปัญหาระบบคมนาคมของประเทศ
- O2 ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศไทยกับต่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ มีความก้าวหน้ามากขึ้น เป็นโอกาสสำคัญในการใช้ความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและการพัฒนาระบบคมนาคมมีส่วนสนับสนุนความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ
- O3 การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีเป็นโอกาสในการคิดค้นพัฒนานวัตกรรมด้านคมนาคมของประเทศ
- O4 แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในอนาคตมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยว ซึ่งกระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องพัฒนาระบบคมนาคมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวเดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และราคาสมเหตุสมผล
- O5 รัฐบาลให้ความสำคัญต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDG) และการพัฒนาที่ยั่งยืนตามแนวทาง BCG Model ซึ่งการดำเนินงานของ สนข. มีส่วนสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าว เช่น การลดอุบัติเหตุทางถนน การใช้พลังงาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ การเข้าถึงระบบคมนาคมที่ยั่งยืน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและเทคโนโลยีสารสนเทศ และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง เป็นต้น

SO กลยุทธ์เชิงรุก

- SO1 **มุ่งเน้น**การจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency) (S1+S2+S3+S4+S5+O1+O2+O3+O5)
- SO2 **มุ่งเน้น**การจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) (S1+S2+S3+O1+O3+O4+O5)
- SO3 **มุ่งเน้น**การจัดทำนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) (S1+S2+S3+O1+O3+O4+O5)
- SO4 **การขับเคลื่อน**นโยบายและแผนงานคมนาคมด้วยการบูรณาการพัฒนาเชิงพื้นที่ (S1+S3 S4+O1+O2+O3+O4+O5)

WO กลยุทธ์เชิงแก้ไข

- WO1 **การขับเคลื่อน**นโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (W1+W2+W3+O1+O2+O3+O4+O5)
- WO2 **พัฒนา**และเผยแพร่ฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมของ สนข. ให้เป็นที่ยอมรับ (W2+W3+O1+O2+O3+O4+O5)
- WO3 **พัฒนา**การบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. ให้มีมาตรฐาน (W4+O1+O2+O3+O4+O5)
- WO6 **พัฒนา**องค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง (W1+W5+O1+O2+O3+O4+O5)
- WO7 **เสริมสร้าง**วัฒนธรรมองค์กร ความผูกพัน และความผูกพันให้กับบุคลากร สนข. (W4+O1)

TOWS Matrix

Strengths - S

- S1 สนข. มีบทบาทและภารกิจที่ชัดเจนในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ สามารถตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาและตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- S2 สนข. มีการปฏิบัติงานเป็นขั้นตอนอย่างเป็นระบบซึ่งผ่านกระบวนการถ่ายทอดประสบการณ์จากรุ่นสู่รุ่น
- S3 บุคลากร สนข. มีความรู้หลากหลายสาขาวิชา ทำให้สามารถพิจารณา วิเคราะห์อย่างรอบด้าน เพื่อกำหนดนโยบายและแผนด้านคมนาคมที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง
- S4 บุคลากร สนข. มีความสามารถและความเชี่ยวชาญสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจ และงานที่ได้รับมอบหมายจาก คค. อย่างมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับ
- S5 ผู้บริหารให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทำให้บุคลากร สนข. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง และให้ความสำคัญกับกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด

Weaknesses - W

- W1 ภารกิจ และอำนาจหน้าที่ของ สนข. บางสำนัก/กอง/ศูนย์ มีความซ้ำซ้อนกันระหว่างหน่วยงานภายใน สนข. และหน่วยงานในสังกัด คค. ตลอดจนบางกลุ่มงานมีอำนาจหน้าที่ไม่สอดคล้องกับภารกิจงานในปัจจุบัน ทำให้การดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพ เกิดปัญหาในการมอบหมายงาน
- W2 สนข. ยังไม่มีแนวทาง กระบวนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำแนกเป็นรายแผนงาน/โครงการ ทำให้ไม่สามารถสะท้อนได้ว่าการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการบรรลุเป้าหมายตามผลการศึกษาหรือไม่ อย่างไร เกิดปัญหาและอุปสรรคในการขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างไร
- W3 สนข. ยังไม่สามารถนำข้อมูลสำคัญมาประยุกต์ใช้เพื่อการวางแผนระบบคมนาคม และยังไม่มี การพัฒนาฐานข้อมูลด้านคมนาคมที่ทันสมัยต่อเนื่อง รวมทั้งขาดบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญในการใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ทำให้ต้องพึ่งพาที่ปรึกษาในการดำเนินงาน
- W4 สนข. ยังไม่มีแผนพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน ไม่มีแผนความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ของบุคลากร ไม่มีแนวทาง/แผนการหมุนเวียนงานสำหรับบุคลากรที่ชัดเจน และไม่มีระบบการจัดสวัสดิการที่ช่วยในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและจิตใจบุคลากรให้มีความผูกพันกับองค์กร
- W5 การมอบหมายงานไม่ชัดเจน ไม่พิจารณาตามอำนาจหน้าที่ (Function) ทำให้เกิดปัญหา งานกระจุกอยู่กับบุคคลหรือสำนักใดสำนักหนึ่ง ทำให้บางกลุ่มงานทำงานหนักเกินไป และกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

Threats - T

- T1 ความไม่แน่นอนทางการเมืองอาจส่งผลกระทบต่อนโยบายการพัฒนาประเทศ และนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคม ทำให้การพัฒนาความต่อเนื่อง
- T2 การขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบคมนาคม ให้ตอบสนองต่อตัวชี้วัดตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่ สนข. เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง สัดส่วนการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เป็นต้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยปฏิบัติในการนำแผนงาน/โครงการไปปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ทำให้ สนข. ไม่สามารถผลักดันให้เกิดการก่อสร้าง และเปิดให้บริการได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ได้
- T3 การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมในอนาคต มีแนวโน้มชัดเจน รวดเร็ว และรุนแรงมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อความซับซ้อนในการคาดการณ์เพื่อเตรียมมาตรการรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวของ สนข.
- T4 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19 ส่งผลกระทบต่อประชาชน และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ST กลยุทธ์เชิงป้องกัน

- ST1 การ **ขับเคลื่อน** ตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของ สนข. (S1+S3+S4+T2+T3+T4)

WT กลยุทธ์เชิงรับ

-

๕.๒ แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์

จากการวิเคราะห์ TOWS Matrix สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาจากทางเลือกกลยุทธ์ที่สำคัญ ๔ ชุด คือ กลยุทธ์เชิงรุก (SO) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) กลยุทธ์เชิงรับ (WT) ดังนี้

ตารางที่ ๕ - ๓ แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์		
๑. พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน	๑.๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency) (SO)	๑.๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) (SO)	๑.๓ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) (SO)
๒. ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ	๒.๑ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (WO)	๒.๒ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมด้วยการบูรณาการพัฒนาเชิงพื้นที่ (SO)	๒.๓ การขับเคลื่อนตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของ สนข. (ST)
๓. ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. อย่างมีประสิทธิภาพ	๓.๑ พัฒนาการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. ให้มีมาตรฐาน (WO)	-	-
๔. พัฒนาศักยภาพองค์กรให้ทันสมัย	๔.๑ พัฒนาและเผยแพร่ฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมของ สนข. ให้เป็นที่ยอมรับ (WO)	๔.๒ พัฒนางค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง (WO)	๔.๓ เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร ความผูกพันและความผาสุกให้กับบุคลากร สนข. (WO)

บทที่ ๖

แผนปฏิบัติราชการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

สผง. ได้ประมวลสรุปข้อมูลจากการวิเคราะห์สภาพการเปลี่ยนแปลงปัจจัยภายในและภายนอกขององค์กรในปัจจุบัน เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม ตัวชี้วัด แนวทางการพัฒนา และกลยุทธ์ ตลอดจนโครงการ/กิจกรรม เพื่อให้สามารถสะท้อนภารกิจงานของ สนช. ในการขับเคลื่อนข้อเสนอแนะ นโยบาย แผนหลัก แผนแม่บทการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และจัดทำเป็น (ร่าง) แผนปฏิบัติราชการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) สำหรับสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. ใช้เป็นกรอบและทิศทางการทำงานของ สนช. ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ดังนี้

๖.๑ วิสัยทัศน์

“องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ”

วิสัยทัศน์ของ สนช. สะท้อนภารกิจหลักในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ เพื่อตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศและความต้องการของประชาชน ซึ่งภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในช่วงปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยมุ่งเน้นให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยการเร่งยกระดับการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ทั้งในและระหว่างประเทศ พร้อมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุนการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและอาเซียนอย่างเป็นระบบ

ดังนั้น การเป็นองค์กรนำ หมายถึง การนำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกสังกัดกระทรวงคมนาคมให้ดำเนินการด้านการขนส่งและจราจรภายใต้นโยบายและแผนที่ สนช. จัดทำขึ้นให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้รับบริการด้านการขนส่งและจราจร ทั้งนี้ ได้กำหนดตัวชี้วัดสำหรับวัดการเป็นองค์กรนำตามเป้าหมายของการพัฒนาแผนทุกระดับสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ ๖ - ๑ ตัวชี้วัดประสิทธิผลการเป็น “องค์กรนำ” และค่าเป้าหมาย

ลำดับ ที่	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					Note การดำเนินงาน ที่สะท้อนความสำเร็จ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๑	ร้อยละความสำเร็จของนโยบาย และแผนด้านคมนาคมของ สนช. ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไป ดำเนินการ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	- การติดตามและประเมินผล นโยบายและแผนที่ผู้บริหาร ระดับสูงให้ความเห็นชอบ และสั่งการมอบหน่วยงาน ปฏิบัติในชั้นผลลัพธ์
๒	ความเชื่อมั่นของผู้รับบริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่มีต่อนโยบาย และแผนด้านคมนาคมของ สนช.	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๐	

๖.๒ พันธกิจ

๑) เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ

๒) ศึกษา วิจัย และพัฒนางานคมนาคมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

๓) ส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบคมนาคม

๔) พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านคมนาคม

๖.๓ ค่านิยม

“OTP to TOP”

สร้างทีมงานที่ดี สร้างโอกาส สร้างความเป็นมืออาชีพ

สร้างทีมงานที่ดี	T - Teamwork	สร้างทีมงานที่ดี เชื่อมใจซึ่งกันและกัน ทำงานร่วมกันในทุกระดับ มีส่วนร่วมในการทำงาน และสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน รับฟังความคิดเห็นซึ่งกันและกัน สร้างผลงานเพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กร
สร้างโอกาส	O - Opportunity	สร้างโอกาส ในการเรียนรู้ร่วมกัน และให้ความสำคัญกับการสื่อสารที่สร้างสรรค์
สร้างความเป็นมืออาชีพ	P - Professional	สร้างความเป็นมืออาชีพ รู้หน้าที่ รับผิดชอบ ซื่อสัตย์ มีมนุษยสัมพันธ์ มีน้ำใจ เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ อยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเชี่ยวชาญ

๖.๔ แนวทางการพัฒนาของ สนข. พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

จากการวิเคราะห์ SWOT Analysis และ TOWS Matrix ในบทที่ ๕ สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาของ สนข. ได้รวม ๔ แนวทางการพัฒนา และ ๑๐ กลยุทธ์ สำหรับเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บรรลุวิสัยทัศน์ดังนี้

๖.๔.๑ แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ ได้แก่

(๑) กลยุทธ์ที่ ๑ **มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency)**

(๒) กลยุทธ์ที่ ๒ **มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)**

(๓) กลยุทธ์ที่ ๓ **มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)**

๖.๔.๒ แนวทางการพัฒนาที่ ๒ ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ ได้แก่

(๑) กลยุทธ์ที่ ๔ **การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ**

(๒) กลยุทธ์ที่ ๕ **การขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมด้วยการบูรณาการพัฒนาระบบขนส่ง**

(๓) กลยุทธ์ที่ ๖ **การขับเคลื่อนตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของ สนข.**

๖.๔.๓ แนวทางการพัฒนาที่ ๓ ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ๑ กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ ๗ **พัฒนาการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. ให้มีมาตรฐาน**

๖.๔.๔ แนวทางการพัฒนาที่ ๔ พัฒนาศักยภาพองค์กรให้ทันสมัย ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ ได้แก่

(๑) กลยุทธ์ที่ ๘ **พัฒนาและเผยแพร่ฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมของ สนข. ให้เป็นที่ยอมรับ**

(๒) กลยุทธ์ที่ ๙ **พัฒนาองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง**

(๓) กลยุทธ์ที่ ๑๐ **เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร ความผูกพัน และความผาสุกให้กับบุคลากร สนข.**

ตารางที่ ๖ - ๒ แนวทางการพัฒนา เป้าประสงค์ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และประเภทแผนงาน/โครงการ

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
๑	พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน	เป้าประสงค์ ๑ : มีนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	ตัวชี้วัดที่ ๑ : ร้อยละความสำเร็จการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (สผ. รับผิดชอบตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร/กตส.)	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	กลยุทธ์ที่ ๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency)	๑. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) ๒. แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงระบบขนส่งสินค้าระหว่างอาเซียนและอันดามัน ด้วยการเป็น Land Bridge ๓. แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก ๔. แผนพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้กรอบ GMS ๕. แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ๖. แผนการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๗. แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลารถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
										๘. แผนการพัฒนาระบบการจราจร และขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง
									กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำ นโยบายและแผนเพื่อยกระดับ การเข้าถึงระบบคมนาคมของ ประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอ ภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	๑. แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ สถานี รถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบ ขนส่งมวลชนทางรางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP) สนามบิน และระบบ ขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๒. การจัดทำพระราชบัญญัติการบริหาร จัดการระบบตัวร่วม ๓. แผนปฏิบัติการด้านการกำกับ การจัดการจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐) ๔. แนวทางการบริหารจัดการระบบ ตัวร่วม และค่าโดยสารร่วม ๕. การพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการ รายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) ในรูปแบบ Account Based Ticketing (ABT)
									กลยุทธ์ที่ ๓ มุ่งเน้นการจัดทำ นโยบายและแผนเพื่อพัฒนา ระบบคมนาคมที่ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	๑. แผนการดำเนินการลดการใช้ พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง ทางบกของประเทศไทย ๒. แผนรองรับการเกิดภัยพิบัติทาง ธรรมชาติจากการเปลี่ยนแปลง สภาพภูมิอากาศต่อโครงสร้าง พื้นฐานทางคมนาคมอย่างยั่งยืน

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
๒	ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ	เป้าประสงค์ ๒ : นโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมนำไปสู่การปฏิบัติและเกิดผลเป็นรูปธรรม	ตัวชี้วัดที่ ๒ : ร้อยละความสำเร็จของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ (สผ. รับผิดชอบตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส.)	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๕	ร้อยละ ๑๐๐	กลยุทธ์ที่ ๔ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ	๑. การขับเคลื่อนนโยบายและแผนของ สนข. ให้เป็นแผนระดับ ๓ ๑.๑ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) ๑.๒ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐) ๑.๓ การขับเคลื่อนแผนการพัฒนาทางพาหนะพลังงานไฟฟ้ากระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐) ๑.๔ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์ การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐ ๑.๕ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๕
			ตัวชี้วัดที่ ๓ : ร้อยละความสำเร็จของการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายและแผนที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (สผ. รับผิดชอบตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส.)	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๕	ร้อยละ ๑๐๐		

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
										๑.๖ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๑.๗ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ๑.๘ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคนพ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ๑.๙ การจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ประจำปีพ.ศ. ๒๕๖๖ พ.ศ. ๒๕๖๗ พ.ศ. ๒๕๖๘ พ.ศ. ๒๕๖๙ และ พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒. การติดตามและประเมินผลการทำงานนโยบายและแผนด้านคมนาคม เช่น ๒.๑ การติดตามและประเมินผลการทำงานตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
										๒.๒ การติดตามและประเมินผล แผนพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก เฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียง เศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS ๒.๓ การติดตามและประเมินผล แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไข ปัญหาจราจรในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒.๔ การติดตามและประเมินผล การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๖๗ สาขา คมนาคมขนส่ง ๒.๕ การติดตามและประเมินผล การดำเนินงานตามแผน/ มาตรการอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยรองรับ การเดินทางของประชาชน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และวันหยุด ต่อเนื่อง (๔ วันขึ้นไป) ๒.๖ การติดตามและประเมินผล การดำเนินงานตามแผน แม่บทการพัฒนาระบบ การจราจรและขนส่งอัจฉริยะ ในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
										๒.๗ การติดตามและประเมินผล การดำเนินงานตาม แผนปฏิบัติการด้านการ กำกับบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม
									กลยุทธ์ที่ ๕ การขับเคลื่อน นโยบายและแผนงานคมนาคม ด้วยการบูรณาการพัฒน เชิงพื้นที่	๑. การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ในส่วนของกระทรวงคมนาคม ๒. การขับเคลื่อนการดำเนินงาน แผนงาน/โครงการเพื่อสนับสนุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งใน และนอกพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษ (SEZ) ๓. ข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบ คมนาคมเชิงพื้นที่ในภูมิภาค (อจร.) เช่น จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรธานี และจังหวัดบึงกาฬ
									กลยุทธ์ที่ ๖ การขับเคลื่อน ตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของ สนข.	๑. แผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทย ๒. แผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดการเดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขต เมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
										๓. แผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาค ๔. แผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคม
๓	ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. อย่างมีประสิทธิภาพ	เป้าประสงค์ ๓ : การบริหารงานบุคคลของ สนข. มีระบบที่ได้มาตรฐานรองรับการดำเนินงานตามพันธกิจในเชิงรุก	ตัวชี้วัดที่ ๔ : ร้อยละความพึงพอใจการดำเนินการบริหารงานบุคคลของ สนข. (สบก. รับผิดชอบตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส.) ตัวชี้วัดที่ ๕ : ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาการบริหารงานบุคคลของ สนข. (สบก. รับผิดชอบตัวชี้วัดร่วมกับ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส.)	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๐	กลยุทธ์ที่ ๗ พัฒนาการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. ให้มีมาตรฐาน	๑. แผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career path) ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ๒. แผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (Individual Development Plan : IDP) ๓. แผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ๔. แผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. ประจำปีงบประมาณ ๕. แผนการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management : KM) ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
		เป้าประสงค์ ๔ : บุคลากร สนช. มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญสอดคล้อง ตามภารกิจพร้อมรับกับ บริบทที่เปลี่ยนแปลง	ตัวชี้วัดที่ ๖ : ร้อยละ ความสำเร็จของการ ดำเนินงานเพื่อพัฒนา บุคลากรของ สนช. (สบก. รับผิดชอบตัวชี้วัด ร่วมกับ สำนัก/กอง/ ศูนย์/สำนักงานโครงการ/ กพร./กตส.)	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐		๖. แผนการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management : KM) ของ สนช. ประจำปีงบประมาณ ๗. แผนการเสริมสร้างและพัฒนา ให้ผู้อยู่ใต้บังคับบัญชา มีวินัย และป้องกันมิให้ผู้อยู่ใต้บังคับ บัญชากระทำความผิดวินัย ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
๔	พัฒนาศักยภาพองค์กร ให้ทันสมัย	เป้าประสงค์ ๕ : สนช. เป็นหน่วยงานที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพ	ตัวชี้วัดที่ ๗ : มีฐานข้อมูล สารสนเทศด้านคมนาคม ที่เผยแพร่ เพื่อสนับสนุน การจัดทำนโยบายและ แผนด้านคมนาคม (ศทท. รับผิดชอบตัวชี้วัด ร่วมกับ สำนัก/กอง/ศูนย์/ สำนักงานโครงการ/กพร./ กตส.)	๑ เรื่อง	๒ เรื่อง	๓ เรื่อง	๔ เรื่อง	๕ เรื่อง	กลยุทธ์ที่ ๘ พัฒนาและเผยแพร่ ฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคม ของ สนช. ให้เป็นที่ยอมรับ	๑. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้าน การขนส่งและจราจร ๒. การพัฒนาศูนย์ข้อมูลปฏิบัติการ สนช. ๓. การพัฒนานวัตกรรมระบบวิเคราะห์ ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) เพื่อการขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุกและการเดินทาง ของคนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ๔. การจัดทำฐานข้อมูลกลางด้าน การบริหารจัดการจราจรในเขต กรุงเทพมหานคร

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
			ตัวชี้วัดที่ ๘ : ร้อยละ ความสำเร็จของ สนข. ในการดำเนินงานเพื่อพัฒนา องค์กรให้ทันสมัยและมี ประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง (กพร. รับผิดชอบตัวชี้วัด ร่วมกับ สำนัก/กอง/ ศูนย์/สำนักงานโครงการ/ กพร./กตส.	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๕	ร้อยละ ๑๐๐	กลยุทธ์ที่ ๙ พัฒนางค์กร ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ อย่างต่อเนื่อง	๑. การจัดทำผังโครงสร้างการแบ่ง ส่วนราชการและกรอบอัตรากำลัง ๒. คู่มือปฏิบัติงาน (work Manual) ของ สนข. ประจำปี และติดตาม ประเมินผลการดำเนินการตามคู่มือฯ ๓. คู่มือการปฏิบัติงาน (Handbook) สำหรับการดำเนินงานโครงการ ร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ของกระทรวงคมนาคม ๔. การจัดทำ และ ชับ เค สื่อน แผน ปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ ๕. การจัดทำแผนปฏิบัติการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ๖. การจัดทำ และ ชับ เค สื่อน แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ๗. สถาปัตยกรรมองค์กรของสำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ๘. การพัฒนาองค์ความรู้ด้านคมนาคม ผ่านระบบการเรียนการสอน ออนไลน์ e - Learning ๙. แผนพัฒนาคุณภาพการบริหาร จัดการภาครัฐ ๔.๐ (PMQA 4.0) ของ สนข. ประจำปี และติดตาม ประเมินผลการดำเนินการตามแผนฯ

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์ LAG	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดเป้าประสงค์					กลยุทธ์	ประเภท แผนงาน/โครงการ
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
										๑๐. การสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้ที่เกี่ยวข้อง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ พ.ศ. ๒๕๖๗ พ.ศ. ๒๕๖๘ พ.ศ. ๒๕๖๙ และ พ.ศ. ๒๕๗๐ ๑๑. การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ
		เป้าประสงค์ ๖ : บุคลากร สนข. มีความผูกพันกับองค์กร	ตัวชี้วัดที่ ๙ : ร้อยละความสำเร็จของแผนเสริมสร้างความผาสุกและความผูกพันของ สนข. (สบก.)	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๕	ร้อยละ ๑๐๐	กลยุทธ์ที่ ๑๐ เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร ความผูกพันและความผาสุกให้กับบุคลากร สนข.	๑. แผนเสริมสร้างความผาสุกและความผูกพัน ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๖.๕ แผนงาน/โครงการสำคัญ ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนงาน/โครงการสำคัญ ที่สนับสนุนการบรรลุเป้าประสงค์ของแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น ๖๑ แผนงาน/โครงการ จำแนกตามแนวทางการพัฒนาได้ ดังนี้

๖.๕.๑ แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์ที่ ๑ มีนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย				
	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐
ตัวชี้วัดที่ ๑ ร้อยละความสำเร็จการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
กลยุทธ์ที่ ๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency)													
๑	แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๒	๗	๗.๑	๕	๕ , ๖ , ๑๐	๗.๗๒๙ (๖๔ - ๖๖)	✓ (๓.๗๓๗)	-	-	-	-	สผง.
๒	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงระบบขนส่งสินค้า ระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ด้วยการเป็น Land Bridge	๒	๗	-	๕	๕	๖๗.๘๑๖ (๖๔ - ๖๗)	✓ (๒๓.๙๖๓)	✓ (๗.๖๑๙)	-	-	-	สสภ.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๓	แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางภาคใต้ และภาคตะวันออก	๒	๗	-	๕	๕	๔๗.๖๓๘ (๖๔ - ๖๖)	✓ (๑๘.๔๑๙)	-	-	-	-	สสภ.
๔	แผนพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก เชียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS	๒	๗	-	๕	๕	๕๒.๘๖๘ (๖๖ - ๖๘)	✓ (๑๖.๙๑๘)	✓ (๒๖.๙๖๓)	✓ (๘.๙๘๓)	-	-	สสภ.
๕	แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลอันดามัน	๒	๕ , ๗	-	๕	-	๘๐.๗๕๐ (๖๖ - ๖๗)	✓ (๑๖.๑๕๐)	✓ (๖๔.๖๐๐)	-	-	-	สสภ.
๖	แผนการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒	๗	-	๕	๕	๒๖.๗๕๒ (๖๕ - ๖๖)	✓ (๒๑.๑๗๒)	-	-	-	-	กจร.
๗	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลาจราจรทุกขนาดใหญ่เข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒	๗	-	๕	๕	๓๙.๒๙๐ (๖๔ - ๖๖)	✓ (๑๓.๓๕๙)	-	-	-	-	สผป.
๘	แผนการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	๒	๗	-	๕	๕ , ๖	๑๖.๓๐๐ (๖๖ - ๖๗)	✓ (๓.๒๖๐)	✓ (๑๓.๐๔๐)	-	-	-	กจร.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บทฯ	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูปฯ	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)													
๙	แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้ามหานครตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M - MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น	๒	๗	-	-	-	๒๐.๙๑๒ (๖๓ - ๖๕)	✓ (๘.๘๘๗) (เงินกัน ปี ๖๕)	-	-	-	-	กพข. (ต่อเนื่อง จากเดิม)
๑๐	การจัดทำพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	๒	๗	-	-	๕.๑	-	✓	✓	-	-	-	สตร. (ต่อเนื่อง จากเดิม)
๑๑	แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐)	๒	๗	-	-	๕ , ๑	๓๔.๕๐๐ (๖๓ - ๖๕)	✓ (๑๓.๔๐๐) (เงินกันปี ๖๕)	-	-	-	-	สตร. (ต่อเนื่อง จากเดิม)
๑๒	แนวทางการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วม	๒	๗	-	-	๕.๑	๔๑.๘๙๙ (๖๖ - ๖๘)	✓ (๘.๓๘๐)	✓ (๒๓.๔๖๔)	✓ (๑๐.๐๕๖)	-	-	สตร.
๑๓	การพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) ในรูปแบบ Account Based Ticketing (ABT)	๒	๗	-	-	๕.๑	๑,๖๓๐.๐๐๐ (๖๗ - ๗๐)	-	✓ (๕๒๒.๐๐๐) จัดจ้าง ที่ปรึกษา และซื้อ พร้อมติดตั้ง ระบบฯ	✓ (๖๘๔.๒๐) จัดจ้าง ที่ปรึกษา และซื้อ พร้อมติดตั้ง ระบบฯ	✓ (๓๔๕.๘๐๐) จัดจ้าง ที่ปรึกษา และซื้อ พร้อมติดตั้ง ระบบฯ	✓ (๗๘.๐๐๐) ซื้อพร้อม ติดตั้ง ระบบฯ	สตร.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
กลยุทธ์ที่ ๓ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)													
๑๔	แผนการดำเนินการลดการใช้พลังงาน ในภาคคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย	๒, ๕	๗	-	๑๐	-	๑๒.๕๙๘ (๖๔ - ๖๖)	✓ (๕.๓๕๔) (เงินกม. ๖๕ = ๓.๒๑๓ ลป. และปี ๖๖ = ๕.๓๕๔ ลป.)	-	-	-	-	สผป.
๑๕	แผนรองรับการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ จากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ต่อโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมอย่างยั่งยืน	๒, ๕	๗, ๑๘	-	๗	-	๔๕.๐๐๐ (๖๘ - ๗๐)	-	-	✓ (๑๕.๗๕๐)	✓ (๒๐.๒๕๐)	✓ (๙.๐๐๐)	สผป.

๖.๕.๒ แนวทางการพัฒนาที่ ๒ ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ

เป้าประสงค์ที่ ๒ นโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมนำไปสู่การปฏิบัติและเกิดผลเป็นรูปธรรม

ตัวชี้วัด

ค่าเป้าหมาย

		ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐
ตัวชี้วัดที่ ๒	ร้อยละความสำเร็จของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๕	ร้อยละ ๙๕
ตัวชี้วัดที่ ๓	ร้อยละความสำเร็จของการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายและแผน ที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๕	ร้อยละ ๙๕

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
กลยุทธ์ที่ ๔ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ													
	การขับเคลื่อนนโยบายและแผนของ สนข. ให้เป็นแผนระดับ ๓												
๑๖	การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่ง สำหรับคนทุกคน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐)	๒ , ๔ , ๖	-	-	๙	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	กพข. (ดำเนินการเอง)
๑๗	การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา เมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่ง (TOD) (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐)	๒ , ๔ , ๕	๖ , ๗	-	-	๖	-	✓	✓	✓	✓	✓	กพข. (ดำเนินการเอง)
๑๘	การขับเคลื่อนแผนการพัฒนายานพาหนะ พลังงานไฟฟ้า กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐)	๒ , ๕	๗		๑๐	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	กพข. (ดำเนินการเอง)

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๑๙	การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์ การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐	๒	๗	-	-	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	สสภ. (ดำเนินการเอง)
๒๐	การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๕	๒	๗	-	๕	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	กจร. (ดำเนินการเอง)
๒๑	การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒	๗	-	๕	๕	-	-	✓	✓	✓	✓	กจร. (ดำเนินการเอง)
๒๒	การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	๒	๗	-	-	๕	-	-		✓	✓	✓	กจร. (ดำเนินการเอง)
๒๓	การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการพัฒนาศาสนา ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๒	๗	-	-	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	กพข. (ดำเนินการเอง)
๒๔	การจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ พ.ศ. ๒๕๖๗ พ.ศ. ๒๕๖๘ พ.ศ. ๒๕๖๙ และ พ.ศ. ๒๕๗๐	๒	๗	๗.๑	-	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	สพง. (ดำเนินการเอง)

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
	การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน นโยบายและแผนด้านคมนาคม												
๒๕	การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	๒	๗	-	๕	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	สผง. (ดำเนินการเอง)
๒๖	การติดตามและประเมินผลแผนพัฒนา โครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียง เศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS	๒	๗	-	๕	๕	-	-	-	-	✓	-	สสภ. (ดำเนินการเอง)
๒๗	การติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการ ด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล	๒	๗	-	๕	๕	-	-	-	✓	✓	✓	กจร. (ดำเนินการเอง)
๒๘	การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ตามแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจก ของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๗ สาขา คมนาคมขนส่ง	๒ , ๕	๗	-	๑๐	๕ , ๑๐	-	✓	✓	✓	✓	✓	สผป. (ดำเนินการเอง)
๒๙	การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ตามแผน/มาตรการอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยรองรับการเดินทาง ของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และวันหยุดต่อเนื่อง (๔ วันขึ้นไป)	๒	๗	-	๕	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	สผป. (ดำเนินการเอง)

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๓๐	การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒	๗	-	๕	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	ศทท. (ดำเนินการเอง)
๓๑	การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการกำกับบริหารจัดการระบบตัวร่วม	๒	๗	-	-	๕ , ๑	-	-	-	-	-	✓	สตร.
กลยุทธ์ที่ ๕ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมด้วยการบูรณาการพัฒนาเชิงพื้นที่													
๓๒	การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ในส่วนของกระทรวงคมนาคม	๒	๗	๗.๑	-	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	สสภ. (ดำเนินการเอง)
๓๓	การขับเคลื่อนการดำเนินงานแผนงาน/โครงการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งในและนอกพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)	๒	๙	-	-	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	สผง. (ดำเนินการเอง)
๓๔	ข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบคมนาคมเชิงพื้นที่ในภูมิภาค (อจร.) เช่น จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดบึงกาฬ	๒	๗	๑	๕	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	สสภ. (ดำเนินการเอง)

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บทฯ	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูปฯ	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
กลยุทธ์ที่ ๖ การขับเคลื่อนตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)ของ สนข.													
	จัดทำแผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ												
๓๕	แผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย : • การขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ในส่วนของกระทรวงคมนาคม • แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ และติดตามประเมินผล	๒	๗ , ๙	๗.๑	-	๕	-	✓	✓	✓	✓	✓	สผง. (ดำเนินการเอง)
๓๖	แผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล : • ฐานข้อมูลการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) • การขับเคลื่อนแผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map)	๒ , ๕	๗	-	-	๕	๓๙.๓๕๙' (๖๔ - ๖๖)	✓ (๑๓.๓๘๑)	✓	✓	✓	✓	กพข./ศทท.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๓๗	แผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาค : • ฐานข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค • การขับเคลื่อนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดน่าน (อุดรธานี)	๒ , ๕	๗	-	-	-	๑๗.๘๓๒ (๖๖ - ๖๗)	✓ (๓.๕๖๖)	✓ (๑๔.๒๖๕)	✓	✓	✓	สสภ./ศทท.
๓๘	แผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคม : แนวทางการประเมินการลดการใช้พลังงานและก๊าซเรือนกระจกมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของยานพาหนะ	๕	๑๘	-	๗	-	๒๕.๐๐๐ (๖๗ - ๖๘)	-	✓ (๒๒.๕๐๐)	✓ (๒.๕๐๐)	-	-	สผป.

๖.๕.๓ แนวทางการพัฒนาที่ ๓ ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์ที่ ๓ การบริหารงานบุคคลของ สนข. มีระบบที่ได้มาตรฐานรองรับการดำเนินงานตามพันธกิจในเชิงรุก

เป้าประสงค์ที่ ๔ บุคลากร สนข. มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญสอดคล้องตามภารกิจพร้อมรับกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย				
	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐
ตัวชี้วัดที่ ๔ ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนางานบริหารงานบุคคลของ สนข.	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๐
ตัวชี้วัดที่ ๕ ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนางานบริหารงานบุคคลของ สนข.	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐
ตัวชี้วัดที่ ๖ ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อพัฒนาบุคลากรของ สนข.	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
กลยุทธ์ที่ ๗ พัฒนาการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรให้มีมาตรฐาน													
๓๙	แผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career path) ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖	-	-	-	-	-	✓ (จัดทำ)	✓ (ดำเนินการ)	✓ (ดำเนินการ)	✓ (ดำเนินการ)	✓ (ประเมินผล)	สบก.
๔๐	แผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (Individual Development Plan : IDP)	๖	-	-	-	-	-	-	✓ (จัดทำ)	✓ (ดำเนินการ)	✓ (ดำเนินการ)	✓ (ประเมินผล)	สบก.
๔๑	แผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖	-	-	-	-	๘.๗๗๙ (๖๖ - ๗๐)	✓ ๐.๗๗๙ (จัดทำ)	✓ ๒.๐๐๐ (ขับเคลื่อน)	✓ ๒.๐๐๐ (ขับเคลื่อน)	✓ ๒.๐๐๐ (ขับเคลื่อน)	✓ ๒.๐๐๐ (ประเมินผล)	สบก.
๔๒	แผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. ประจำปีงบประมาณ	๖	-	-	-	-		✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	สบก.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๔๓	แผนการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management : KM) ของ สนช. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖	-	-	-	-	-	✓ (จัดทำ)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	สบก.
๔๔	แผนการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management : KM) ของ สนช. ประจำปีงบประมาณ	๖	-	-	-	-	-	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	สบก.
๔๕	แผนการเสริมสร้างและพัฒนาให้ผู้อยู่ได้บังคับบัญชา มีวินัย และป้องกันมิให้ผู้อยู่ได้บังคับบัญชากระทำความผิดวินัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖	-	-	-	-	-	✓ (จัดทำ)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ประเมินผล)	สบก.

๖.๕.๔ แนวทางการพัฒนาที่ ๔ พัฒนาศักยภาพองค์กรให้ทันสมัย

เป้าประสงค์ที่ ๕ สนข. เป็นหน่วยงานที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์ที่ ๖ บุคลากร สนข. มีความผูกพันกับองค์กร

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย				
	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐
ตัวชี้วัดที่ ๗ มีฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมที่เผยแพร่ เพื่อสนับสนุนการจัดทำนโยบายและแผนด้านคมนาคม	๑ เรื่อง	๒ เรื่อง	๓ เรื่อง	๔ เรื่อง	๕ เรื่อง
ตัวชี้วัดที่ ๘ ร้อยละความสำเร็จของ สนข. ในการดำเนินงานเพื่อพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๕	ร้อยละ ๑๐๐
ตัวชี้วัดที่ ๙ ร้อยละความสำเร็จของแผนเสริมสร้างความผาสุกและความผูกพันของ สนข.	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๕	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๕	ร้อยละ ๑๐๐

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
กลยุทธ์ที่ ๘ พัฒนาและเผยแพร่ฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมของ สนข. ให้เป็นที่ยอมรับ													
๔๖	การพัฒนากระบวนข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร	๒	๗	-	๕	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	ศทท. (ดำเนินการเอง)
๔๗	การพัฒนาศูนย์ข้อมูลปฏิบัติการ สนข.	๒	๗	-	๕	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	ศทท. (ดำเนินการเอง)
๔๘	การพัฒนานวัตกรรมระบบวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) เพื่อการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒	๗	-	๕	✓	๒๕.๔๐๐	✓ (๖.๙๕๘) (เงินกัน ปี ๖๕)	-	-	-	-	ศทท.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๔๙	การจัดทำฐานข้อมูลกลางด้านการบริหารจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร	๒	๗	-	๕	๕	๑๐.๐๓๙ (๖๔ - ๖๖)	✓ (๓.๔๑๓)	-	-	-	-	กจร.
กลยุทธ์ที่ ๙ พัฒนาการให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง													
๕๐	การจัดทำผังโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการและกรอบอัตรากำลัง	๖	-	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	กพร./สบก. (ดำเนินการเอง)
๕๑	คู่มือปฏิบัติงาน (work Manual) ของ สนช. ประจำปี และติดตามประเมินผลการดำเนินการตามคู่มือฯ	๖	๑๒ , ๒๐	-	๒	๑๑	-	✓	✓	✓	✓	✓	กพร. (ดำเนินการเอง)
๕๒	คู่มือการปฏิบัติงาน (Handbook) สำหรับ การดำเนินงานโครงการร่วมลงทุนระหว่าง ภาครัฐและเอกชน (PPP) ด้านคมนาคม และโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม	๒	๗	-	๕	๕	๗.๘๐๐ (๖๔ - ๖๖)	✓ (๓.๙๖๒)	-	-	-	-	สผง.
๕๓	การจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ สนช. ประจำปีงบประมาณ	๖	๗ , ๒๐	๒๐.๔ , ๒๐.๕	๒	๑๑	-	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	✓ (จัดทำ/ ขับเคลื่อน)	สผง. (ดำเนินการเอง)
๕๔	การจัดทำแผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕)	๖	๗ , ๒๐	๒๐.๔ , ๒๐.๕	๒	๑๑	-	-	-	-	-	✓ (จัดทำ)	สผง. (ดำเนินการเอง)
๕๕	การจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนช. ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๖	๗,๒๐	๒๐.๔	-	๑๑	-	✓ (จัดทำ)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	ศทท. (ดำเนินการเอง)
๕๖	สถาปัตยกรรมองค์กรของสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร	๖	-	-	-	-	๕.๒๔๕ (๖๗)	-	✓ (๕.๒๔๕)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	ศทท.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ความสอดคล้อง					งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ
		ยุทธศาสตร์ ชาติ	แผนแม่บท	แผนแม่บท ย่อย	แผนปฏิรูป	นโยบาย รัฐบาล		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๕๗	การพัฒนาองค์ความรู้ด้านคมนาคมผ่านระบบการเรียนการสอนออนไลน์ e - Learning	๒	๒๐	-	๕	๕	-	✓	✓	-	-	-	ศทท. (ดำเนินการเอง)
๕๘	แผนพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ๔.๐ (PMQA 4.0) ของ สนข. ประจำปี และติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนฯ	๖	๑๒ , ๒๐	-	๒	๑๑	-	✓	✓	✓	✓	✓	กพร.
๕๙	การสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้ที่เกี่ยวข้อง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ พ.ศ. ๒๕๖๗ พ.ศ. ๒๕๖๘ พ.ศ. ๒๕๖๙ และ พ.ศ. ๒๕๗๐	๖	๑๒ , ๒๐	-	๒	๑๑	๒.๐๐๐๐ (๖๖ - ๗๐)	✓ (๐.๔๐๐)	✓ (๐.๔๐๐)	✓ (๐.๔๐๐)	✓ (๐.๔๐๐)	✓ (๐.๔๐๐)	กพร.
๖๐	การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ	๖	-	-	-	-	๑.๑๕๗ (๖๖ - ๗๐)	✓ (๑.๑๕๗)	✓	✓	✓	✓	สบก.
กลยุทธ์ที่ ๑๐ เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร ความผูกพัน และความผูกพันให้กับบุคลากร สนข.													
๖๑	แผนเสริมสร้างความผูกพันและความผูกพันของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖	-	-	-	-	-	✓ (จัดทำ)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ขับเคลื่อน)	✓ (ประเมินผล)	สบก.

๖.๖ ประมาณการวงเงินงบประมาณรวม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนงาน/โครงการ ที่ดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ จำนวน ๖๑ แผนงาน/โครงการ ดังกล่าวข้างต้น มีวงเงินงบประมาณรวม ๒,๐๔๑.๒๐๙ ล้านบาท โดยจำแนกตามแนวทางการพัฒนาได้ ดังนี้

ตารางที่ ๖ - ๓ สรุปจำนวนแผนงาน/โครงการ และวงเงินงบประมาณรวม ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จำแนกตามแนวทางการพัฒนา

แผนงาน/โครงการ	จำนวน แผนงาน/โครงการ	วงเงิน งบประมาณ	หน่วยรับผิดชอบ
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน :			
๑๕ แผนงาน/โครงการ วงเงินรวม ๑,๙๖๐.๔๔๑ ล้านบาท			
กลยุทธ์ที่ ๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency)	๘	๒๓๘.๑๘๗	สผง./สสภ./กจร./สผป.
กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	๕	๑๖๗๑.๙๐๐	กพข./สตร.
กลยุทธ์ที่ ๓ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	๒	๕๐.๓๕๔	สผป.
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ :			
๒๓ แผนงาน/โครงการ วงเงินรวม ๕๖.๒๑๒ ล้านบาท			
กลยุทธ์ที่ ๔ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ	๑๖	-	กพข./สสภ./กจร./สผง./สผป./ศทท./สตร.
กลยุทธ์ที่ ๕ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมด้วยการบูรณาการการพัฒนาเชิงพื้นที่	๓	-	สสภ./สผง.
กลยุทธ์ที่ ๖ การขับเคลื่อนตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของ สนช.	๔	๕๖.๒๑๒	สผง./กพข./สสภ./ศทท./สผป.
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนช. อย่างมีประสิทธิภาพ :			
๗ แผนงาน/โครงการ วงเงินรวม ๘.๗๗๙ ล้านบาท			
กลยุทธ์ที่ ๗ พัฒนาการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนช. ให้มีมาตรฐาน	๗	๘.๗๗๙	สภก.
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ พัฒนาศักยภาพองค์กรให้ทันสมัย :			
๑๖ แผนงาน/โครงการ วงเงินรวม ๑๕.๗๗๗ ล้านบาท			
กลยุทธ์ที่ ๘ พัฒนาและเผยแพร่ฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมของ สนช. ให้เป็นที่ยอมรับ	๔	๓.๔๑๓	ศทท./กจร.
กลยุทธ์ที่ ๙ พัฒนาการให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง	๑๑	๑๒.๓๖๔	สภก./กพร./สผง./ศทท.
กลยุทธ์ที่ ๑๐ เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร ความผูกพันและความผูกพันให้กับบุคลากร สนช.	๑	-	สภก.
รวม	๖๑	๒,๐๔๑.๒๐๙	



ภาพที่ ๖ - ๑ สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

บทที่ ๗

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ สนช. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผล

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ สนช. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และการติดตามประเมินผลเป็นกลไกสำคัญที่จะทำให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานทราบถึงความก้าวหน้า ความสำเร็จหรือการไม่บรรลุเป้าหมายของการดำเนินงาน/ โครงการ/ กิจกรรม ตามแผนที่ได้กำหนดไว้ นำไปสู่การทบทวนปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ส่งผลให้การดำเนินงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่ร่วมกันกำหนด

๗.๑ แนวทางการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ สนช. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติ

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ สนช. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติ เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ การรับรู้ และการตระหนักถึงภารกิจ หน้าที่ และความรับผิดชอบร่วมกันของบุคลากร สนช. และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยให้ความสำคัญกับการดำเนินงานร่วมกันของบุคลากรภายใน สนช. และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ตลอดจนหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อถ่ายทอดแผนจากระดับยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติที่สอดคล้องกับเป้าหมายในระดับผลผลิต ผลลัพธ์ และผลสัมฤทธิ์ ซึ่งมีแนวทางการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ สนช. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติ ดังนี้

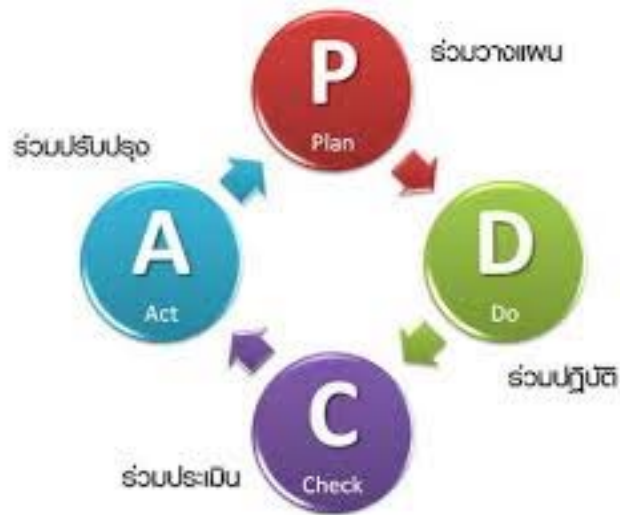
๗.๑.๑ การใช้วงจรการบริหารงานคุณภาพ PDCA เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดกระบวนการทำงานที่เป็นระบบและมีการพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยครอบคลุมการดำเนินงาน ๔ ขั้นตอนที่มีความเชื่อมโยงกัน ได้แก่

๑) **การจัดทำแผน (Plan)** หมายถึง การกำหนดวิธีการดำเนินงานอย่างรอบคอบ ตั้งแต่ระดับยุทธศาสตร์ที่ครอบคลุมทั้งองค์การในระยะยาวจนถึงการกำหนดหัวข้อที่ต้องการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงในระดับปฏิบัติการ ซึ่งรวมการพัฒนาสิ่งใหม่ ๆ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน โดยมีรายละเอียดของการกำหนดเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน การจัดอันดับความสำคัญของเป้าหมาย การกำหนดขั้นตอนการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการดำเนินงาน กำหนดผู้รับผิดชอบ และกำหนดงบประมาณที่จะใช้

๒) **การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ (Do)** หมายถึง การดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้ โดยมีวิธีการดำเนินการผ่านกระบวนการต่าง ๆ เช่น การประชุมหารือร่วมกันของผู้บริหาร หน่วยงานภายในและภายนอก สนช. ที่เกี่ยวข้อง หรือการประชุมคณะกรรมการต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้น เป็นต้น และมีผลของการดำเนินการดังกล่าว

๓) **การติดตามผลการดำเนินงาน (Check)** หมายถึง การติดตามผลการดำเนินงานตามแผนที่ตั้งไว้ ว่าสามารถดำเนินการได้ตามตัวชี้วัดที่กำหนดหรือไม่

๔) **การปรับปรุงแผน (Action)** หมายถึง การนำผลการติดตามผลการดำเนินงานมาพัฒนา/ปรับปรุงแผนสำหรับการดำเนินการในปีต่อไป กรณีพบว่าผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามที่กำหนด



ภาพที่ ๗ - ๑ กระบวนการ PDCA

๗.๑.๒ การมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ โดยให้ความสำคัญกับการวัดผลสำเร็จของการดำเนินงานด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายที่เป็นรูปธรรม ทั้งในเชิงประสิทธิภาพและประสิทธิผลในทุกกระบวนการของวงจรการบริหารงานคุณภาพ PDCA

๗.๑.๓ การผสมผสานกลไกในหลากหลายมิติ เช่น กลไกเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างปัจจัยที่จะเป็นกุญแจสำคัญที่นำไปสู่เป้าหมาย มีการจัดลำดับการดำเนินงานตามความสำคัญและความเร่งด่วน กลไกตามภารกิจ ที่เป็นการดำเนินงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายและความเชี่ยวชาญของหน่วยงาน และกลไกในเชิงพื้นที่ ที่เป็นการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติผ่านการมองภาพเชิงองค์รวมในระดับภาคและจังหวัด

๗.๑.๔ การดำเนินงานโดยอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างการยอมรับและลดข้อจำกัดที่เกิดจากการดำเนินงานโดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หรือการดำเนินงานโดยภาครัฐแต่เพียงฝ่ายเดียว โดยให้ความสำคัญกับการดำเนินงานที่เชื่อมประสานกันและมีเป้าหมายร่วมกัน

๗.๒ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติ

สนข. ได้กำหนดแนวทางการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติราชการ สนข. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไปสู่การปฏิบัติ โดยการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ ซึ่งจะกำหนดแผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายของแต่ละโครงการ/กิจกรรมที่ชัดเจน เพื่อเป็นกรอบการดำเนินงานของสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. ในแต่ละปีงบประมาณ ตามแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการที่ สศช. กำหนด เพื่อนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบ และประกาศใช้ต่อไป

๗.๓ แนวทางการติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติราชการ สนช. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

สนช. ได้กำหนดแนวทางการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) สอดคล้องตามวงจรการบริหารงานคุณภาพ PDCA ดังนี้

๗.๓.๑ การติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการ สนช. ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๑) สผง. จัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปี ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เพื่อใช้เป็นกรอบในการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินโครงการ/กิจกรรม ที่มี สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงาน โครงการ/กพร./กตส. เป็นผู้รับผิดชอบ

๒) สผง. ประสานรวบรวมผลการดำเนินงานจากสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. โดยวิเคราะห์และประเมินผลเทียบกับค่าเกณฑ์เป้าหมายเมื่อสิ้นปีงบประมาณ ทั้งนี้ มีกำหนดการติดตามอย่างต่อเนื่องปีละ ๒ ครั้ง ประกอบด้วย ครั้งที่ ๑ ณ เดือนมีนาคม (ผลการดำเนินงานระหว่างเดือนตุลาคม - เดือนมีนาคม) และครั้งที่ ๒ ณ เดือนกันยายน (ผลการดำเนินงานระหว่างเดือนเมษายน - เดือนกันยายน)

๓) สผง. จัดทำรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการประจำปี โดยแสดงความก้าวหน้าและปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการ สนช. ให้ผู้บริหาร สนช. ทราบ โดย สผง. จะนำผลการประเมินดังกล่าวมาใช้ในการปรับปรุงการจัดทำทิศทางการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ รวมถึงการปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการ สนช. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ต่อไป

๗.๓.๒ ระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSCR)

พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐรายงานผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และการปฏิรูปประเทศ ตามระยะเวลาและรายการที่ สศช. กำหนด ตลอดจนระบุเป้าหมายว่าด้วยการติดตามตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้กำหนดให้การรายงานดังกล่าวจัดทำผ่านระบบสารสนเทศเป็นหลัก สศช. จึงได้จัดทำระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (Electronic Monitoring and Evaluation System of National Strategy and Country Reform : eMENSCR) เพื่อเป็นเครื่องมือให้หน่วยงานของรัฐใช้รายงานผลการดำเนินการตามแผนระดับต่าง ๆ ของประเทศ

ระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSCR) เป็นระบบสารสนเทศที่ใช้ติดตามตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงาน เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐรายงานผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ เป็นระบบข้อมูลขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงข้อมูลจากส่วนราชการต่าง ๆ ได้อย่างบูรณาการ สามารถเผยแพร่รายงานสรุปผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องให้ประชาชนทราบ ก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในการติดตามตรวจสอบ และประเมินผล รวมทั้งช่วยลดภาระการให้ข้อมูลเพื่อประกอบการชี้แจงต่าง ๆ ของหน่วยงาน

ทั้งนี้ สนข. ได้นำระบบ eMENSCR ของ สศช. มาใช้สำหรับการติดตาม ตรวจสอบ แผนงาน/โครงการสำคัญ เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนระดับต่าง ๆ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงแผนปฏิบัติการราชการ และแผนปฏิบัติการด้านต่าง ๆ ตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบและประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒

ภาคผนวก

มติคณะรัฐมนตรี กฎ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวก ๑

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

เรื่อง แนวทางการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ภาคผนวก ก

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐
เรื่อง แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

สำเนา ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๓๙๕๔๙

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒ ธันวาคม ๒๕๖๐

เรื่อง แนวทางการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม)

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๑/๖๒๙๕ ลงวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๒๐๔๒/๒๐๘๕๗ ลงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
ด่วนที่สุด ที่ พม ๐๒๐๘/๑๕๑๕๑ ลงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๔๕๖
ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๑๑๐๔/๕๕๒๘ ลงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐
๖. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๓๓๒/๑๔๔ ลงวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอเรื่อง
แนวทางการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ไปเพื่อดำเนินการ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอ
ความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือ
ที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ลงมติว่า

๑. เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย

๑.๑ แผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ (ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ)

๑.๒ แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้
ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ และแผนความมั่นคง (ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติเสนอ)

๑.๓ แผนระดับที่ ๓ หมายถึง แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ ๑
และแผนระดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด หรือจัดทำขึ้น
ตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น แผนของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ แผนบูรณาการ
รวมถึงแผนปฏิบัติการทุกระดับ

/๒. ...

๒. เห็นชอบวิธีการเสนอแผนและการตั้งชื่อแผนของแผนในระดับที่ ๑ (ยุทธศาสตร์ชาติ) และแผนระดับที่ ๒ (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ และแผนความมั่นคง) ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ สำหรับการเสนอแผนระดับที่ ๓ ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐเสนอแผนระดับที่ ๓ ไปยังสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อพิจารณากลับกรองตามขั้นตอนที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยในขั้นตอนการจัดทำแผนเพื่อเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้หน่วยงานเจ้าของแผนดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ ระบุถึงความสอดคล้องของแผนที่เสนอกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนในระดับที่ ๒ ให้ชัดเจน และควรกำหนดให้มีองค์ประกอบของแผน (เช่น มาตรการ กลยุทธ์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด) ที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงการสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาประเทศตามแนวทางของยุทธศาสตร์ชาติ

๒.๒ มีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม รวมทั้งกลไกการติดตามประเมินผล และควรคำนึงถึงวงเงินของประเทศที่จะดำเนินการตามแผนให้ประสบผลสำเร็จ

๒.๓ กรณีที่แผนส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างกว้างขวาง ก่อนการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้หน่วยงานเจ้าของแผนจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างรอบด้าน รวมทั้งประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องกับผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งนี้ ในกรณีที่แผนกำหนดให้ต้องมีการทำงานร่วมกันกับหลายหน่วยงาน (ทั้งภาครัฐ เอกชนและประชาชน) ให้หน่วยงานเจ้าของแผนหารือร่วมกับหน่วยงาน/ภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการแนวทางการดำเนินการด้วย

๒.๔ การตั้งชื่อแผนในระดับที่ ๓ กำหนดให้ใช้ชื่อว่า “แผนปฏิบัติการด้าน ... ระยะที่ ... (พ.ศ. -)” เว้นแต่ในกรณีที่มีบทบัญญัติตามกฎหมายที่กำหนดชื่อแผนไว้แล้ว

๓. ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรับความเห็นของกระทรวงการคลังและกระทรวงพาณิชย์ไปเพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

๔. ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเร่งรัดการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขร่างพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (เรื่อง สรุปสาระสำคัญการประชุมคณะกรรมการบริหารราชการแผ่นดินเชิงยุทธศาสตร์ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๐) ให้แล้วเสร็จโดยด่วน

๕. ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติดำเนินการชี้แจงและสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการเสนอแผนที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบกับทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐให้ถูกต้องทั่วถึง เพื่อให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐสามารถดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวได้อย่างถูกต้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๖. ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีดำเนินการส่งแผนของส่วนราชการต่าง ๆ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพร้อมด้วยความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคืนหน่วยงานเจ้าของแผน เพื่อถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องนี้ต่อไป

๗. มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา ทบทวนกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งการเสนอร่างกฎหมายต่าง ๆ ในอนาคต เพื่อมิให้มีบทบัญญัติ ให้หน่วยงาน/คณะกรรมการต้องเสนอแผนต่อคณะรัฐมนตรีโดยไม่จำเป็น

จึงเรียนยืนยันมาและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

ณัฐจารี อนันตศิลป์

(นางณัฐจารี อนันตศิลป์)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนาศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๒๓ (โสภารณ) ๑๕๒๒ (พิมพ์นัส)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

www.soc.go.th

ภาคผนวก ข

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒
เรื่อง แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๙๙๖๐



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๖ มีนาคม ๒๕๖๒

เรื่อง (ร่าง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เรียน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๒๐/๑๒๙๓
ลงวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

ตามที่ได้เสนอเรื่อง (ร่าง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ไปเพื่อดำเนินการ
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์
กระทรวงยุติธรรม กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงศึกษาธิการ
กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักข่าวกรองแห่งชาติ
สำนักงานงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงาน ก.พ.
สำนักงาน ก.พ.ร. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
ศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ สำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน สำนักงาน
คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ สำนักงานศาลปกครอง คณะกรรมการป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และสำนักงาน
ทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ในฐานะกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการทรัพยากรน้ำแห่งชาติได้เสนอความเห็น
ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามบัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒ ลงมติว่า

๑. เห็นชอบในหลักการ (ร่าง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ตามที่คณะกรรมการ
ยุทธศาสตร์ชาติเสนอ โดยให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการ
ของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติรับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการต่างประเทศ
กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงวิทยาศาสตร์
และเทคโนโลยี กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ และคณะกรรมการป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติไปประกอบการพิจารณาปรับปรุงร่างแผนแม่บทดังกล่าวให้เหมาะสม
และชัดเจนยิ่งขึ้น แล้วให้นำเสนอประธานกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาต่อไป

๒. ให้งานของรฐดำเนินการสนับสนุน พัฒนา และบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
สำหรับการจัดทำตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อประโยชน์ในการติดตาม ประเมินผล
การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓. ให้งานของรฐปรับปรุงแผนระดับ ๓ ในความรับผิดชอบตามนัยมติคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๔. ให้งานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการ
ของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติตรวจสอบรายละเอียดความสอดคล้องของแผนการปฏิรูปประเทศ
กับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาการปรับปรุง
แผนการปฏิรูปประเทศตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ
พ.ศ. ๒๕๖๐ ต่อไป

๕. ให้งานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการ
ของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติประสานงานกับงานของรฐ เพื่อปรับปรุงแผนงาน/โครงการ
ภายใต้ ๑๕ ประเด็นเร่งด่วนในช่วง ๕ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ของยุทธศาสตร์ชาติ (Quick Win)
ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยให้กำหนดหน่วยงานหลัก
และงานบูรณาการของแต่ละแผนงาน/โครงการให้ชัดเจน ครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
ทั้งนี้ ให้งานของรฐส่งข้อมูลการปรับปรุงดังกล่าวไปยังงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
โดยด่วน แล้วให้งานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรวบรวม และนำเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอีกครั้งในวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง
ตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นายบัญชาพล ศรีแสงแก้ว)

ที่ปรึกษาประจำสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนาศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๕๒ (ณัฐ/วิชาญ) ๑๕๒๒ (เฉลิมขวัญ)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

www.soc.go.th (เฉลิมขวัญ/อริศรา)

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ spt55@soc.go.th

บัญชีรายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง (ร่าง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๘. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
๙. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๐. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
๑๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
๑๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๑๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม
๑๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
๑๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม
๑๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
๑๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
๑๘. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
๑๙. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๒๐. ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
๒๑. เลขาธิการนายกรัฐมนตรี
๒๒. ผู้อำนวยการสำนักข่าวกรองแห่งชาติ
๒๓. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๒๔. เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ
๒๕. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
๒๖. เลขาธิการ ก.พ.
๒๗. เลขาธิการ ก.พ.ร.
๒๘. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
๒๙. ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
๓๐. ผู้อำนวยการสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ
๓๑. เลขาธิการคณะกรรมการพิเศษเพื่อประสานงานโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ
๓๒. เลขาธิการคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
๓๓. เลขาธิการราชบัณฑิตยสภา
๓๔. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
๓๕. ผู้อำนวยการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร

- ๓๖. เลขานุการศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้
 - ๓๗. เลขานุการคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน
 - ๓๘. เลขานุการคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ
 - ๓๙. เลขานุการคณะรักษาความสงบแห่งชาติ
 - ๔๐. อัยการสูงสุด
 - ๔๑. เลขานุการคณะกรรมการการเลือกตั้ง
 - ๔๒. เลขานุการสำนักงานศาลปกครอง
 - ๔๓. ประธานกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
 - ๔๔. เลขานุการสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน
 - ๔๕. เลขานุการวุฒิสภา
 - ๔๖. เลขานุการสภาผู้แทนราษฎร
 - ๔๗. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน
 - ๔๘. เลขานุการคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ
 - ๔๙. เลขานุการสำนักงานศาลยุติธรรม
 - ๕๐. เลขานุการสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ
 - ๕๑. เลขานุการคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย
 - ๕๒. เลขานุการคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ
 - ๕๓. ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย
 - ๕๔. ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล
 - ๕๕. เลขานุการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
 - ๕๖. เลขานุการสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ
- กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการทรัพยากรน้ำแห่งชาติ

บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

เรื่อง (ร่าง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๑. สำเนาหนังสือกระทรวงกลาโหม ด่วนที่สุด ที่ กท ๐๒๐๗/๕๖๙ ลงวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๒
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๒๐๔.๒/๓๙๘๖ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๐๒๐๖/๒๔๘๐ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๒
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ด่วนที่สุด ที่ กก ๐๒๐๒/๑๔๗๓ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ด่วนที่สุด ที่ พม ๐๒๐๘/๓๐๕๗ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๘๘ ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงพลังงาน ด่วนที่สุด ที่ พน ๐๒๐๒/๓๓๐ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๘. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๒๐๘.๓/๑๑๐๒ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๙. สำเนาหนังสือกระทรวงยุติธรรม ด่วนที่สุด ที่ ยธ ๐๒๑๐๘/๑๑๑๒ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๐. สำเนาหนังสือกระทรวงวัฒนธรรม ด่วนที่สุด ที่ วธ ๐๒๐๔.๔/๑๐๖๗ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๑. สำเนาหนังสือกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด่วนที่สุด ที่ วท (ปคร) ๐๒๑๑/๑๗๕๗ ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๒. สำเนาหนังสือกระทรวงศึกษาธิการ ด่วนที่สุด ที่ ศธ ๐๒๑๓๖/๘๐๘ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๓. สำเนาหนังสือกระทรวงสาธารณสุข ด่วนที่สุด ที่ สธ ๐๒๔๕/๗๗๕ ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๔. สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วนที่สุด ที่ อก ๐๘๐๒/๑๙๒๗ ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๕. สำเนาหนังสือสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๑๑๑/๒๐๖๔ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๖. สำเนาหนังสือสำนักข่าวกรองแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๖๑๘/๑๒๕๙ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๗. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๓๒/๔๘๙ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๘. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๘๐๒/๒๕๑๐ ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒
๑๙. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๔/๙๙ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๐. สำเนาหนังสือสำนักงาน ก.พ. ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๐๒๑.๔/๒ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๑. สำเนาหนังสือสำนักงาน ก.พ.ร. ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๒๐๐/๓๓ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๓๑๐/๐๐๐๐๕๐ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ วช ๐๐๐๓/๒๑๔๐ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๔. สำเนาหนังสือศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ ด่วนที่สุด ที่ นร ๕๒๐๒/๑๑๐๔ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๕. สำเนาหนังสือสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน ด่วนที่สุด ที่ ปง ๐๐๐๙.๒/๑๔๒๖ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๖. สำเนาหนังสือสำนักงาน ป.ป.ท. ด่วนที่สุด ที่ ปป ๐๐๑๑/๓๓๕ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๗. สำเนาหนังสือสำนักงานศาลปกครอง ด่วนที่สุด ที่ สป ๐๐๑๙/๙๗๙ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๘. สำเนาหนังสือสำนักงาน ป.ป.ช. ด่วนที่สุด ที่ ปช ๐๐๓๒/๐๐๔๐ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒
๒๙. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ด่วนที่สุด ที่ สกพอ ๑๐๐๒/๕๘๐ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๓๐. สำเนาหนังสือสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๔๐๒/๑๒๑๑ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒

ภาคผนวก ค

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘



กฎกระทรวง

แบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๘

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

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒

ข้อ ๒ ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว

(๒) ศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบก ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงาน และโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้งการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๓) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานด้านการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง

(๔) ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

(๕) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ข้อ ๓ ให้แบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดังต่อไปนี้

- (๑) สำนักบริหารกลาง
- (๒) กองจัดระบบการจราจรทางบก
- (๓) กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
- (๔) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
- (๕) สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- (๖) สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
- (๗) สำนักแผนความปลอดภัย
- (๘) สำนักแผนงาน
- (๙) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

ข้อ ๔ ในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ให้มีกลุ่มตรวจสอบภายใน เพื่อทำหน้าที่หลักในการตรวจสอบการดำเนินงานภายในสำนักงาน และสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงาน รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการ โดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของสำนักงาน
- (๒) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับ

มอบหมาย

ข้อ ๕ ในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ให้มีกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร เพื่อทำหน้าที่หลักในการพัฒนาการบริหารของสำนักงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการ โดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่ผู้อำนวยการเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการ ภายในสำนักงาน

- (๒) ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในสำนักงาน

(๓) ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่าง ๆ และหน่วยงานในสังกัดสำนักงาน

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๖ สำนักบริหารกลาง มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไปและปฏิบัติงานสารบรรณของสำนักงาน

(๒) ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวกและงานเลขานุการของสำนักงาน

(๓) ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การงบประมาณ การพัสดุ อาคารสถานที่ และยานพาหนะของสำนักงาน

(๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของสำนักงาน

(๕) ดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมาย งานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน รวมทั้งงานให้คำปรึกษา แนะนำทางกฎหมายแก่หน่วยงานภายในสำนักงาน

(๖) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร กิจกรรม ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานในหน้าที่ของสำนักงาน

(๗) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๗ กองจัดระบบการจราจรทางบก มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา สำรวจและวางแผนการจัดระบบการจราจรทางบก เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบก ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม

(๒) วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงานและโครงการ

(๓) วิเคราะห์และเสนอแนะแนวทาง นโยบาย มาตรการ แผนงานและโครงการในการจัดระบบการจราจรทางบก ตลอดจนประสานงาน ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

(๔) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๘ กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และเสนอรูปแบบเทคโนโลยีด้านการขนส่งและจราจรที่เหมาะสมกับสถานการณ์

(๒) ศึกษาและเสนอรูปแบบ แนวทางการพัฒนาแนวเส้นทาง ระบบโครงข่ายการขนส่งและจราจรเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคและแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระหว่างภูมิภาค และรูปแบบการลงทุนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศ และการขนส่งอย่างยั่งยืน

(๓) ศึกษาและพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร รวมถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางต่างรูปแบบและต่างประเภทให้เชื่อมโยงกัน

(๔) ศึกษาและเสนอแนะรูปแบบและแนวทางการพัฒนาการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุในโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะ

(๕) ประสานการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการที่กำหนด

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๙ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศของสำนักงาน และแผนการพัฒนาด้านเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

(๒) จัดทำข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับการขนส่งและจราจร รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจรของสำนักงาน ให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๓) พัฒนาและจัดทำมาตรฐานระบบแบบจำลองการขนส่งและจราจร และระบบการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๐ สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม

(๒) จัดทำรายละเอียดของแผนงานการกำหนดนโยบาย และมาตรฐานต่าง ๆ ของระบบตัวร่วม

(๓) จัดทำกรอบการดำเนินงานและมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตัวร่วม รวมทั้งรูปแบบในการเชื่อมต่อระหว่างระบบของผู้ประกอบการแต่ละราย

(๔) จัดทำรายละเอียดในการกำหนดรูปแบบ กลไกการกำกับดูแล และแนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพ

(๕) ประสานและสนับสนุนการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้การบริหารจัดการระบบตัวร่วมบรรลุตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๑ สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษาและเสนอรูปแบบแนวทางการพัฒนา รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการโครงข่ายการขนส่งทางรางของประเทศ

(๒) กำกับและติดตามการดำเนินการพัฒนาการขนส่งทางรางและประสานการปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการพัฒนาระบบราง

(๓) ศึกษาและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เหมาะสมกับการขนส่งทางรางของประเทศ

(๔) เสนอแนะเพื่อกำหนดมาตรฐาน แนวทาง และมาตรการกำกับดูแล รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการให้บริการขนส่งทางรางให้มีระดับคุณภาพการให้บริการที่ดี มีประสิทธิภาพ สะดวกและมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ

(๕) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการ แผนงาน และแนวทางการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนงานขนส่งทางราง

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๒ สำนักแผนความปลอดภัย มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร

(๒) ศึกษาและพัฒนาเพื่อเสนอแนะนโยบาย รวมทั้งมาตรการ และแผนงานด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร

(๓) จัดทำรายงานและวิเคราะห์ข้อมูลและแนวโน้มสถานการณ์ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง

(๔) ศึกษาและพัฒนาเพื่อให้คำปรึกษา ตลอดจนเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร

(๕) ประสานงาน กำกับดูแล ติดตาม วิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินการ ตลอดจนปรับเปลี่ยนแผนวิธีการดำเนินงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์และการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๓ สำนักแผนงาน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร แผนยุทธศาสตร์กระทรวง และแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

(๒) ศึกษาและเสนอแนะนโยบาย แผนงาน และมาตรการด้านการขนส่งและจราจร

(๓) จัดทำ ประสานงาน และติดตามการดำเนินการตามแผนระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อพัฒนาระบบการขนส่ง

(๔) ประเมินความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการลงทุนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวง

(๕) ศึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้าง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวง

(๖) ศึกษา วิเคราะห์ ติดตามและประเมินผลกระทบจากนโยบาย สนธิสัญญา และข้อตกลงระหว่างประเทศที่มีต่อการขนส่งและจราจร เพื่อเสนอแนะนโยบายและแผนในการเข้าร่วมเจรจาทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี

(๗) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๔ สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

(๒) ศึกษาและวิเคราะห์แผนงานและโครงการด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

(๓) เสนอแนะแนวทางและมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในเชิงบูรณาการในภูมิภาค

(๔) ประสานและสนับสนุนด้านวิชาการและการปฏิบัติงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด และส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาค

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๘

พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงการแบ่งส่วนราชการและอำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจที่เพิ่มขึ้นและเหมาะสมกับสภาพของงานที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะทำให้การปฏิบัติภารกิจตามอำนาจหน้าที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

ภาคผนวก ง

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒



กฎกระทรวง

แบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๖๒

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

ข้อ ๑ ให้ยกเลิก (๖) ของข้อ ๓ แห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกข้อ ๑๑ แห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๙ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒

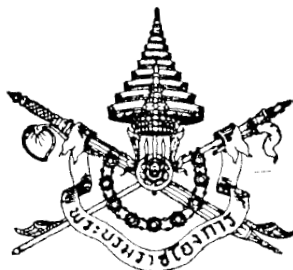
อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่มีการยกฐานะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็นกรมการขนส่งทางราง สมควรปรับปรุงการแบ่งส่วนราชการ และหน้าที่และอำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม โดยตัดหน้าที่และอำนาจของสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ออกจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

ภาคผนวก จ

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี
พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒



พระราชกฤษฎีกา

ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

พ.ศ. ๒๕๔๖

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๖

เป็นปีที่ ๕๘ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๒๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบกับ มาตรา ๓/๑ และมาตรา ๗๑/๑๐ (๕) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๕ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ การปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกานี้ในเรื่องใดสมควรที่ส่วนราชการใดจะปฏิบัติเมื่อใด และจะต้องมีเงื่อนไขอย่างไร ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนดตามข้อเสนอแนะของ ก.พ.ร.

มาตรา ๔ ในพระราชกฤษฎีกานี้

“ส่วนราชการ” หมายความว่า ส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม และหน่วยงานอื่นของรัฐที่อยู่ในกำกับของราชการฝ่ายบริหาร แต่ไม่รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

“รัฐวิสาหกิจ” หมายความว่า รัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกา

“ข้าราชการ” หมายความว่า รวมถึงพนักงาน ลูกจ้าง หรือผู้ปฏิบัติงานในส่วนราชการ

มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้

หมวด ๑

การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

มาตรา ๖ การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ได้แก่ การบริหารราชการเพื่อบรรลุเป้าหมาย ดังต่อไปนี้

- (๑) เกิดประโยชน์สุขของประชาชน
- (๒) เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ
- (๓) มีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าในเชิงภารกิจของรัฐ
- (๔) ไม่มีขั้นตอนการปฏิบัติงานเกินความจำเป็น
- (๕) มีการปรับปรุงภารกิจของส่วนราชการให้ทันต่อสถานการณ์
- (๖) ประชาชนได้รับการอำนวยความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ
- (๗) มีการประเมินผลการปฏิบัติราชการอย่างสม่ำเสมอ

หมวด ๒

การบริหารราชการเพื่อให้เกิดประโยชน์สุขของประชาชน

มาตรา ๗ การบริหารราชการเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน หมายถึง การปฏิบัติราชการที่มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดความผาสุกและความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน ความสงบและปลอดภัยของสังคมส่วนรวม ตลอดจนประโยชน์สูงสุดของประเทศ

มาตรา ๘ ในการบริหารราชการเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน ส่วนราชการจะต้องดำเนินการโดยถือว่าประชาชนเป็นศูนย์กลางที่จะได้รับการบริการจากรัฐ และจะต้องมีแนวทางการบริหารราชการดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดภารกิจของรัฐและส่วนราชการต้องเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๓ และสอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐและนโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา

(๒) การปฏิบัติภารกิจของส่วนราชการต้องเป็นไปโดยซื่อสัตย์สุจริต สามารถตรวจสอบได้ และมุ่งให้เกิดประโยชน์สุขแก่ประชาชนทั้งในระดับประเทศและท้องถิ่น

(๓) ก่อนเริ่มดำเนินการ ส่วนราชการต้องจัดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลดีและผลเสียให้ครบถ้วน ทุกด้าน กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่โปร่งใส มีกลไกตรวจสอบการดำเนินการในแต่ละขั้นตอน ในกรณีที่ภารกิจใดจะมีผลกระทบต่อประชาชน ส่วนราชการต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของ ประชาชนหรือชี้แจงทำความเข้าใจเพื่อให้ประชาชนได้ตระหนักถึงประโยชน์ที่ส่วนรวมจะได้รับจาก ภารกิจนั้น

(๔) ให้เป็นหน้าที่ของข้าราชการที่จะต้องคอยรับฟังความคิดเห็นและความพึงพอใจของสังคม โดยรวมและประชาชนผู้รับบริการ เพื่อปรับปรุงหรือเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชา เพื่อให้มีการปรับปรุง วิธีปฏิบัติราชการให้เหมาะสม

(๕) ในกรณีที่เกิดปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินการ ให้ส่วนราชการดำเนินการแก้ไข ปัญหาและอุปสรรคนั้นโดยเร็ว ในกรณีที่ปัญหาหรืออุปสรรคนั้นเกิดขึ้นจากส่วนราชการอื่นหรือระเบียบ ข้อบังคับที่ออกโดยส่วนราชการอื่น ให้ส่วนราชการแจ้งให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงโดยเร็วต่อไป และให้แจ้ง ก.พ.ร. ทราบด้วย

การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้ส่วนราชการกำหนดวิธีปฏิบัติให้เหมาะสมกับภารกิจแต่ละเรื่อง ทั้งนี้ ก.พ.ร. จะกำหนดแนวทางการดำเนินการทั่วไปให้ส่วนราชการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรานี้ด้วย ก็ได้

หมวด ๓

การบริหารราชการเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ

มาตรา ๕ การบริหารราชการเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ ให้ส่วนราชการปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

(๑) ก่อนจะดำเนินการตามภารกิจใด ส่วนราชการต้องจัดทำแผนปฏิบัติราชการไว้เป็นการล่วงหน้า

(๒) การกำหนดแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการตาม (๑) ต้องมีรายละเอียดของขั้นตอน ระยะเวลาและงบประมาณที่จะต้องใช้ในการดำเนินการของแต่ละขั้นตอน เป้าหมายของภารกิจ ผลสัมฤทธิ์ ของภารกิจ และตัวชี้วัดความสำเร็จของภารกิจ

(๓) ส่วนราชการต้องจัดให้มีการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติราชการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ส่วนราชการกำหนดขึ้น ซึ่งต้องสอดคล้องกับมาตรฐานที่ ก.พ.ร. กำหนด

(๔) ในกรณีที่การปฏิบัติภารกิจ หรือการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติราชการเกิดผลกระทบต่อประชาชน ให้เป็นหน้าที่ของส่วนราชการที่จะต้องดำเนินการแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบนั้น หรือเปลี่ยนแผนปฏิบัติราชการให้เหมาะสม

มาตรา ๑๐ ในกรณีที่ภารกิจใดมีความเกี่ยวข้องกับหลายส่วนราชการหรือเป็นภารกิจที่ใกล้เคียงหรือต่อเนื่องกัน ให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องนั้นกำหนดแนวทางการปฏิบัติราชการเพื่อให้เกิดการบริหารราชการแบบบูรณาการร่วมกัน โดยมุ่งให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ

ให้ส่วนราชการมีหน้าที่สนับสนุนการปฏิบัติราชการของผู้ว่าราชการจังหวัดหรือหัวหน้าคณะผู้แทนในต่างประเทศ เพื่อให้การบริหารราชการแบบบูรณาการในจังหวัดหรือในต่างประเทศ แล้วแต่กรณี สามารถใช้อำนาจตามกฎหมายได้ครบถ้วนตามความจำเป็นและบริหารราชการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรา ๑๑ ส่วนราชการมีหน้าที่พัฒนาความรู้ในส่วนราชการ เพื่อให้มีลักษณะเป็นองค์การแห่งการเรียนรู้อย่างสม่ำเสมอ โดยต้องรับรู้ข้อมูลข่าวสารและสามารถประมวลผลความรู้ในด้านต่างๆ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติราชการได้อย่างถูกต้อง รวดเร็วและเหมาะสมกับสถานการณ์ รวมทั้งต้องส่งเสริมและพัฒนาความรู้ความสามารถ สร้างวิสัยทัศน์และปรับเปลี่ยนทัศนคติของข้าราชการในสังกัดให้เป็นบุคลากรที่มีประสิทธิภาพและมีการเรียนรู้ร่วมกัน ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการให้สอดคล้องกับการบริหารราชการให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๒ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติราชการให้เกิดผลสัมฤทธิ์ ก.พ.ร. อาจเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดมาตรการกำกับการปฏิบัติราชการ โดยวิธีการจัดทำความตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรหรือโดยวิธีการอื่นใด เพื่อแสดงความรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการ

มาตรา ๑๓ ให้คณะรัฐมนตรีจัดให้มีแผนการบริหารราชการแผ่นดินตลอดระยะเวลาการบริหารราชการของคณะรัฐมนตรี

เมื่อคณะรัฐมนตรีได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาแล้ว ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานประมาณร่วมกันจัดทำแผนการบริหารราชการแผ่นดิน เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีแถลงนโยบายต่อรัฐสภา

เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในแผนการบริหารราชการแผ่นดินตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีผลผูกพันคณะรัฐมนตรี รัฐมนตรี และส่วนราชการ ที่จะต้องดำเนินการจัดทำภารกิจให้เป็นไปตามแผนการบริหารราชการแผ่นดินนั้น

มาตรา ๑๔ ในการจัดทำแผนการบริหารราชการแผ่นดินตามมาตรา ๑๓ ให้จัดทำเป็นแผนสี่ปี โดยนำนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภามาพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และแผนพัฒนาประเทศด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ อย่างน้อยจะต้องมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ของงาน ส่วนราชการหรือบุคคลที่จะรับผิดชอบในแต่ละภารกิจ ประมาณการรายได้และรายจ่ายและทรัพยากรต่างๆ ที่จะต้องใช้ระยะเวลาการดำเนินการ และการติดตามประเมินผล

มาตรา ๑๕ เมื่อมีการประกาศใช้บังคับแผนการบริหารราชการแผ่นดินแล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีร่วมกันพิจารณาจัดทำแผนนิติบัญญัติ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายที่จะต้องจัดให้มีขึ้นใหม่หรือกฎหมายที่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือยกเลิกให้สอดคล้องกับแผนการบริหารราชการแผ่นดิน ส่วนราชการผู้รับผิดชอบ และระยะเวลาที่ต้องดำเนินการ แผนนิติบัญญัตินั้นเมื่อคณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีเสนอแล้ว ให้มีผลผูกพันส่วนราชการที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น

ในกรณีที่เห็นสมควร สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาอาจเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การจัดทำแผนนิติบัญญัติเพื่อให้เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติงานก็ได้

มาตรา ๑๖ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผนสี่ปี ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับแผนการบริหารราชการแผ่นดินตามมาตรา ๑๓

ในแต่ละปีงบประมาณ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปี โดยให้ระบุสาระสำคัญเกี่ยวกับนโยบายการปฏิบัติราชการของส่วนราชการ เป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ของงาน รวมทั้งประมาณการรายได้และรายจ่ายและทรัพยากรอื่นที่จะต้องใช้จ่าย เสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อความเห็นชอบ

เมื่อรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการใดตามวรรคสองแล้ว ให้สำนักงบประมาณดำเนินการจัดสรรงบประมาณเพื่อปฏิบัติงานให้บรรลุผลสำเร็จในแต่ละภารกิจตามแผนปฏิบัติราชการดังกล่าว

ในกรณีที่ส่วนราชการมิได้เสนอแผนปฏิบัติราชการในภารกิจใดหรือภารกิจใดไม่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี มิให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับภารกิจนั้น

เมื่อสิ้นปีงบประมาณให้ส่วนราชการจัดทำรายงานแสดงผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติราชการประจำปีเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๑๗ ในกรณีที่กฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณกำหนดให้ส่วนราชการต้องจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อขอรับงบประมาณ ให้สำนักงานงบประมาณและ ก.พ.ร. ร่วมกันกำหนดแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการตามมาตรา ๑๖ ให้สามารถใช้ได้กับแผนปฏิบัติการที่ต้องจัดทำตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ ทั้งนี้ เพื่อมิให้เพิ่มภาระงานในการจัดทำแผนจนเกินสมควร

มาตรา ๑๘ เมื่อมีการกำหนดงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามแผนปฏิบัติการของส่วนราชการใดแล้ว การโอนงบประมาณจากภารกิจหนึ่งตามที่กำหนดในแผนปฏิบัติการไปดำเนินการอย่างอื่น ซึ่งมีผลทำให้ภารกิจเดิมไม่บรรลุเป้าหมายหรือนำไปใช้ในภารกิจใหม่ที่มีได้กำหนดในแผนปฏิบัติการ จะกระทำต่อเมื่อได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีให้ปรับแผนปฏิบัติการให้สอดคล้องกันแล้ว

การปรับแผนปฏิบัติการตามวรรคหนึ่งจะกระทำได้เฉพาะในกรณีที่งานหรือภารกิจใดไม่อาจดำเนินการตามวัตถุประสงค์ต่อไปได้ หรือหมดความจำเป็นหรือไม่เป็นประโยชน์ หรือหากดำเนินการต่อไปจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเกินความจำเป็น หรือมีความจำเป็นอย่างอื่นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ที่จะต้องเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการ

เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ปรับแผนปฏิบัติการแล้ว ให้ดำเนินการแก้ไขแผนการบริหารราชการแผ่นดินให้สอดคล้องกันด้วย

มาตรา ๑๙ เมื่อนายกรัฐมนตรีพ้นจากตำแหน่ง ให้หัวหน้าส่วนราชการมีหน้าที่สรุปผลการปฏิบัติราชการและให้ข้อมูลต่อนายกรัฐมนตรีคนใหม่ ตามที่นายกรัฐมนตรีคนใหม่สั่งการ ทั้งนี้ เพื่อนายกรัฐมนตรีคนใหม่จะได้ใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณากำหนดนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินต่อไป

หมวด ๔

การบริหารราชการอย่างมีประสิทธิภาพ

และเกิดความคุ้มค่าในเชิงภารกิจของรัฐ

มาตรา ๒๐ เพื่อให้การปฏิบัติการภายในส่วนราชการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ให้ส่วนราชการกำหนดเป้าหมาย แผนการทำงาน ระยะเวลาแล้วเสร็จของงานหรือโครงการ และงบประมาณที่จะต้องใช้ในการแต่ละงานหรือโครงการ และต้องเผยแพร่ให้ข้าราชการและประชาชนทราบทั่วกันด้วย

มาตรา ๒๑ ให้ส่วนราชการจัดทำบัญชีต้นทุนในงานบริการสาธารณะแต่ละประเภทขึ้น ตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กรมบัญชีกลางกำหนด

ให้ส่วนราชการคำนวณรายจ่ายต่อหน่วยของงานบริการสาธารณะที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ส่วนราชการนั้นตามระยะเวลาที่กรมบัญชีกลางกำหนด และรายงานให้สำนักงบประมาณ กรมบัญชีกลาง และ ก.พ.ร. ทราบ

ในกรณีที่รายจ่ายต่อหน่วยของงานบริการสาธารณะใดของส่วนราชการใดสูงกว่ารายจ่ายต่อหน่วย ของงานบริการสาธารณะประเภทและคุณภาพเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันของส่วนราชการอื่น ให้ส่วนราชการนั้น จัดทำแผนการลดรายจ่ายต่อหน่วยของงานบริการสาธารณะดังกล่าวเสนอสำนักงบประมาณ กรมบัญชีกลาง และ ก.พ.ร. ทราบ และถ้ามิได้มีข้อทักท้วงประการใดภายในสิบห้าวันก็ให้ส่วนราชการดังกล่าวถือปฏิบัติ ตามแผนการลดรายจ่ายนั้นต่อไปได้

มาตรา ๒๒ ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนัก งบประมาณร่วมกันจัดให้มีการประเมินความคุ้มค่าในการปฏิบัติการกิจของรัฐที่ส่วนราชการดำเนินการอยู่ เพื่อรายงานคณะรัฐมนตรีสำหรับเป็นแนวทางในการพิจารณาว่าการกิจใดสมควรจะได้ดำเนินการต่อไปหรือ ยุบเลิก และเพื่อประโยชน์ในการจัดตั้งงบประมาณของส่วนราชการในปีต่อไป ทั้งนี้ ตามระยะเวลาที่ คณะรัฐมนตรีกำหนด

ในการประเมินความคุ้มค่าตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงประเภทและสภาพของแต่ละภารกิจ ความเป็นไปได้ของภารกิจหรือโครงการที่ดำเนินการ ประโยชน์ที่รัฐและประชาชนจะพึงได้และรายจ่ายที่ต้อง เสียไปก่อนและหลังที่ส่วนราชการดำเนินการด้วย

ความคุ้มค่าตามมาตรานี้ ให้หมายความถึงประโยชน์หรือผลเสียทางสังคม และประโยชน์หรือ ผลเสียอื่น ซึ่งไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ด้วย

มาตรา ๒๓ ในการจัดซื้อหรือจัดจ้าง ให้ส่วนราชการดำเนินการโดยเปิดเผยและเที่ยงธรรม โดยพิจารณาถึงประโยชน์และผลเสียทางสังคม ภาระต่อประชาชน คุณภาพ วัตถุประสงค์ที่จะใช้ ราคา และประโยชน์ระยะยาวของส่วนราชการที่จะได้รับประกอบกัน

ในกรณีที่วัตถุประสงค์ในการใช้เงินเป็นเหตุให้ต้องคำนึงถึงคุณภาพและการดูแลรักษาเป็นสำคัญ ให้สามารถกระทำได้โดยไม่ต้องถือราคาต่ำสุดในการเสนอซื้อหรือจ้างเสมอไป

ให้ส่วนราชการที่มีหน้าที่ดูแลระเบียบเกี่ยวกับการพัสดุปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ส่วนราชการดำเนินการตามวรรคหนึ่งและวรรคสองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรา ๒๔ ในการปฏิบัติภารกิจใด หากส่วนราชการจำเป็นต้องได้รับอนุญาต อนุมัติ หรือความเห็นชอบจากส่วนราชการอื่นตามที่มีกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือมติคณะรัฐมนตรีกำหนด ให้ส่วนราชการที่มีอำนาจอนุญาต อนุมัติ หรือให้ความเห็นชอบดังกล่าว แจ้งผลการพิจารณาให้ส่วนราชการที่ยื่นคำขอทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอ

ในกรณีที่เรื่องใดมีกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือมติคณะรัฐมนตรีกำหนด ขั้นตอนการปฏิบัติไว้ และขั้นตอนการปฏิบัตินั้นต้องใช้ระยะเวลาเกินสิบห้าวัน ให้ส่วนราชการที่มีอำนาจอนุญาต อนุมัติ หรือให้ความเห็นชอบ ประกาศกำหนดระยะเวลาการพิจารณาไว้ให้ส่วนราชการอื่นทราบ

ส่วนราชการใดที่มีอำนาจอนุญาต อนุมัติ หรือให้ความเห็นชอบ มิได้ดำเนินการให้แล้วเสร็จตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หากเกิดความเสียหายใดขึ้น ให้ถือว่าข้าราชการซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องและหัวหน้าส่วนราชการนั้นประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความล่าช้านั้นมิได้เกิดขึ้นจากความผิดของตน

มาตรา ๒๕ ในการพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาดปัญหาใดๆ ให้เป็นหน้าที่ของส่วนราชการที่รับผิดชอบ ในปัญหานั้นๆ จะต้องพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาดโดยเร็ว การตั้งคณะกรรมการขึ้นพิจารณาวินิจฉัย ให้ดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

ในการพิจารณาเรื่องใดๆ โดยคณะกรรมการ เมื่อคณะกรรมการมีมติเป็นประการใดแล้ว ให้มติของคณะกรรมการผูกพันส่วนราชการซึ่งมีผู้แทนร่วมเป็นกรรมการอยู่ด้วย แม้ว่าการพิจารณาวินิจฉัยเรื่องนั้นผู้แทนของส่วนราชการที่เป็นกรรมการจะมีได้เข้าร่วมพิจารณาวินิจฉัยก็ตาม ถ้ามีความเห็นแตกต่างกันสองฝ่าย ให้บันทึกความเห็นของกรรมการฝ่ายข้างน้อยไว้ให้ปรากฏในเรื่องนั้นด้วย

ความผูกพันที่กำหนดไว้ในวรรคสอง มิให้ใช้บังคับกับการวินิจฉัยในปัญหาด้านกฎหมาย

มาตรา ๒๖ การสั่งราชการโดยปกติให้กระทำเป็นลายลักษณ์อักษร เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชา มีความจำเป็นที่ไม่อาจสั่งเป็นลายลักษณ์อักษรในขณะนั้น จะสั่งราชการด้วยวาจาก็ได้ แต่ให้ผู้รับคำสั่งนั้น บันทึกคำสั่งด้วยวาจาไว้เป็นลายลักษณ์อักษรและเมื่อได้ปฏิบัติราชการตามคำสั่งดังกล่าวแล้ว ให้บันทึกรายงานให้ผู้สั่งราชการทราบ ในบันทึกให้อ้างอิงคำสั่งด้วยวาจาไว้ด้วย

หมวด ๕
การลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน

มาตรา ๒๗ ให้ส่วนราชการจัดให้มีการกระจายอำนาจการตัดสินใจเกี่ยวกับการสั่ง การอนุญาต การอนุมัติ การปฏิบัติราชการ หรือการดำเนินการอื่นใดของผู้ดำรงตำแหน่งใดให้แก่ผู้ดำรงตำแหน่งที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการในเรื่องนั้นโดยตรง เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและลดขั้นตอนการปฏิบัติราชการ ทั้งนี้ ในการกระจายอำนาจการตัดสินใจดังกล่าวต้องมุ่งผลให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการบริการประชาชน

เมื่อได้มีการกระจายอำนาจการตัดสินใจตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ส่วนราชการกำหนดหลักเกณฑ์การควบคุม ติดตาม และกำกับดูแลการใช้อำนาจและความรับผิดชอบของผู้รับมอบอำนาจและผู้มอบอำนาจไว้ด้วย หลักเกณฑ์ดังกล่าวต้องไม่สร้างขั้นตอนหรือการก่อกองงานที่ไม่จำเป็นในการปฏิบัติงานของข้าราชการ ในการนี้ หากสามารถใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือโทรคมนาคมแล้วจะเป็นการลดขั้นตอนเพิ่มประสิทธิภาพและประหยัดค่าใช้จ่าย รวมทั้งไม่เกิดผลเสียหายแก่ราชการ ให้ส่วนราชการดำเนินการให้ข้าราชการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือโทรคมนาคมตามความเหมาะสมและกำลังเงินงบประมาณ

เมื่อส่วนราชการใดได้มีการกระจายอำนาจการตัดสินใจตามวรรคหนึ่ง หรือได้มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือโทรคมนาคมตามวรรคสองแล้ว ให้ส่วนราชการนั้นเผยแพร่ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป

มาตรา ๒๘ เพื่อประโยชน์ในการกระจายอำนาจการตัดสินใจตามมาตรา ๒๗ ก.พ.ร. ด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจะกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการหรือแนวทางในการกระจายอำนาจการตัดสินใจ ความรับผิดชอบระหว่างผู้มอบอำนาจและผู้รับมอบอำนาจ และการลดขั้นตอนในการปฏิบัติราชการให้ส่วนราชการถือปฏิบัติก็ได้

มาตรา ๒๙ ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการบริการประชาชนหรือการติดต่อประสานงานระหว่างส่วนราชการด้วยกัน ให้ส่วนราชการแต่ละแห่งจัดทำแผนภูมิขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินการ รวมทั้งรายละเอียดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในแต่ละขั้นตอนเปิดเผยไว้ ณ ที่ทำการของส่วนราชการและในระบบเครือข่ายสารสนเทศของส่วนราชการ เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าตรวจสอบได้

มาตรา ๓๐ ในกระทรวงหนึ่ง ให้เป็นหน้าที่ของปลัดกระทรวงที่จะต้องจัดให้ส่วนราชการภายในกระทรวงที่รับผิดชอบปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริการประชาชนร่วมกันจัดตั้งศูนย์บริการร่วม เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎอื่นใด ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนสามารถติดต่อสอบถาม ขอทราบข้อมูล ขออนุญาต หรือขออนุมัติในเรื่องใดๆ ที่เป็นอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการในกระทรวงเดียวกัน โดยติดต่อเจ้าหน้าที่ ณ ศูนย์บริการร่วมเพียงแห่งเดียว

มาตรา ๓๑ ในศูนย์บริการร่วมตามมาตรา ๓๐ ให้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องราวต่างๆ และดำเนินการส่งต่อให้เจ้าหน้าที่ของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป โดยให้มีข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของทุกส่วนราชการในกระทรวง รวมทั้งแบบคำขอต่างๆ ไว้ให้พร้อมที่จะบริการประชาชนได้ ณ ศูนย์บริการร่วม

ให้เป็นหน้าที่ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องที่จะต้องจัดพิมพ์รายละเอียดของเอกสารหลักฐานที่ประชาชนจะต้องจัดทำมาในการขออนุมัติหรือขออนุญาตในแต่ละเรื่องมอบให้แก่เจ้าหน้าที่ของศูนย์บริการร่วม และให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ศูนย์บริการร่วมที่จะต้องแจ้งให้ประชาชนที่มาติดต่อได้ทราบในครั้งแรกที่มาติดต่อ และตรวจสอบว่าเอกสารหลักฐานที่จำเป็นดังกล่าวนั้นประชาชนได้ยื่นมาครบถ้วนหรือไม่ พร้อมทั้งแจ้งให้ทราบถึงระยะเวลาที่จะต้องใช้ในการดำเนินการในเรื่องนั้น

ในการยื่นคำร้องหรือคำขอต่อศูนย์บริการร่วมตามมาตรา ๓๐ ให้ถือว่าเป็นการยื่นต่อส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทั้งหมดตามที่ระบุไว้ในกฎหมายหรือกฎแล้ว

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีปัญหาหรืออุปสรรคในการปฏิบัติราชการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎหมายหรือกฎในเรื่องใด ให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องแจ้งให้ ก.พ.ร. ทราบ เพื่อดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรีให้มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการตามกฎหมายหรือกฎนั้นต่อไป

มาตรา ๓๒ ให้ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ และปลัดอำเภอผู้เป็นหัวหน้าประจำกิ่งอำเภอ จัดให้ส่วนราชการที่รับผิดชอบดำเนินการเกี่ยวกับการบริการประชาชนในเรื่องเดียวกันหรือต่อเนื่องกัน ในจังหวัด อำเภอ หรือกิ่งอำเภอนั้น ร่วมกันจัดตั้งศูนย์บริการร่วมไว้ ณ ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ หรือที่ว่าการกิ่งอำเภอ หรือสถานที่อื่นตามที่เห็นสมควร โดยประกาศให้ประชาชนทราบ และให้นำความในมาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑ มาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม

หมวด ๖

การปรับปรุงภารกิจของส่วนราชการ

มาตรา ๓๓ ให้ส่วนราชการจัดให้มีการทบทวนภารกิจของตนว่าภารกิจใดมีความจำเป็นหรือสมควรที่จะได้ดำเนินการต่อไปหรือไม่ โดยคำนึงถึงแผนการบริหารราชการแผ่นดิน นโยบายของคณะรัฐมนตรี กำลังเงินงบประมาณของประเทศ ความคุ้มค่าของภารกิจและสถานการณ์อื่นประกอบกัน

กำหนดเวลาในการจัดให้มีการทบทวนตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่ ก.พ.ร. กำหนด

ในกรณีที่ส่วนราชการเห็นควรยกเลิก ปรับปรุง หรือเปลี่ยนแปลงภารกิจ ให้ส่วนราชการดำเนินการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ โครงสร้าง และอัตรากำลัง ของส่วนราชการให้สอดคล้องกัน และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเพื่อดำเนินการต่อไป

ในกรณีที่ ก.พ.ร. พิจารณาแล้วเห็นว่าภารกิจของรัฐที่ส่วนราชการได้รับผิดชอบดำเนินการอยู่สมควรเปลี่ยนแปลง ยกเลิก หรือเพิ่มเติม ให้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เมื่อคณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้ว ให้ส่วนราชการนั้นดำเนินการปรับปรุงภารกิจ อำนาจหน้าที่ โครงสร้างและอัตรากำลัง ของส่วนราชการนั้นให้สอดคล้องกัน

มาตรา ๓๔ ในกรณีที่มีการยุบเลิก โอน หรือรวมส่วนราชการใดทั้งหมดหรือบางส่วน ห้ามมิให้จัดตั้งส่วนราชการที่มีภารกิจหรืออำนาจหน้าที่ที่มีลักษณะเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันกับส่วนราชการดังกล่าวขึ้นอีก เว้นแต่มีการเปลี่ยนแปลงแผนการบริหารราชการแผ่นดิน และมีเหตุผลจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ หรือรักษาผลประโยชน์ส่วนรวมของประชาชน และโดยได้รับความเห็นชอบจาก ก.พ.ร.

มาตรา ๓๕ ส่วนราชการมีหน้าที่สำรวจ ตรวจสอบ และทบทวนกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อดำเนินการยกเลิก ปรับปรุง หรือจัดให้มีกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศขึ้นใหม่ ให้ทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ หรือสอดคล้องกับความจำเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความสะดวกรวดเร็วและลดภาระของประชาชนเป็นสำคัญ

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้ส่วนราชการนำความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะของประชาชนมาประกอบการพิจารณาด้วย

มาตรา ๓๖ ในกรณีที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นว่ากฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของส่วนราชการใด ไม่สอดคล้องหรือเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาประเทศ เป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจการหรือการดำรงชีวิตของประชาชน หรือก่อให้เกิดภาระหรือความยุ่งยากต่อประชาชนเกินสมควร ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอแนะต่อส่วนราชการนั้นเพื่อดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง หรือยกเลิกโดยเร็วต่อไป

ในกรณีที่ส่วนราชการที่ได้รับการเสนอแนะไม่เห็นชอบด้วยกับคำแนะนำของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้เสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาวินิจฉัย

หมวด ๓

การอำนวยความสะดวกและการตอบสนองความต้องการของประชาชน

มาตรา ๓๓ ในการปฏิบัติราชการที่เกี่ยวข้องกับการบริการประชาชนหรือติดต่อประสานงานระหว่างส่วนราชการด้วยกัน ให้ส่วนราชการกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จของงานแต่ละงานและประกาศให้ประชาชนและข้าราชการทราบเป็นการทั่วไป ส่วนราชการใดมิได้กำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จของงานใด และ ก.พ.ร. พิจารณาเห็นว่างานนั้นมีลักษณะที่สามารถกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จได้ หรือส่วนราชการได้กำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จไว้ แต่ ก.พ.ร. เห็นว่าเป็นระยะเวลาที่ล่าช้าเกินสมควร ก.พ.ร. จะกำหนดเวลาแล้วเสร็จให้ส่วนราชการนั้นต้องปฏิบัติได้

ให้เป็นหน้าที่ของผู้บังคับบัญชาที่จะต้องตรวจสอบให้ข้าราชการปฏิบัติงานให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๓๔ เมื่อส่วนราชการใดได้รับการติดต่อสอบถามเป็นหนังสือจากประชาชนหรือจากส่วนราชการด้วยกันเกี่ยวกับงานที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการนั้น ให้เป็นหน้าที่ของส่วนราชการนั้นที่จะต้องตอบคำถามหรือแจ้งการดำเนินการให้ทราบภายในสิบห้าวันหรือภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๓๓

มาตรา ๓๕ ให้ส่วนราชการจัดให้มีระบบเครือข่ายสารสนเทศของส่วนราชการเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่จะสามารถติดต่อสอบถามหรือขอข้อมูลหรือแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติราชการของส่วนราชการ

ระบบเครือข่ายสารสนเทศตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดทำในระบบเดียวกับที่กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารจัดให้มีขึ้นตามมาตรา ๔๐

มาตรา ๔๐ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่ประชาชนในการติดต่อกับส่วนราชการทุกแห่ง ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารจัดให้มีระบบเครือข่ายสารสนเทศกลางขึ้น

ในกรณีที่ส่วนราชการใดไม่อาจจัดให้มีระบบเครือข่ายสารสนเทศของส่วนราชการได้อาจร้องขอให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารดำเนินการจัดทำระบบเครือข่ายสารสนเทศของส่วนราชการดังกล่าวก็ได้ ในการนี้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารจะขอให้ส่วนราชการให้ความช่วยเหลือด้านบุคลากร ค่าใช้จ่าย และข้อมูลในการดำเนินการก็ได้

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่ส่วนราชการได้รับคำร้องเรียน เสนอแนะ หรือความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติราชการ อุปสรรค ความยุ่งยาก หรือปัญหาอื่นใดจากบุคคลใด โดยมีข้อมูลและสาระตามสมควร ให้เป็นหน้าที่ของส่วนราชการนั้นที่จะต้องพิจารณาดำเนินการให้ลุล่วงไป และในกรณีที่มิได้อยู่ของบุคคลนั้น ให้แจ้งให้บุคคลนั้นทราบผลการดำเนินการด้วย ทั้งนี้ อาจแจ้งให้ทราบผ่านทางระบบเครือข่ายสารสนเทศของส่วนราชการด้วยก็ได้

ในกรณีการแจ้งผ่านทางระบบเครือข่ายสารสนเทศ มิให้เปิดเผยชื่อหรือที่อยู่ของผู้ร้องเรียน เสนอแนะ หรือแสดงความคิดเห็น

มาตรา ๔๒ เพื่อให้การปฏิบัติราชการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความสะดวกรวดเร็ว ให้ส่วนราชการที่มีอำนาจออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศ เพื่อใช้บังคับกับส่วนราชการอื่น มีหน้าที่ตรวจสอบว่ากฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศนั้น เป็นอุปสรรคหรือก่อให้เกิดความยุ่งยาก ซ้ำซ้อน หรือความล่าช้า ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการอื่นหรือไม่ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไข ให้เหมาะสมโดยเร็วต่อไป

ในกรณีที่ได้รับการร้องเรียนหรือเสนอแนะจากข้าราชการหรือส่วนราชการอื่นในเรื่องใด ให้ส่วนราชการที่ออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศนั้นพิจารณาโดยทันที และในกรณีที่เห็นว่าการร้องเรียนหรือเสนอแนะนั้นเกิดจากความเข้าใจผิดหรือความไม่เข้าใจในกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศ ให้ชี้แจงให้ผู้ร้องเรียนหรือเสนอแนะทราบภายในสิบห้าวัน

การร้องเรียนหรือเสนอแนะตามวรรคสอง จะแจ้งผ่าน ก.พ.ร. ก็ได้

ในกรณีที่ ก.พ.ร. เห็นว่า กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศใดมีลักษณะตามวรรคหนึ่ง ให้ ก.พ.ร. แจ้งให้ส่วนราชการที่ออก กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศนั้นทราบเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไข หรือยกเลิก ต่อไปโดยเร็ว

มาตรา ๔๓ การปฏิบัติราชการในเรื่องใดๆ โดยปกติให้ถือว่าเป็นเรื่องเปิดเผย เว้นแต่กรณีมีความจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของประเทศ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน หรือการคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคล จึงให้กำหนดเป็นความลับได้เท่าที่จำเป็น

มาตรา ๔๔ ส่วนราชการต้องจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับงบประมาณรายจ่ายแต่ละปี รายการเกี่ยวกับการจัดซื้อหรือจัดจ้างที่จะดำเนินการในปีงบประมาณนั้น และสัญญาใดๆ ที่ได้มีการอนุมัติให้จัดซื้อหรือจัดจ้างแล้ว ให้ประชาชนสามารถขอดูหรือตรวจสอบได้ ณ สถานที่ทำการของส่วนราชการ และระบบเครือข่ายสารสนเทศของส่วนราชการ ทั้งนี้ การเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต้องไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบหรือเสียเปรียบหรือความเสียหายแก่บุคคลใดในการจัดซื้อหรือจัดจ้าง

ในการจัดทำสัญญาจัดซื้อหรือจัดจ้าง ห้ามมิให้มีข้อความหรือข้อตกลงห้ามมิให้เปิดเผยข้อความหรือข้อตกลงในสัญญาดังกล่าว เว้นแต่ข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลที่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความลับทางราชการ หรือในส่วนที่เป็นความลับทางการค้า

หมวด ๘

การประเมินผลการปฏิบัติราชการ

มาตรา ๔๕ นอกจากการจัดให้มีการประเมินผลตามมาตรา ๕ (๓) แล้ว ให้ส่วนราชการจัดให้มีคณะผู้ประเมินอิสระดำเนินการประเมินผลการปฏิบัติราชการของส่วนราชการเกี่ยวกับผลสัมฤทธิ์ของภารกิจ คุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจของประชาชนผู้รับบริการ ความคุ้มค่าในภารกิจ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ ก.พ.ร. กำหนด

มาตรา ๔๖ ส่วนราชการอาจจัดให้มีการประเมินภาพรวมของผู้บังคับบัญชาแต่ละระดับหรือหน่วยงานในส่วนราชการก็ได้ ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าวต้องกระทำเป็นความลับและเป็นไปเพื่อประโยชน์แห่งความสามัคคีของข้าราชการ

มาตรา ๔๗ ในการประเมินผลการปฏิบัติงานของข้าราชการเพื่อประโยชน์ในการบริหารงานบุคคล ให้ส่วนราชการประเมินโดยคำนึงถึงผลการปฏิบัติงานเฉพาะตัวของข้าราชการผู้นั้นในตำแหน่งที่ปฏิบัติ ประโยชน์และผลสัมฤทธิ์ที่หน่วยงานที่ข้าราชการผู้นั้นสังกัดได้รับการปฏิบัติงานของข้าราชการผู้นั้น

มาตรา ๔๘ ในกรณีที่ส่วนราชการใดดำเนินการให้บริการที่มีคุณภาพและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด รวมทั้งเป็นที่พึงพอใจแก่ประชาชน ให้ ก.พ.ร. เสนอคณะรัฐมนตรีจัดสรรเงินเพิ่มพิเศษเป็นบำเหน็จความชอบแก่ส่วนราชการหรือให้ส่วนราชการใช้เงินงบประมาณเหลือจ่ายของส่วนราชการนั้น เพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงานของส่วนราชการหรือจัดสรรเป็นรางวัลให้ข้าราชการในสังกัด ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ ก.พ.ร. กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๔๙ เมื่อส่วนราชการใดได้ดำเนินงานไปตามเป้าหมาย สามารถเพิ่มผลงานและผลสัมฤทธิ์ โดยไม่เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายและคุ้มค่าต่อภารกิจของรัฐหรือสามารถดำเนินการตามแผนการลดค่าใช้จ่ายต่อหน่วยได้ตามหลักเกณฑ์ที่ ก.พ.ร. กำหนด ให้ ก.พ.ร. เสนอคณะรัฐมนตรีจัดสรรเงินรางวัลการเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ส่วนราชการนั้น หรือให้ส่วนราชการใช้เงินงบประมาณเหลือจ่ายของส่วนราชการนั้น เพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงานของส่วนราชการหรือจัดสรรเป็นรางวัลให้ข้าราชการในสังกัด ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ ก.พ.ร. กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

หมวด ๕
บทเปิดเตล็ด

มาตรา ๕๐ เพื่อให้การบริหารราชการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าในเชิงภารกิจของรัฐ ก.พ.ร. โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี อาจกำหนดให้ส่วนราชการต้องปฏิบัติการใดนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกานี้ รวมทั้งกำหนดมาตรการอื่นเพิ่มเติมจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙ ก็ได้

มาตรา ๕๑ ในกรณีที่พระราชกฤษฎีกานี้กำหนดให้ส่วนราชการต้องจัดทำแผนงานในเรื่องใด และมีกฎหมายฉบับอื่นกำหนดให้ส่วนราชการต้องจัดทำแผนงานในเรื่องเดียวกันทั้งหมดหรือบางส่วน เมื่อส่วนราชการได้จัดทำแผนงานตามกฎหมายฉบับใดฉบับหนึ่งแล้วให้ถือว่าส่วนราชการนั้นได้จัดทำแผนตามพระราชกฤษฎีกานี้ด้วยแล้ว

มาตรา ๕๒ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดทำหลักเกณฑ์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีตามแนวทางของพระราชกฤษฎีกานี้ โดยอย่างน้อยต้องมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน และการอำนวยความสะดวกและการตอบสนองความต้องการของประชาชนที่สอดคล้องกับบทบัญญัติในหมวด ๕ และหมวด ๖

ให้เป็นหน้าที่ของกระทรวงมหาดไทยดูแลและให้ความช่วยเหลือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดทำหลักเกณฑ์ตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕๓ ให้องค์การมหาชนและรัฐวิสาหกิจ จัดให้มีหลักเกณฑ์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีตามแนวทางของพระราชกฤษฎีกานี้

ในกรณีที่ ก.พ.ร. เห็นว่าองค์การมหาชนหรือรัฐวิสาหกิจใดไม่จัดให้มีหลักเกณฑ์ตามวรรคหนึ่ง หรือมีแต่ไม่สอดคล้องกับพระราชกฤษฎีกานี้ ให้แจ้งรัฐมนตรีซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลองค์การมหาชนหรือรัฐวิสาหกิจ เพื่อพิจารณาสั่งการให้องค์การมหาชนหรือรัฐวิสาหกิจนั้นดำเนินการให้ถูกต้องต่อไป

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกานี้ คือ โดยที่มีการปฏิรูประบบราชการ เพื่อให้การปฏิบัติงานของส่วนราชการตอบสนองต่อการพัฒนาประเทศและให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งการบริหารราชการและการปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการนี้ ต้องใช้วิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีเพื่อการบริหารราชการแผ่นดินเป็นไปเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ มีประสิทธิภาพ เกิดความคุ้มค่าในเชิงภารกิจของรัฐ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เกินความจำเป็น และประชาชนได้รับการอำนวยความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ รวมทั้งมีการประเมินผลการปฏิบัติราชการอย่างสม่ำเสมอ และเนื่องจากมาตรา ๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๕ บัญญัติให้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการปฏิบัติราชการและการสั่งการให้ส่วนราชการและข้าราชการปฏิบัติราชการเพื่อให้เกิดการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีกระทำโดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้



พระราชกฤษฎีกา

ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๖๒

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๖ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒

เป็นปีที่ ๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๗๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และมาตรา ๓/๑ วรคส. แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๕ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๓ มาตรา ๑๔ และมาตรา ๑๕ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๖ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชนั้นโดยจัดทำเป็นแผนห้าปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง”

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกวรรคสามของมาตรา ๑๘ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖

มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา ๒๙ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖

“การบริการประชาชนและการติดต่อประสานงานระหว่างส่วนราชการด้วยกัน ต้องกระทำโดยใช้แพลตฟอร์มดิจิทัลกลางที่สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) กำหนดด้วย”

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๓๓ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๓ ให้ส่วนราชการจัดให้มีการทบทวนภารกิจของตนว่าภารกิจใดมีความจำเป็น หรือสมควรที่จะยกเลิก ปรับปรุง หรือเปลี่ยนแปลงการดำเนินการต่อไปหรือไม่ โดยคำนึงถึงยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกำลังเงินงบประมาณของประเทศ ความคุ้มค่าของภารกิจ และสถานการณ์อื่นประกอบกัน”

มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๔ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๔ ในกรณีที่มีการยุบเลิก โอน หรือรวมส่วนราชการใดทั้งหมดหรือบางส่วน ห้ามมิให้จัดตั้งส่วนราชการที่มีภารกิจหรืออำนาจหน้าที่ที่มีลักษณะเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันกับส่วนราชการดังกล่าวขึ้นอีก เว้นแต่มีเหตุผลและความจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ หรือรักษาผลประโยชน์ส่วนรวมของประชาชน และโดยได้รับความเห็นชอบจาก ก.พ.ร.”

มาตรา ๙ ในวาระเริ่มแรก การจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการเป็นแผนห้าปี ตามมาตรา ๑๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกานี้ ให้จัดทำเป็นแผนสามปีโดยมีห้วงระยะเวลา ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

มาตรา ๑๐ ในวาระเริ่มแรก ให้สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) จัดให้มี แพลตฟอร์มดิจิทัลกลางเพื่อให้ส่วนราชการใช้ในการบริการประชาชนและการติดต่อประสานงาน ระหว่างกันได้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับ

ให้เป็นหน้าที่ของหัวหน้าส่วนราชการที่จะต้องดำเนินการให้การบริการประชาชนและการติดต่อ ประสานงานระหว่างส่วนราชการด้วยกัน โดยการใช้แพลตฟอร์มดิจิทัลกลางให้แล้วเสร็จภายในสองปี นับแต่พ้นกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่ง

ในกรณีที่ส่วนราชการใดมีเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถดำเนินการใช้แพลตฟอร์มดิจิทัลกลางได้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดในวรรคสอง ให้หัวหน้าส่วนราชการนั้นเสนอ ก.พ.ร. เพื่อพิจารณาขยาย ระยะเวลาดังกล่าวได้

ผู้รับสนองพระราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกานี้ คือ โดยที่พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ กำหนดให้คณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการบริหารราชการแผ่นดินและแผนนิติบัญญัติขึ้น เพื่อเป็นกรอบในการบริหารราชการแผ่นดินให้มีความชัดเจน แต่เนื่องจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ได้กำหนดให้รัฐจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน และต่อมาได้มีการตราพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐ ขึ้น ซึ่งกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดให้มีการจัดทำกรอบในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนไว้ในรูปยุทธศาสตร์ชาติซึ่งทุกหน่วยงานต้องปฏิบัติตาม ประกอบกับได้มีการจัดทำแผนการปฏิรูปประเทศเพื่อเป็นกลไกวิธีการ และขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศในด้านต่าง ๆ ขึ้นแล้ว จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องจัดทำแผนการบริหารราชการแผ่นดินและแผนนิติบัญญัติให้ซ้ำซ้อนกันอีก สมควรยกเลิกการจัดทำแผนการบริหารราชการแผ่นดินและแผนนิติบัญญัติ และปรับปรุงการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสมควรกำหนดให้การปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการบริการประชาชนและการติดต่อประสานงานระหว่างส่วนราชการด้วยกันต้องกระทำโดยใช้แพลตฟอร์มดิจิทัลกลางเพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิรูปประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการและการบริหารราชการแผ่นดินตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

ภาคผนวก ฉ

แนวทางการเสนอแผนระดับที่ ๓
เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

แนวทางการเสนอแผนระดับที่ 3 เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

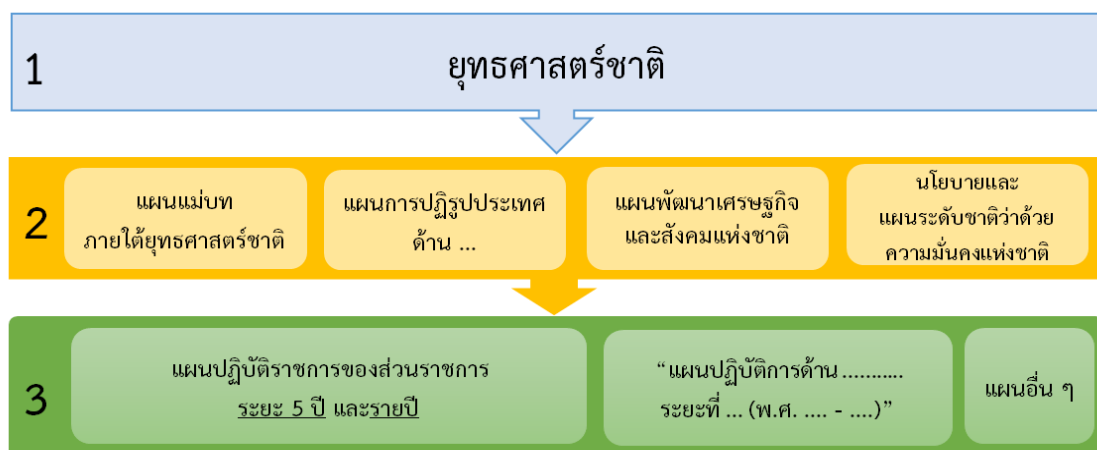


ฉบับ มิถุนายน 2562

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ระดับของแผน

แผนจะมีการจำแนกออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้



หมายเหตุ : 1. นับตั้งแต่วันที่ 4 ธันวาคม 2560 ครม. มีมติกำหนดให้ตั้งชื่อแผนในระดับที่ 3 โดยใช้ชื่อว่า “แผนปฏิบัติการด้านระยะที่ ... (พ.ศ. -)” เว้นแต่ได้มีการระบุไว้ในกฎหมายก่อนที่มีมติ ครม. วันที่ 4 ธันวาคม 2560 เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง มติครม. เป็นต้น ได้กำหนดชื่อแผนไว้ว่า แผนแม่บทด้าน... แผนพัฒนา... หรือแผนอื่น ๆ จึงจะสามารถใช้ชื่อแผนตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายนั้น ๆ

2. สำหรับองค์การมหาชน องค์กรอิสระ และรัฐวิสาหกิจ ให้ใช้ชื่อ “แผนปฏิบัติการ.....(ชื่อหน่วยงาน).....” เว้นแต่ได้มีการระบุไว้ในกฎหมายให้ใช้ชื่ออื่น

แผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้มีความสอดคล้องและบูรณาการกัน โดยการถ่ายทอดเป้าหมายและประเด็นการพัฒนาไปสู่แผนระดับที่ 2 และ 3 อย่างเป็นระบบ

แผนระดับที่ 2 เป็นแนวทางการขับเคลื่อนประเทศในมิติต่าง ๆ เพื่อบรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ และถ่ายทอดไปสู่แนวทางในการปฏิบัติใน**แผนระดับที่ 3** ซึ่งจะเป็นแผนในเชิงปฏิบัติที่มีความชัดเจนตามภารกิจของส่วนราชการที่สอดคล้องและสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และระดับที่ 2 หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด หรือจัดทำขึ้นตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ

ระดับที่ 1

ยุทธศาสตร์ชาติ หมายถึง ยุทธศาสตร์ชาติตามกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว (รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 6 แผนนโยบายแห่งรัฐ มาตรา 65)

หมายเหตุ : คำว่า “ยุทธศาสตร์ชาติ” สามารถใช้กับแผนในระดับที่ 1 เท่านั้น

ระดับที่ 2

ประกอบด้วย 4 แผน ดังนี้

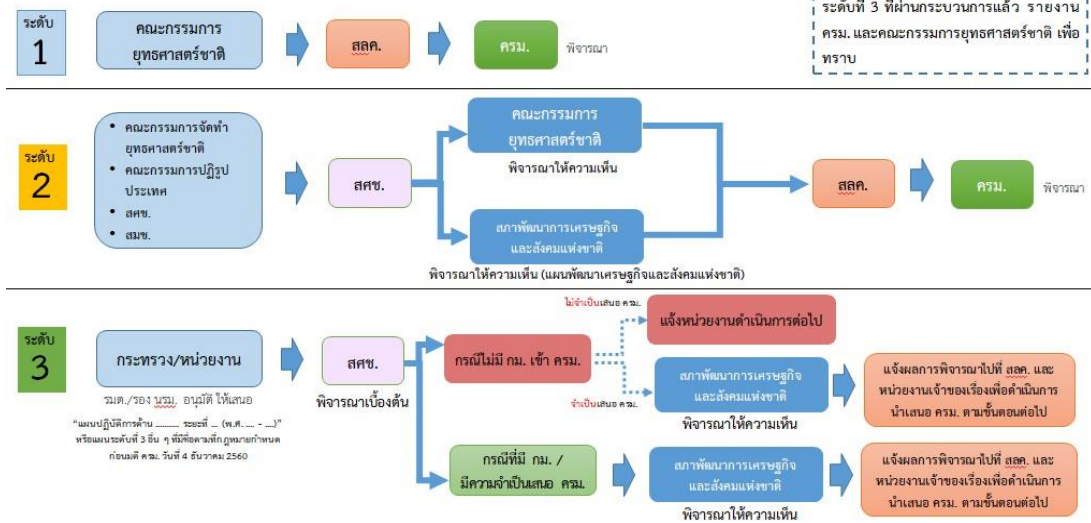
- 2.1 “**แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ**” หมายความว่า แผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ (พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2560 มาตรา 3)
- 2.2 “**แผนการปฏิรูปประเทศ**” หมายถึง แผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศตามพระราชบัญญัติ แผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2560
- 2.3 “**แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ**” หมายความว่า แผนสำหรับถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติสู่กรอบและแนวทางในการพัฒนาประเทศในแต่ละช่วงระยะเวลา 5 ปี
- 2.4 “**นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ**” หมายถึง นโยบายและแผนตามกฎหมายว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งเป็นนโยบายและแผนหลักของชาติที่เป็นกรอบหรือทิศทางในการดำเนินการป้องกัน แจ่งเตือน แก้ไข หรือระงับยับยั้งภัยคุกคามเพื่อธำรงไว้ซึ่งความมั่นคงแห่งชาติ

หมายเหตุ : คำว่า “แผนแม่บท.....ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น.....” “แผนการปฏิรูปประเทศ ด้าน.....” “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่” และ “นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ” สามารถใช้กับแผนในระดับที่ 2 เท่านั้น

ระดับที่ 3

แผนระดับที่ 3 หมายถึง แผนที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานรัฐ ส่วนราชการ และหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2 สู่การปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้¹ หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด หรือจัดทำขึ้นตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ โดยนับตั้งแต่วันที่ 4 ธันวาคม 2560 ครม. มีมติกำหนดการตั้งชื่อแผนในระดับที่ 3 ให้ใช้ชื่อว่า “แผนปฏิบัติการด้าน ... ระยะที่ ... (พ.ศ. -)” **เว้นแต่ได้มีการระบุชื่อแผนไว้ในกฎหมายก่อนที่จะมีมติ ครม.วันที่ 4 ธันวาคม 2560** เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง มติ ครม. เป็นต้น ให้นำชื่อแผนว่า แผนแม่บทด้าน... แผนพัฒนา... หรือ แผนอื่น ๆ ... จึงจะสามารถใช้ชื่อแผนตามบัญญัติไว้ในกฎหมายนั้น ๆ สำหรับองค์การมหาชน องค์กรอิสระ รัฐวิสาหกิจ และอื่น ๆ (ตามกฎหมายเกี่ยวข้อง) ให้ใช้ชื่อ “แผนปฏิบัติการ.....(ชื่อหน่วยงาน).....” เว้นแต่ได้มีการระบุไว้ในกฎหมายให้ใช้ชื่ออื่น

แนวทางการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี



การเสนอแผนระดับที่ 1

ให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติเสนอร่างยุทธศาสตร์ชาติต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นแล้วจึงส่งแผนดังกล่าว ไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป



การเสนอแผนระดับที่ 2

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศด้าน... และแผนความมั่นคงให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ/คณะกรรมการปฏิรูปประเทศ/สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ส่งเรื่องไปยังสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อเสนอแผนต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็น ก่อนนำเสนอแผนดังกล่าวไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา สำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจัดทำและนำเสนอตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2561 ทั้งนี้ คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติจะใช้ข้อมูลดังกล่าวประกอบการติดตามการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติต่อไป



การเสนอแผนระดับที่ 3 เพื่อนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

3.1 แผนปฏิบัติการด้าน..... และแผนระดับที่ 3 อื่น ๆ ที่มีชื่อตามที่กฎหมายกำหนดก่อนมติ ครม. วันที่ 4 ธันวาคม 2560 ที่มีกฎหมายกำหนดให้เสนอต่อ ครม.

- (1) ดำเนินการสรุปแผนตามรูปแบบฟอร์มที่กำหนด (หน้า 8)
- (2) รอนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีที่กำกับดูแลส่วนราชการเจ้าของเรื่องนำเสนอแผนระดับที่ 3 ต่อ สศช. หรือตามที่กฎหมายกำหนด

- (3) สศช. โดยสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม.
- (4) สศช. รายงานผลการพิจารณาของสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพร้อมทั้งแจ้งผลการพิจารณากลับไปให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง
- (5) ส่วนราชการเจ้าของเรื่องนำเสนอแผนต่อ ครม. พิจารณาตามขั้นตอนของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี โดยมีความเห็นของ สศช. ประกอบการนำเสนอแผน

3.2 แผนปฏิบัติการด้าน..... และแผนระดับที่ 3 อื่น ๆ ที่มีชื่อตามที่กฎหมายกำหนด ก่อนมติ ครม. วันที่ 4 ธันวาคม 2560 ที่เป็นเรื่องที่ไม่มีความหมายกำหนดให้เสนอต่อคณะรัฐมนตรี แต่อาจมีความจำเป็นเสนอต่อ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบ หรือเป็นเรื่องสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ/เรื่องผูกพันตามสนธิสัญญาระหว่างประเทศ

- (1) ดำเนินการสรุปแผนตามรูปแบบฟอร์มที่กำหนด (หน้า 8) โดยส่วนราชการจำเป็นต้องระบุเหตุผลและความจำเป็นเพื่ออธิบายความประสงค์ที่จะนำเสนอฯ เข้าสู่การพิจารณาของ ครม.
- (2) รองนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีที่กำกับดูแลส่วนราชการเจ้าของเรื่องนำเสนอแผนระดับที่ 3 ต่อ สศช. หรือตามที่กฎหมายกำหนด
- (3) สศช. พิจารณาเบื้องต้นความจำเป็นการนำเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของ ครม.
 - ก) หากมีความจำเป็นในการนำเสนอ ครม. จะดำเนินการตามข้อ 3.1 (3) – (5)
 - ข) หากไม่มีความจำเป็นในการนำเสนอ ครม. ให้ สศช. ดำเนินการแจ้งส่วนราชการดำเนินการต่อไป

หมายเหตุ 1) หากหน่วยงานของรัฐและส่วนราชการไม่มีความจำเป็นที่จะต้องนำเสนอระดับที่ 3 เข้าสู่การพิจารณาหรือเพื่อทราบของ ครม. ไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามแนวทางข้างต้นนี้

2) เมื่อแผนฯ ประกาศใช้แล้ว ให้หน่วยงานของรัฐและส่วนราชการนำเสนอฯ เข้าสู่ระบบ eMENSCR ตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2562²

3) สำนักงานสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะดำเนินการพิจารณาแผนระดับที่ 3 ประมาณ 30-45 วันทำการ เพื่อดำเนินการข้อ 3.1 และ ข้อ 3.2 (3) ก) และสำนักงานฯ จะจัดทำบัญชีรายชื่อแผนระดับที่ 3 ที่ผ่านกระบวนการแล้ว รายงานต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

ทั้งนี้ ในระยะต่อไปส่วนราชการไม่ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการ (แผนรายปี) เพื่อแปลงแผนปฏิบัติการด้าน.....และแผนระดับที่ 3 อื่น ๆ สู่การปฏิบัติ โดยให้ส่วนราชการนำรายละเอียดการดำเนินการไปรวบรวมใส่ในแผนปฏิบัติการรายปีของแต่ละส่วนราชการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

² ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2562 / ภาคผนวก 3

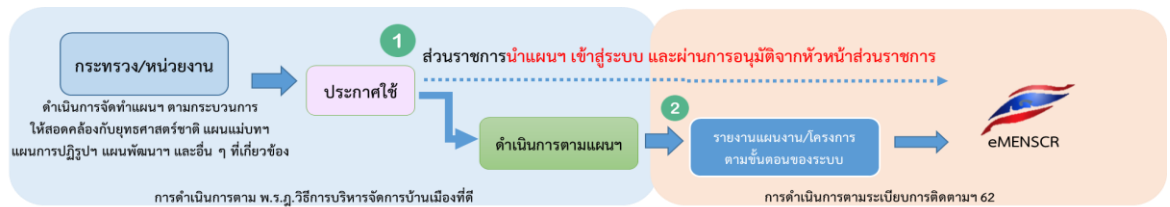


การปรับปรุงและจัดทำแผนปฏิบัติการ

ส่วนราชการไม่จำเป็นต้องส่งแผนปฏิบัติการ 5 ปี และประจำปีของส่วนราชการให้ สศช. พิจารณา เนื่องจากไม่ต้องมีการนำเสนอ ครม. พิจารณาก่อนการประกาศใช้ ตามที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และ พ.ศ. 2562 โดยหน่วยงานมีขั้นตอนการปรับปรุงและจัดทำแผนปฏิบัติการ 5 ปี และรายปีงบประมาณ ดังนี้

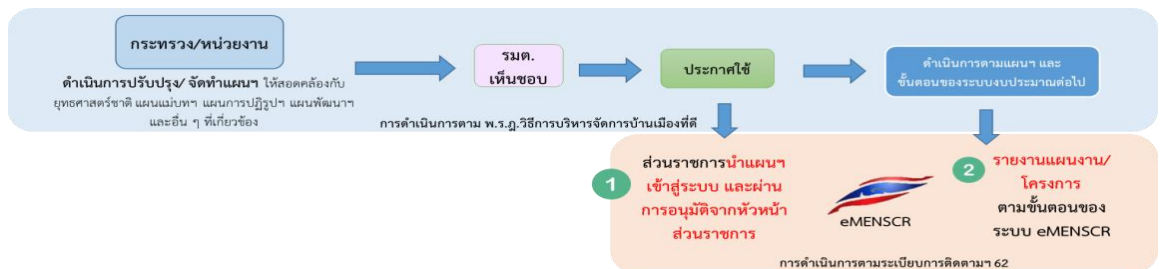
- แผนปฏิบัติการราย 5 ปี วาระแรก ทำระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)

ส่วนราชการดำเนินการจัดทำแผนฯ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปฯ แผนพัฒนาฯ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกาศใช้ และนำแผนฯ เข้าสู่ระบบ eMENSCR ตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2562



- แผนปฏิบัติการประจำปี ตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นไป

ส่วนราชการดำเนินการปรับปรุง/ จัดทำแผนฯ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปฯ แผนพัฒนาฯ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และเสนอต่อรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบก่อนการประกาศใช้และการดำเนินการตามแผนฯ และขั้นตอนของระบบงบประมาณต่อไป พร้อมทั้งนำแผนฯ เข้าสู่ระบบ eMENSCR ตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2562



การสรุปแผนในระดับที่ 3

1. ให้นำหน่วยงานของรัฐที่เสนอแผนในระดับที่ 3 ดำเนินการสรุปแผนส่งสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อประมวลจัดทำบัญชีรายชื่อแผนระดับที่ 3 ที่ผ่านกระบวนการแล้ว รายงานต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุก 3 เดือน
2. การกำหนดชื่อแผน ต้องกำหนดให้มีความชัดเจน และแสดงถึงระยะเวลาในการดำเนินการด้วย โดยแผนปฏิบัติการ ให้กำหนด ดังนี้ “แผนปฏิบัติการด้าน ระยะที่ ... (พ.ศ. -)” สำหรับแผนอื่นๆ ให้เป็นไปตามที่มีบทบัญญัติตามกฎหมายที่กำหนดชื่อแผนไว้แล้ว สำหรับองค์การมหาชน องค์การอิสระ รัฐวิสาหกิจ และอื่น ๆ ให้ใช้ชื่อ “แผนปฏิบัติการ.....(ชื่อหน่วยงาน).....” เว้นแต่ได้มีการระบุไว้ในกฎหมายให้ใช้ชื่ออื่น
3. แผนต้องระบุถึงความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนระดับที่ 2 ที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และกำหนดให้มีองค์ประกอบของแผนตามรูปแบบการจัดทำแผนระดับที่ 3 ตามที่กำหนด³ เพื่อแสดงให้เห็นการถ่ายทอดเป้าหมายและประเด็น
4. การกำหนดเป้าหมายของแผนควรเป็นการกำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Outcome) และตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนผลสัมฤทธิ์ของเป้าหมายได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม รวมทั้งมีกลไกการติดตามประเมินผล และควรคำนึงถึงวงเงินของประเทศที่จะดำเนินการตามแผนให้ประสบผลสำเร็จ
5. กรณีที่แผนส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างกว้างขวาง ก่อนการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้นำหน่วยงานเจ้าของแผนจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างรอบด้าน รวมทั้งประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องกับผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งนี้ ในกรณีที่แผนกำหนดให้ต้องมีการทำงานร่วมกันกับหลายหน่วยงาน (ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน) ให้หน่วยงานเจ้าของแผนหารือร่วมกับหน่วยงาน/ภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการแนวทางการดำเนินการด้วย

(ชื่อ) แผนปฏิบัติการ ด้าน ระยะที่ ... (พ.ศ. -)¹

(ชื่อส่วนราชการ).....

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

- สรุปสาระสำคัญของแผน รวมทั้งเหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ
- กรณีที่ส่วนราชการมีความประสงค์จะนำแผนเข้าสู่การพิจารณาของ ครม. ส่วนราชการจำเป็นต้องระบุถึงกฎหมายที่กำหนดให้มีการนำเสนอแผนฯ ต่อ ครม. (ถ้ามี) หลักการและเหตุผลถึงความประสงค์ที่จะนำแผนฯ เข้าสู่การพิจารณาของ ครม.

ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)

๑) ยุทธศาสตร์ชาติ ด้าน(หลัก).....

(๑) เป้าหมาย

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

(โปรดระบุว่าแผนปฏิบัติการฯ ของท่านสามารถส่งผลต่อการบรรลุ
เป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างไรบ้าง)

๒) ยุทธศาสตร์ชาติ ด้าน(รอง).....

(๑) เป้าหมาย

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

(โปรดระบุว่าแผนปฏิบัติการฯ ของท่านสามารถส่งผลต่อการบรรลุ
เป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างไรบ้าง)

X) ยุทธศาสตร์ชาติ ด้าน(รอง).....

(๑) เป้าหมาย

¹ การใช้ชื่อแผนฯ ให้ใช้ชื่อ “แผนปฏิบัติการด้านระยะที่ ... (พ.ศ. -)” เว้นแต่ได้มีการระบุไว้ในกฎหมายก่อนที่จะมีมติ ครม. วันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง มติครม. เป็นต้น ได้กำหนดชื่อแผนไว้ว่า แผนแม่บทด้าน... แผนพัฒนา... หรือแผนอื่น ๆ จึงจะสามารถใช้ชื่อแผนตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายนั้น ๆ

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

(โปรดระบุว่าแผนปฏิบัติการฯ ของท่านสามารถส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างไร)

(สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ ยุทธศาสตร์/เป้าหมาย/ประเด็นยุทธศาสตร์
ทั้งนี้ ต้องอธิบายความสอดคล้องโดยละเอียด)

๒.๒ แผนระดับที่ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น

๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่.....
- เป้าหมายที่....(กรณีที่แผนแม่บทฯ มีมากกว่า ๑ เป้าหมาย).....
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

(โปรดระบุว่าแผนปฏิบัติการฯ ของท่านสามารถส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายในระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ ที่วัดผลสัมฤทธิ์โดยตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในแต่ละเป้าหมายอย่างไร และ (ถ้ามี) คิดเป็นส่วนหรือร้อยละเท่าไรของค่าเป้าหมายต่าง ๆ)

๒) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ(หลัก).....

- แนวทางการพัฒนา
- เป้าหมายของแผนย่อย
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

(โปรดระบุว่าแผนปฏิบัติการฯ ของท่านสามารถส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายในระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ที่วัดผลสัมฤทธิ์โดยตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในแต่ละเป้าหมายอย่างไร และ (ถ้ามี) คิดเป็นส่วนหรือร้อยละเท่าไรของค่าเป้าหมายต่าง ๆ)

X) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ(รอง).....

- แนวทางการพัฒนา
- เป้าหมายของแผนย่อย
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

(โปรดระบุว่าแผนปฏิบัติการฯ ของท่านสามารถส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายในระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ที่วัดผลสัมฤทธิ์โดยตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในแต่ละเป้าหมายอย่างไร และ (ถ้ามี) คิดเป็นส่วนหรือร้อยละเท่าไรของค่าเป้าหมายต่าง ๆ)

(สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ ประเด็นแผนแม่บท/
แผนย่อยของแผนแม่บท/เป้าหมาย)

๒.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ ด้าน

- ๑) เรื่อง/ประเด็นการปฏิรูป
- ๒) ขั้นตอนการดำเนินงาน
- ๓) กิจกรรม
- ๔) เป้าหมายกิจกรรม

(สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ แผนปฏิรูปฯ/เรื่องหรือประเด็นการปฏิรูป/
ขั้นตอนการดำเนินงาน/กิจกรรม/เป้าหมายกิจกรรม)

๒.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

- ๑) วัตถุประสงค์ที่(หลัก/รอง).....
- ๒) เป้าหมายรวมที่(หลัก/รอง).....
- ๓) ยุทธศาสตร์ที่(หลัก).....
 - (๓.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ที่(หลัก/รอง).....
 - (๓.๒) แนวทางการพัฒนาที่(หลัก).....
 - (๓.๓) แนวทางการพัฒนาที่(รอง).....
 - (๓.X) แนวทางการพัฒนาที่(รอง).....
- (๔) ยุทธศาสตร์ที่(รอง).....
 - ๔.๑ เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ที่(หลัก/รอง).....
 - ๔.๒ แนวทางการพัฒนาที่(หลัก).....
 - ๔.๓ แนวทางการพัฒนาที่(รอง).....
 - (๔.X) แนวทางการพัฒนาที่(รอง).....

(X) ยุทธศาสตร์ที่(รอง).....

- X.๑ เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ที่(หลัก/รอง).....
- X.๒ แนวทางการพัฒนาที่(หลัก).....
- X.X แนวทางการพัฒนาที่(รอง).....

(สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ วัตถุประสงค์/เป้าหมายรวม/ยุทธศาสตร์
การพัฒนา/เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์/แนวทางการพัฒนา)

๒.๒.๔ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ

- ๑) นโยบายความมั่นคงแห่งชาติที่
- ๒) แผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ รองรับนโยบายที่
- ๓) เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์
- ๔) ตัวชี้วัด
- ๕) กลยุทธ์

(สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ/แผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ/เป้าหมาย/กลยุทธ์)

๒.๑.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง (หากมี)

- ชื่อแผนระดับที่ ๓ ของ.....(หน่วยงานเจ้าของแผน).....
- ชื่อแผนระดับที่ ๓ ของ.....(หน่วยงานเจ้าของแผน).....
- ชื่อแผนระดับที่ ๓ ของ.....(หน่วยงานเจ้าของแผน).....
-

(สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ แผนระดับที่ ๓ โดยสามารถเป็นได้ทั้งแผนระดับ ๓ ของหน่วยงานเอง และหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีแผนระดับ ๓ ที่เกี่ยวข้อง)

ส่วนที่ ๓ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการ ด้าน ระยะที่ ... (พ.ศ. -)

๓.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการ ด้าน

(อธิบายถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการปฏิบัติกรฯ ซึ่งครอบคลุมถึงสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง)

.....

.....

๓.๒ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการ ด้าน ระยะที่ ... (พ.ศ. -)

๓.๒.๑ วัตถุประสงค์

๓.๒.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

๓.๒.๓ แนวทางการดำเนินการ/พัฒนา (ต้องมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของแผนระดับ ๒ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (และแผนย่อย) ที่เกี่ยวข้อง โดยที่การดำเนินการจะต้องสามารถ

นำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายระดับแผนย่อย และเป้าหมายระดับประเด็นได้
อย่างเป็นรูปธรรม)

- ๑) เป้าหมาย/ตัวชี้วัดระดับแนวทางการดำเนินการ/พัฒนา (ตัวชี้วัดเชิง
outcome)
- ๒) กิจกรรมที่ต้องดำเนินการ (จำแนกตามปีงบประมาณ) // ผู้รับผิดชอบ
(ระดับกระทรวง กรม) // การติดตามประเมินผลระดับกิจกรรม
- ๓) โครงการสำคัญ

**๓.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ (หน่วยงานระดับ
กรมหรือเทียบเท่า ขึ้นไป)**

(อธิบายถึงบทบาท หน้าที่ กระบวนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ในการนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่าง
ประสบผลสำเร็จ)

Template แผนปฏิบัติการ ด้าน ระยะที่ ... (พ.ศ. -)



สำเนา

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/ว ๖๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๖ ธันวาคม ๒๕๖๐

เรื่อง แนวทางการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

กราบเรียน/เรียน รอง-นรม., รัฐ-นร., กระทรวง, กรม, เลขา-คสช.

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๑/๖๒๕๕ ลงวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๒๐๔.๒/๒๐๘๕๗ ลงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
ด่วนที่สุด ที่ พม ๐๒๐๘/๑๕๑๕๑ ลงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๔๕๖
ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๑๑๐๔/๕๕๒๘ ลงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐
๖. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๓๒/๑๔๔ ลงวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอเรื่อง
แนวทางการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เพื่อดำเนินการ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอ
ความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือ
ที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ลงมติว่า

๑. เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย

๑.๑ แผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ (ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ)

๑.๒ แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้
ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ และแผนความมั่นคง (ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติเสนอ)

๑.๓ แผนระดับที่ ๓ หมายถึง แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ ๑
และแผนระดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด หรือจัดทำขึ้น
ตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น แผนของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ แผนบูรณาการ
รวมถึงแผนปฏิบัติการทุกระดับ

/๒. ...

๒. เห็นชอบวิธีการเสนอแผนและการตั้งชื่อแผนของแผนในระดับที่ ๑ (ยุทธศาสตร์ชาติ) และแผนระดับที่ ๒ (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ และแผนความมั่นคง) ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ สำหรับการเสนอแผนระดับที่ ๓ ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐเสนอแผนระดับที่ ๓ ไปยังสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อพิจารณากลับกรองตามขั้นตอนที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยในขั้นตอนการจัดทำแผนเพื่อเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้นายกรัฐมนตรีดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ ระบุถึงความสอดคล้องของแผนที่เสนอกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนในระดับที่ ๒ ให้ชัดเจน และควรกำหนดให้มีองค์ประกอบของแผน (เช่น มาตรการ กลยุทธ์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด) ที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงการสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาประเทศตามแนวทางของยุทธศาสตร์ชาติ

๒.๒ มีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม รวมทั้งกลไกการติดตามประเมินผล และควรคำนึงถึงวงเงินของประเทศที่จะดำเนินการตามแผนให้ประสบผลสำเร็จ

๒.๓ กรณีที่แผนส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างกว้างขวาง ก่อนการเสนอแผนเข้าสู่การพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้นายกรัฐมนตรีสั่งการให้หน่วยงานเจ้าของแผนจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างรอบด้าน รวมทั้งประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องกับผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งนี้ ในกรณีที่แผนกำหนดให้ต้องมีการทำงานร่วมกันกับหลายหน่วยงาน (ทั้งภาครัฐ เอกชนและประชาชน) ให้นายกรัฐมนตรีสั่งการให้หน่วยงานเจ้าของแผนหารือร่วมกับหน่วยงาน/ภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการแนวทางการดำเนินการด้วย

๒.๔ การตั้งชื่อแผนในระดับที่ ๓ กำหนดให้ใช้ชื่อว่า “แผนปฏิบัติการด้าน ... ระยะที่ ... (พ.ศ. -)” เว้นแต่ในกรณีที่มิชอบด้วยกฎหมายที่กำหนดชื่อแผนไว้แล้ว

๓. ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรับความเห็นของกระทรวงการคลังและกระทรวงพาณิชย์ไปเพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

๔. ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเร่งรัดการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขร่างพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (เรื่อง สรุปสาระสำคัญการประชุมคณะกรรมการบริหารราชการแผ่นดินเชิงยุทธศาสตร์ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๐) ให้แล้วเสร็จโดยด่วน

๕. ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติดำเนินการชี้แจงและสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการเสนอแผนที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบกับทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐให้ถูกต้องทั่วถึง เพื่อให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐสามารถดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวได้อย่างถูกต้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๖. ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีดำเนินการส่งแผนของส่วนราชการต่าง ๆ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพร้อมด้วยความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคืนหน่วยงานเจ้าของแผน เพื่อถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องนี้ต่อไป

/ศ. ...

๗. มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา ทบทวนกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งการเสนอร่างกฎหมายต่าง ๆ ในอนาคต เพื่อมิให้มีบทบัญญัติ ให้หน่วยงาน/คณะกรรมการต้องเสนอแผนต่อคณะรัฐมนตรีโดยไม่จำเป็น

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบ/จึงเรียนยืนยันมา/จึงเรียนยืนยันมาและถือปฏิบัติต่อไป/
จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ/จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและถือปฏิบัติต่อไป

ขอแสดงความนับถือ (อย่างยิ่ง)

ธีระพงษ์ วงศ์ศิวัชวิลาส

(นายธีระพงษ์ วงศ์ศิวัชวิลาส)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๒๓ (สัปดาห์ธรรม) ๑๕๒๒ (พิมพ์นัส)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

www.soc.go.th

หมายเหตุ อัยการสูงสุด : จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบ
รอง-นรม., รัฐ-นร : จึงเรียนยืนยันมา
กระทรวง : จึงเรียนยืนยันมาและถือปฏิบัติต่อไป
องค์กรอิสระ, คสช. : จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ
กรม : จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและถือปฏิบัติต่อไป

ส่วนที่สี่
ที่ นร ๐๕๐๕/จพ ๑๐

สำเนา

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๕ มีนาคม ๒๕๖๒

เรื่อง (ร่าง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เรียน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ส่วนที่ นร ๑๑๒๐/๑๒๙๓
ลงวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

ตามที่ได้อ่านเรื่อง (ร่าง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ไปเพื่อดำเนินการ
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์
กระทรวงยุติธรรม กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงศึกษาธิการ
กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักข่าวกรองแห่งชาติ
สำนักงานปรมาณู สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงาน ก.พ.
สำนักงาน ก.พ.ร. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
ศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ สำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน สำนักงาน
คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ สำนักงานศาลปกครอง คณะกรรมการป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และสำนักงาน
ทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ในฐานะกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการทรัพยากรน้ำแห่งชาติได้อ่านความเห็น
ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามบัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒ ลงมติว่า

๑. เห็นชอบในหลักการ (ร่าง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ตามที่คณะกรรมการ
ยุทธศาสตร์ชาติเสนอ โดยให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการ
ของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติรับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการต่างประเทศ
กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงวิทยาศาสตร์
และเทคโนโลยี กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ และคณะกรรมการป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติไปประกอบการพิจารณาปรับปรุงร่างแผนแม่บทดังกล่าวให้เหมาะสม
และชัดเจนยิ่งขึ้น แล้วให้นำเสนอประธานกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาต่อไป

/๒. ...

๒. ให้งานของรัฐบาลดำเนินการสนับสนุน พัฒนา และบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการจัดทำตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อประโยชน์ในการติดตาม ประเมินผล การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓. ให้งานของรัฐบาลปรับปรุงแผนระดับ ๓ ในความรับผิดชอบตามนิยามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๔. ให้งานสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติตรวจสอบรายละเอียดความสอดคล้องของแผนการปฏิรูปประเทศกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐ ต่อไป

๕. ให้งานสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อปรับปรุงแผนงาน/โครงการภายใต้ ๑๕ ประเด็นเร่งด่วนในช่วง ๕ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕) ของยุทธศาสตร์ชาติ (Quick Win) ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยให้กำหนดหน่วยงานหลัก และหน่วยงานบูรณาการของแต่ละแผนงาน/โครงการให้ชัดเจน ครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้งานของรัฐบาลส่งข้อมูลการปรับปรุงดังกล่าวไปยังสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยด่วน แล้วให้งานสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรวบรวม และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งในวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

ปัญญาพล ศรีแสงแก้ว

(นายปัญญาพล ศรีแสงแก้ว)

ที่ปรึกษาประจำสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๕๒ (ณัฐนิ/วิชาญ) ๑๕๖๒๒ (เฉลิมขวัญ)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

www.soc.go.th

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ spt55@soc.go.th

ระเบียบ

ว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล
การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ
พ.ศ. ๒๕๖๒

โดยที่พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐ กำหนดให้คณะรัฐมนตรีวางระเบียบเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ และมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ จึงวางระเบียบไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ในระเบียบนี้

“คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ” หมายความว่า คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติตามกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ

“คณะกรรมการปฏิรูป” หมายความว่า คณะกรรมการปฏิรูปประเทศตามกฎหมายว่าด้วยแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

“ระบบ” หมายความว่า ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจัดให้มีขึ้นตามข้อ ๕

ข้อ ๔ การติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ ให้คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติและคณะกรรมการปฏิรูปกระทำผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นหลัก และจะใช้วิธีอื่นตามที่เห็นสมควรร่วมด้วยก็ได้ แต่ต้องไม่สร้างภาระแก่หน่วยงานของรัฐเกินสมควร

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติอาจมอบหมายให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาเรื่องใดเรื่องหนึ่งแทนก็ได้

ข้อ ๕ ให้สำนักงานจัดให้มีการบำรุงรักษาและพัฒนาระบบเพื่อให้คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติและคณะกรรมการปฏิรูปใช้ในการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการ

ตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศตามข้อ ๔ โดยต้องจัดให้มีระบบเพื่อใช้ในการประมวล และวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อประกอบการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลด้วย

ระบบตามวรรคหนึ่งต้องมีช่องทางให้ประชาชนมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันเป็นประโยชน์ต่อการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศด้วย

ให้เป็นหน้าที่ของหัวหน้าหน่วยงานของรัฐแต่ละแห่งที่จะต้องดำเนินการเชื่อมโยงฐานข้อมูล ที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐนั้นเข้ากับระบบที่สำนักงานจัดให้มีขึ้นตามวรรคหนึ่งภายใน ระยะเวลาที่สำนักงานกำหนด เพื่อให้ระบบมีข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์อันจะเป็นประโยชน์ต่อการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐแห่งใดไม่สามารถดำเนินการเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับสำนักงาน ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดตามวรรคสาม ให้ชี้แจงเหตุผลที่ไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ให้ สำนักงานทราบ และร่วมกันกำหนดแนวทางการรายงานรูปแบบอื่นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว

ข้อ ๖ ให้หัวหน้าหน่วยงานของรัฐทุกแห่งดำเนินการให้มีการรายงานผลการดำเนินการ ตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศในระบบตามรายการและภายในระยะเวลาที่สำนักงาน กำหนด ทั้งนี้ สำนักงานจะกำหนดรายการที่หน่วยงานของรัฐแต่ละแห่งจะต้องรายงานให้แตกต่างกัน ตามความเหมาะสมเพื่อการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพก็ได้

รายการตามวรรคหนึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย

- (๑) ข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดแผนงาน โครงการ หรือการดำเนินงาน
- (๒) ความสอดคล้องกับการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ
- (๓) ความก้าวหน้าและผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการ
- (๔) ปัญหาหรืออุปสรรค
- (๕) ข้อเสนอแนะหรือแนวทางแก้ไขในการดำเนินงาน

ในกรณีที่หัวหน้าหน่วยงานของรัฐไม่รายงานผลการดำเนินการตามวรรคหนึ่งภายในระยะเวลา ที่กำหนด หรือรายงานไม่ครบถ้วนตามรายการที่กำหนด ให้สำนักงานแจ้งให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัด หรือหัวหน้าองค์กรในฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ องค์กรอิสระ และองค์กรอัยการทราบพร้อมด้วยเหตุผล โดยเร็ว

ข้อ ๗ ในกรณีที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ หรือคณะกรรมการปฏิรูป เห็นสมควร ให้เพิ่มรายการใดในระบบเพื่อให้การติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ให้สำนักงานพัฒนาระบบให้มีรายการ ข้อมูลดังกล่าวโดยเร็ว

ข้อ ๘ ในกรณีที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ หรือคณะกรรมการปฏิรูปต้องการข้อมูลในระดับพื้นที่ ให้สำนักงานแจ้งให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำรายงานข้อมูลดังกล่าวและส่งให้สำนักงานเพื่อนำเสนอคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติหรือคณะกรรมการปฏิรูปเพื่อพิจารณาต่อไป

หัวหน้าหน่วยงานของรัฐที่ได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่งต้องจัดให้มีการจัดทำรายงานข้อมูลและส่งให้สำนักงานภายในระยะเวลาที่สำนักงานกำหนด

ให้นำความในข้อ ๖ วรรคสาม มาใช้บังคับแก่กรณีที่หัวหน้าหน่วยงานของรัฐไม่จัดทำรายงานข้อมูลตามวรรคหนึ่ง หรือรายงานข้อมูลไม่ครบถ้วนตามที่ได้รับแจ้งจากสำนักงาน ด้วยโดยอนุโลม

ข้อ ๙ ให้สำนักงานจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินการประจำปีในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศเสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติหรือคณะกรรมการปฏิรูป แล้วแต่กรณี หัวหน้าองค์กรในฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ องค์กรอิสระ และองค์กรอัยการ ทราบ และให้สำนักงานเสนอรายงานความคืบหน้าในการดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศต่อคณะรัฐมนตรีทราบเพื่อรายงานต่อรัฐสภาทุกสามเดือนต่อไปด้วย

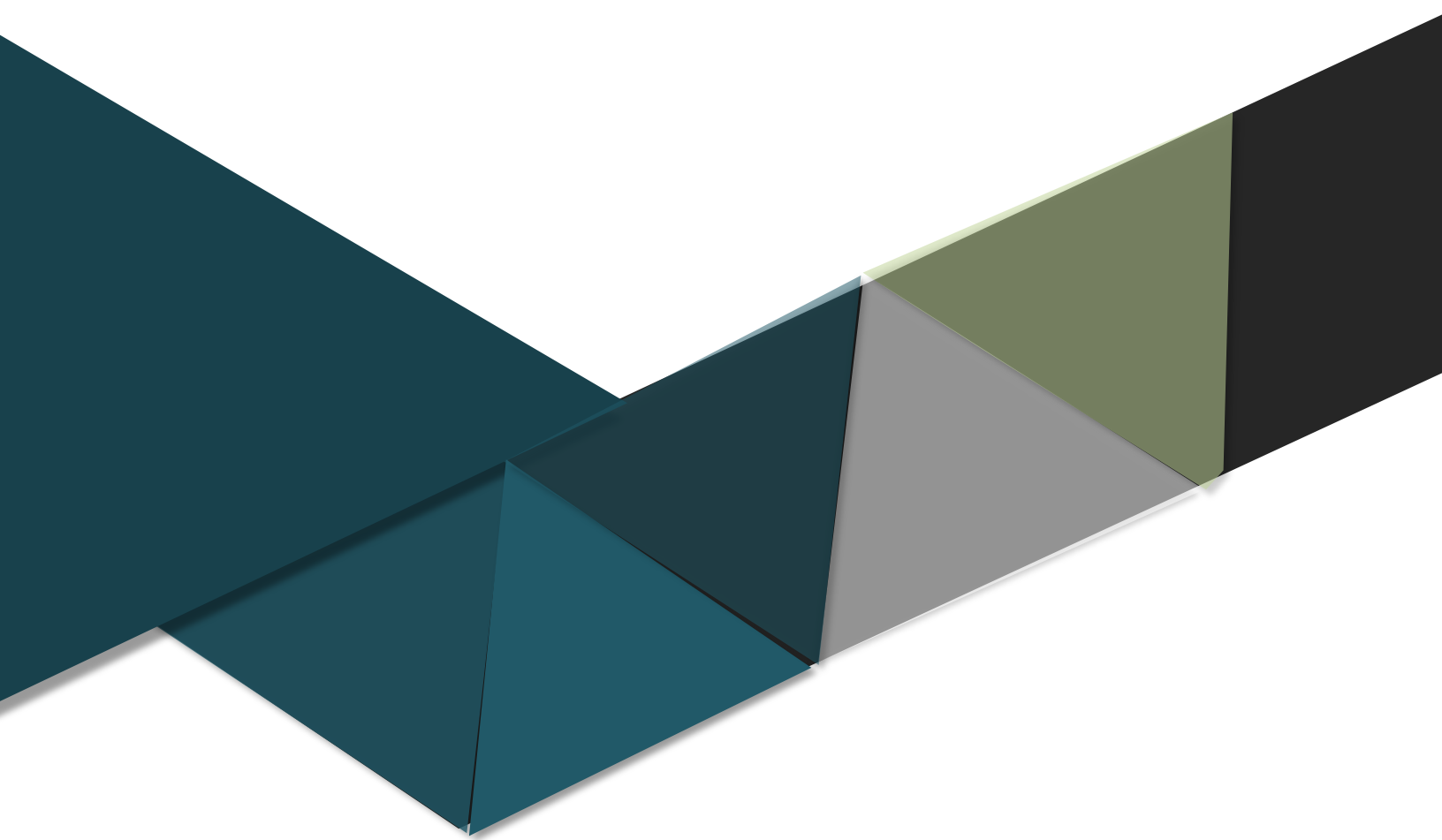
ข้อ ๑๐ ให้สำนักงานประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศตามแนวทางและระยะเวลาที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ แล้วแต่กรณี กำหนด แล้วรายงานคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติหรือคณะกรรมการปฏิรูปเพื่อพิจารณา และเมื่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติหรือคณะกรรมการปฏิรูปมีมติเป็นประการใด ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติหรือคณะกรรมการปฏิรูปนั้น และให้สำนักงานรายงานคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบด้วย

ข้อ ๑๑ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามระเบียบนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๘ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

นายกรัฐมนตรี



NESDC

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ 02 -280-4085 ต่อ 6230, 6228, 6229

หรือ Email: nscr@nesdb.go.th

