



สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔



สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

แผนยุทธศาสตร์
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔



สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ ๑	ลักษณะที่สำคัญของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๑.๑	โครงสร้างสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ๑-๑
๑.๒	ภารกิจและอำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ๑-๓
๑.๓	การดำเนินการภายใต้กฎหมาย ๑-๑๓
ส่วนที่ ๒	สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๒.๑	สภาพแวดล้อมของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ๒-๑
๒.๒	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและความคาดหวัง ๒-๗
๒.๓	การกำหนดเป้าหมายการพัฒนาสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ระยะ ๒๐ ปี ๒-๘
ส่วนที่ ๓	แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
๓.๑	วิสัยทัศน์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ๓-๑
๓.๒	พันธกิจสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ๓-๑
๓.๓	ค่านิยมสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ๓-๒
๓.๔	ยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ๓-๒
ส่วนที่ ๔	แผนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
ส่วนที่ ๕	การนำยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ สู่การปฏิบัติ
๕.๑	หลักการพื้นฐานที่สำคัญในการถ่ายทอดยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ ๕-๑
๕.๒	แนวทางการจัดการยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง ๕-๒
ภาคผนวก ก	แผนที่ยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
ภาคผนวก ข	แผนที่ความเชื่อมโยงระหว่าง แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม กับ ยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
ภาคผนวก ค	คำอธิบายตัวชี้วัด

ส่วนที่ ๑:

ลักษณะที่สำคัญขอ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



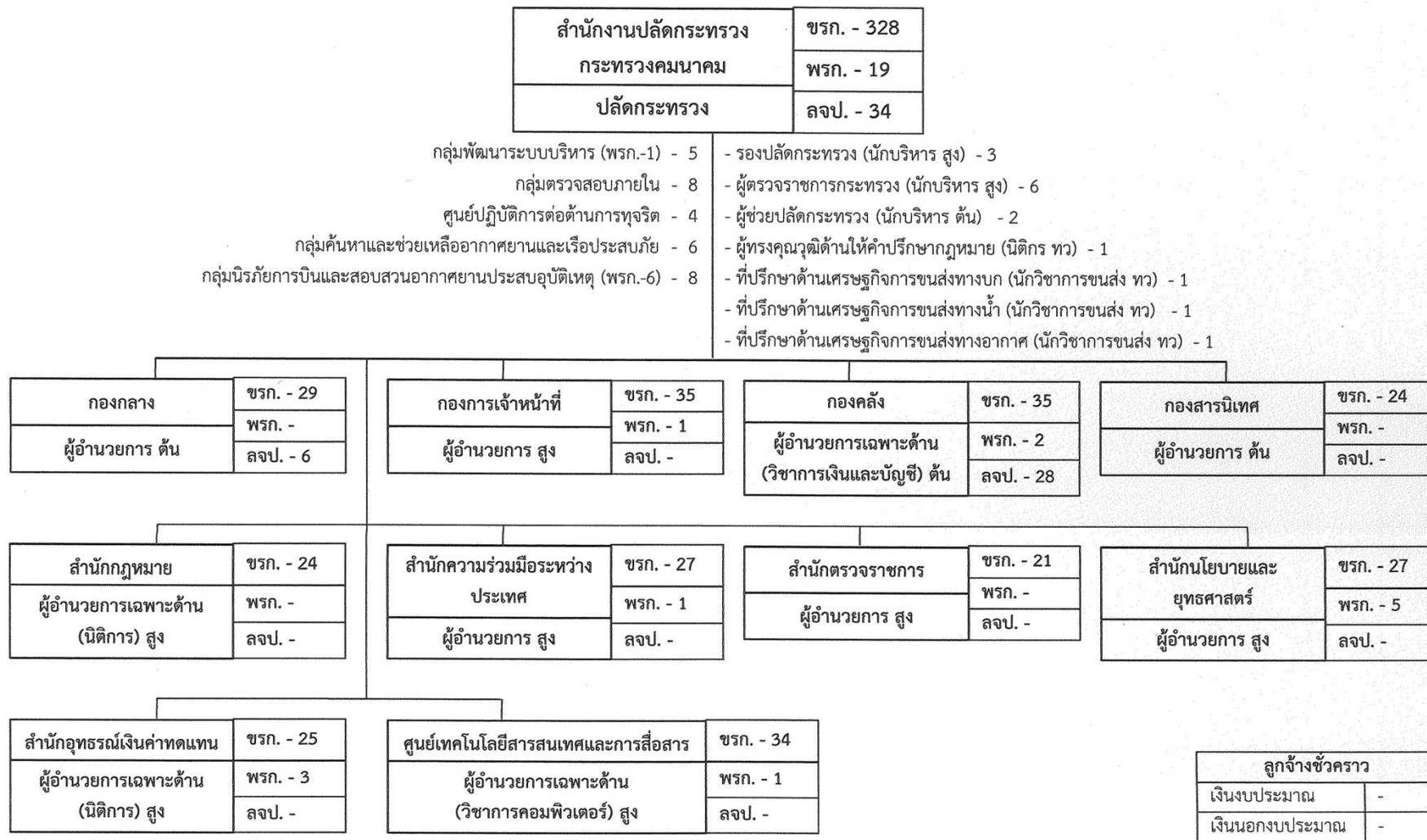


ส่วนที่ ๑

ลักษณะที่สำคัญของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

๑.๑ โครงสร้างสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ ส่วนราชการในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมี ๑๓ หน่วยงาน และกระทรวงคมนาคมได้มีการออกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๖ เพิ่มศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต เป็นหน่วยงานในสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้มีพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๕๕ ทำให้กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสพภัย และกลุ่มงานนิรภัยการบินและสอบสวนทางอากาศยานประสบอุบัติเหตุ เป็นหน่วยงานใหม่ของสำนักงานปลัดกระทรวง ดังนั้นสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมจึงมี ๑๕ หน่วยงาน ดังแสดงแผนภูมิโครงสร้างและอัตรากำลังในรูปที่ ๑.๑-๑ นอกจากนี้ ยังมีสำนักงานรัฐมนตรี ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



รูปที่ ๑.๑-๑ แผนภูมิโครงสร้างและอัตรากำลัง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ข้อมูล ณ วันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๙)



๑.๒ การกิจและอำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) มีภารกิจหลักในด้านการเป็นศูนย์กลางการบริหารของกระทรวงคมนาคม (คค.) ในการพัฒนายุทธศาสตร์ และแปลงนโยบายของกระทรวงเป็นแผนปฏิบัติ จัดสรรทรัพยากรและบริหารราชการทั่วไป รวมทั้งงานกำกับและเร่งรัดตรวจสอบ ติดตามและประเมินผล การปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงให้บรรลุเป้าหมายและเกิดผลสัมฤทธิ์ตามภารกิจของกระทรวง ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ กำหนดอำนาจหน้าที่ ๑๐ ประการ ดังนี้

๑. ศึกษา วิเคราะห์ จัดทำข้อมูลเพื่อเสนอแนะรัฐมนตรีในการกำหนดนโยบาย เป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ของกระทรวง
๒. พัฒนายุทธศาสตร์การบริหารของกระทรวง รวมทั้งแปลงนโยบายเป็นแนวทางและแผนปฏิบัติราชการ
๓. จัดสรรและบริหารทรัพยากรของกระทรวง
๔. กำกับ เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล รวมทั้งประสานการปฏิบัติราชการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวง
๕. กำหนดบทบาท และแนวทางความร่วมมือและความช่วยเหลือกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศด้านการขนส่งและจราจร
๖. ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจราชการของผู้ตรวจราชการกระทรวงและเรื่องราวร้องทุกข์
๗. ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่กิจกรรม ข้อมูลข่าวสารการขนส่งและจราจร
๘. ดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายในความรับผิดชอบของกระทรวงและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งงานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญา งานคดีปกครองและงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวง
๙. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้ในการบริหารงานและการบริการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวง
๑๐. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ซึ่งแต่ละหน่วยงานภายในสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจแบ่งตามลักษณะงานได้ดังต่อไปนี้



๑) กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร (กพบ.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการเสนอแนะและให้คำปรึกษา เกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม
- (๒) ลักษณะงานด้านการกำกับดูแลและการประเมินผล เกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการ ซึ่งเป็นกลุ่มงานที่ดำเนินการอยู่ภายใน สปค.
- (๓) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม การปรับโครงสร้างองค์กร ปฏิบัติภารกิจหน้าที่และงานที่ได้รับมอบหมายซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับส่วนราชการและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม
- (๔) ลักษณะงานด้านการประสานงาน เกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการ ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานกลางภายในประเทศ

๒) กลุ่มตรวจสอบภายใน (กตส.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๒ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการตรวจสอบเกี่ยวกับการบริหาร การเงิน และการบัญชี ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม
- (๒) ลักษณะงานด้านการสนับสนุนการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการปฏิบัติงานงานที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานกลางภายในประเทศ

๓) กองกลาง (กก.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงาน ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการดำเนินการปฏิบัติงานและสนับสนุนการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับงานบริหารทั่วไป งานสารบรรณ งานห้องสมุด งานช่วยอำนวยความสะดวก งานเผชิญหน้าเหตุวิกฤต และงานที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งการปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับ ผู้บริหารระดับสูง หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานราชการอื่นๆ และประชาชน
- (๒) ลักษณะงานด้านการให้บริการและการจัดการเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร ระบบข้อมูลข่าวสาร การจัดเก็บข้อมูลเอกสารทางราชการ การค้นหา ให้ยืม และทำลายเอกสารตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงานสารบรรณ พ.ศ.๒๕๒๖ และแก้ไขเพิ่มเติม



- (๓) ลักษณะงานด้านการประสานงานผู้บริหารระดับสูง คณะรัฐมนตรีและรัฐสภา หน่วยงานในสังกัด สปค. สรค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อประสานการดำเนินงานต่าง ๆ ให้สำเร็จลุล่วง
- (๔) ลักษณะงานด้านการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการของกองกลาง รวมไปถึงแผนงานด้านสังคม ได้แก่ แผนพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ แผนปฏิบัติการดำเนินงานรองรับสิทธิผู้สูงอายุ แผนงานด้านสิทธิมนุษยชน งานสมัชชาสุขภาพ และแผนงานที่มีใช้ภารกิจของส่วนราชการใด

๔) ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต (ศปท.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการเสนอแนะ เกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบของส่วนราชการ ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานกลางภายในประเทศ
- (๒) ลักษณะงานด้านการประสานงาน เกี่ยวกับการปฏิบัติและการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบของส่วนราชการ ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานกลางภายในประเทศ
- (๓) ลักษณะงานด้านการกำกับดูแลและการประเมินผล เกี่ยวกับการปฏิบัติและการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบของส่วนราชการ จริยธรรมข้าราชการพลเรือน ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานกลางภายในประเทศ
- (๔) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติงานเกี่ยวกับแผนการปฏิบัติ/รายงานและการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบของส่วนราชการ ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานกลางภายในประเทศ

๕) กลุ่มนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ (กนย.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการวิเคราะห์ พิจารณาศึกษาและรับผิดชอบงาน เกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทางอากาศภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นๆ ภายในประเทศ และระหว่างประเทศ



- (๒) ลักษณะงานด้านการประสานดูแลงานเกี่ยวกับนิรภัยการบินและการสอบสวน ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นๆภายในประเทศ และหน่วยงานระหว่างประเทศ
- (๓) ลักษณะงานด้านการเสนอแนะและให้คำปรึกษา เกี่ยวกับการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในด้านนิรภัยการบินและสอบสวนด้านการบินพลเรือน
- (๔) ลักษณะงานด้านการรวบรวม จัดทำและปฏิบัติงาน เกี่ยวกับข้อมูล/สถิติ/ระบบการติดตามเกี่ยวกับการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นๆ ภายในประเทศและหน่วยงานระหว่างประเทศ

๖) สำนักกฎหมาย (สกม.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๓ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะด้านการดำเนินงาน ปฏิบัติงานและสนับสนุนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับงานด้านกฎหมาย ระเบียบที่อยู่ในอำนาจ คค. งานนิติกรรม/สัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งอาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นๆ เว้นแต่งานคดีอุทธรณ์เงินค่าทดแทน และงานที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งในและนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม
- (๒) ลักษณะด้านการให้คำปรึกษาเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับและคำสั่ง ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งในและนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม
- (๓) ลักษณะด้านการพัฒนาเกี่ยวกับกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งในและนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม

๗) กองการเจ้าหน้าที่ (กจ.)

เป็นกลุ่มที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๒ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการบริหาร เกี่ยวกับงานบุคคล ซึ่งเป็นกลุ่มงานที่ดำเนินการอยู่ภายใน สปค.
- (๒) ลักษณะงานด้านการจัด ปฏิบัติงาน สนับสนุนการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับระบบงานการปฏิบัติงาน งานที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานกลางภายในประเทศ



๘) สำนักตรวจราชการ (สต.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการตรวจราชการเรื่องราวร้องทุกข์ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวง การปฏิบัติงานงานที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานภายในประเทศ
- (๒) ลักษณะงานด้านการให้คำแนะนำ เกี่ยวกับงานตรวจราชการ เรื่องราวร้องทุกข์ ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวง ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานภายในประเทศ
- (๓) ลักษณะงานด้านการกำกับดูแลและการประเมินผล เกี่ยวกับระบบตรวจราชการ เรื่องราวร้องทุกข์ ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานภายในประเทศ
- (๔) ลักษณะงานด้านการพัฒนา เกี่ยวกับระบบตรวจราชการ เรื่องราวร้องทุกข์ ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยงานราชการภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม

๙) สำนักอุทธรณ์เงินค่าทดแทน (สอ.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการพิจารณาอุทธรณ์งานคดีเงินค่าทดแทน รวมทั้งการดำเนินการในเรื่องอื่น ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานรัฐบาลและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ นอกจากนี้ยังเกี่ยวข้องกับประชาชนที่ขออุทธรณ์เงินค่าทดแทน
- (๒) ลักษณะงานด้านการกำกับดูแลและการประเมินผล ทบทวน เกี่ยวกับการวางหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติงานด้านการเวนคืน
- (๓) ลักษณะงานด้านการเสนอแนะและให้คำปรึกษา เกี่ยวกับการให้คำปรึกษาแนะนำด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานรัฐบาลและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
- (๔) ลักษณะงานด้านการประสานงาน เกี่ยวกับการประสานการใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวง



๑๐) สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ (สร.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๕ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการจัดทำยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือกับต่างประเทศและการจัดทำฐานข้อมูลความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวข้องกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานระหว่างประเทศต่าง ๆ
- (๒) ลักษณะงานด้านการกำกับดูแลและการประเมินผล เกี่ยวกับการกำหนดบทบาทในการประชุม เจรจา และจัดทำความตกลงระหว่างประเทศ
- (๓) ลักษณะงานด้านการศึกษา เกี่ยวกับการวิเคราะห์ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความตกลงระหว่างประเทศ
- (๔) ลักษณะงานด้านการเสนอแนะและให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการเสนอความเห็นที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง
- (๕) ลักษณะงานด้านการประสานงาน เกี่ยวกับการติดต่อประสานงานและเป็นหน่วยงานกลาง (Focal Point) สำหรับการประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวง ส่วนราชการอื่นและหน่วยงาน/องค์กรระหว่างประเทศ

๑๑) สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ (สนย.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการศึกษาวิเคราะห์จัดทำแผนงานและงบประมาณ
- (๒) ลักษณะงานด้านการประสานและบูรณาการระหว่างหน่วยงานในสังกัด
- (๓) ลักษณะงานด้านกลั่นกรองการวิเคราะห์โครงการของหน่วยงานในสังกัด
- (๔) ลักษณะงานด้านกำกับ ติดตาม และประเมินผลงาน/โครงการของหน่วยงานในสังกัด

๑๒) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ศทท.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๖ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติงาน
- (๒) ลักษณะงานด้านการบริหารจัดการงานบูรณาการข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมขนส่ง
- (๓) ลักษณะงานด้านการติดตามประเมินผล
- (๔) ลักษณะงานด้านการบูรณาการ
- (๕) ลักษณะงานด้านการประสานงาน
- (๖) ลักษณะงานด้านการเสนอแนะให้คำปรึกษา



๑๓) กองคลัง (กค.)

มีภารกิจในลักษณะงานด้านการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การบริหารงบประมาณ การพัสดุ อาคารสถานที่และยานพาหนะ การปฏิบัติงาน งานที่ได้รับมอบหมาย โดยดำเนินงานสนับสนุนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ

๑๔) กองสารนิเทศ (กส.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๓ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการกิจกรรม ความรู้ ความก้าวหน้า ผลงานของกระทรวงคมนาคม ให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานภายนอก การวางแผนประชาสัมพันธ์ของกระทรวงและหน่วยงานในสังกัดตามแผนงาน/โครงการ การกิจ งานโฆษกกระทรวง งานผลิตสื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่
- (๒) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการการประชาสัมพันธ์งานของ คค. การปฏิบัติงานงานที่ได้รับมอบหมาย งานวิเคราะห์ประเด็นข่าว งานนิทรรศการ งานถ่ายภาพ วิดีทัศน์ และตัดต่อวีดิทัศน์ เกี่ยวกับกิจกรรม โดยดำเนินงานสนับสนุนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานภายนอก
- (๓) ลักษณะงานด้านการประสานความร่วมมือ เกี่ยวข้องกับการประชาสัมพันธ์งานของ คค. โดยดำเนินงานสนับสนุนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานภายนอก

๑๕) กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภัย (กขย.)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการวิเคราะห์ พิจารณา เสนอแนะ กฎระเบียบ/เงื่อนไข/ข้อคิดเห็น เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภัย ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานกลางภายในประเทศและองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ
- (๒) ลักษณะงานด้านการประชุม ร่วมประชุม จัดประชุม จัดการฝึกซ้อม เพื่อให้ข้อคิดเห็น กำหนดกฎเกณฑ์ วิธีปฏิบัติ เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภัย ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานกลางภายในประเทศและองค์กรระหว่างประเทศต่างๆ
- (๓) ลักษณะงานด้านการประสานงาน เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภัย รับแจ้งเหตุการณ์ ทางด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ควบคุม การปฏิบัติงาน ในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสภัยจากอากาศยานและเรือผ่านระบบการค้นหาและช่วยเหลือด้วยดาวเทียม ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับ



หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานกลางภายในประเทศและองค์กรระหว่างประเทศต่างๆ

- (๔) ลักษณะงานด้านการดำเนินการ ตรวจสอบ สนับสนุน เกี่ยวกับเงื่อนไข รายละเอียดด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานกลางภายในประเทศและองค์กรระหว่างประเทศต่างๆ

๑๖) สำนักงานรัฐมนตรี (สรค.)

ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการดำเนินการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการพิจารณาเรื่องราวร้องทุกข์ การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำเสนอต่อรัฐมนตรี การสนับสนุนการปฏิบัติภารกิจของรัฐมนตรี
- (๒) ลักษณะงานด้านการวิเคราะห์ กลั่นกรองข้อมูล เพื่อนำเสนอต่อรัฐมนตรี
- (๓) ลักษณะงานด้านการเสนอแนะและให้คำปรึกษาข้อคิดเห็นต่อรัฐมนตรี
- (๔) ลักษณะงานด้านการประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา เกี่ยวกับการตอบกระทู้ชี้แจงญัตติ ร่างพระราชบัญญัติ และกิจการอื่นทางการเมือง

๑๗) ผู้บริหารระดับสูง

ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย

๑๗.๑) ปลัดกระทรวงคมนาคม

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๓ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการกำกับการทำงาน การควบคุมราชการประจำกระทรวง การเป็นผู้บังคับบัญชาข้าราชการใน และรับผิดชอบการปฏิบัติราชการของ สปค.
- (๒) ลักษณะงานด้านการประสานงานการปฏิบัติงานของส่วนราชการในสังกัดกระทรวง ให้มีความสอดคล้องกัน ดำเนินการเกี่ยวกับการวางแผนให้มีการใช้ทรัพยากรของส่วนราชการต่าง ๆ ร่วมกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ความคุ้มค่า และบรรลุเป้าหมายของกระทรวง การแปลงนโยบายไปสู่แนวทางและแผนปฏิบัติ
- (๓) ลักษณะงานด้านการประเมินผล เปรียบเทียบ ติดตาม การปฏิบัติราชการของส่วนราชการในสังกัดกระทรวง

๑๗.๒) รองปลัดกระทรวงคมนาคม (อำนวยการ)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๓ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวง ในการสั่งการ/อนุญาตอนุมัติ/คัดเลือก/กลั่นกรอง เกี่ยวกับการบริหารงานบุคคล การปฏิบัติงานของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานรัฐมนตรี



- (๒) ลักษณะงานด้านการบริหาร เกี่ยวกับการพิจารณาอนุมัติการสั่งซื้อหรือสั่งจ้าง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การสั่งการ อนุญาต อนุมัติ เกี่ยวกับการสั่งซื้อ สั่งจ้างที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของ สปค. การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ เงินนอกงบประมาณ เงินอุดหนุนราชการ การลา/การคัดเลือกบุคคลไปศึกษา ฝึกอบรม รวมทั้งการลาที่เกินกว่าอำนาจหน้าที่ของผู้มีอำนาจอนุมัติ
- (๓) ลักษณะงานด้านการกำกับ ดูแล ติดตาม การปฏิบัติงาน ของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ คือ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สถาบันการบินพลเรือน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานรัฐมนตรี

๑๗.๓) รองปลัดกระทรวงคมนาคมด้านโครงสร้างพื้นฐาน

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๑ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน ติดตามการดำเนินงาน ของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

๑๗.๔) รองปลัดกระทรวงด้านการขนส่ง

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๑ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน ติดตามการดำเนินงาน ของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรมท่าอากาศยาน การท่าเรือแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัท ขนส่ง จำกัด บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

๑๗.๕) ผู้ช่วยปลัดกระทรวง (เลขที่ตำแหน่ง ๓๔๓)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๒ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านปฏิบัติงานเป็นผู้แทนปลัดกระทรวงหรือผู้บริหารระดับสูงในการเข้าร่วม ประชุมการเข้าร่วมประชุมในคณะกรรมการต่างๆ เพื่อการพิจารณาให้ความเห็นและ ตัดสินใจแก้ปัญหา
- (๒) ลักษณะงานด้านการกำกับดูแล การติดตามประเมินผล การดำเนินงานด้าน การพัฒนาบุคคล งานส่งเสริมคุณภาพชีวิต การสรรหา บรรจุ แต่งตั้งของ สปค. งานด้านการประเมินผลงานทางวิชาการและทั่วไป ของ สปค. และ คค. รวมทั้งงาน ของกลุ่มพัฒนาระบบบริหารและศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริต



๑๗.๖) ผู้ช่วยปลัดกระทรวง (เลขที่ตำแหน่ง ๓๔๔)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๓ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการเป็นผู้แทนปลัดกระทรวงหรือผู้บริหารระดับสูงในการเข้าร่วมประชุมการเข้าร่วมประชุมในคณะกรรมการต่างๆ เพื่อการพิจารณาให้ความเห็นและตัดสินใจแก้ปัญหา
- (๒) ลักษณะงานด้านการบริหารงานในฐานะผู้ช่วยปลัดในการควบคุมกำกับดูแล ติดตาม การดำเนินงาน ด้านการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ สปค. แผนประชาสัมพันธ์ แผนข้อมูล ข่าวสาร แผนศูนย์ปลอดภัยคมนาคม แผนการใช้จ่ายของ สปค. การกำหนดแนวทาง การดำเนินงาน การควบคุมกำกับดูแลด้านงบประมาณ งานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม งานช่วยอำนวยความสะดวก งานบริหารทั่วไป การดำเนินงานตามมติรัฐมนตรี งานสารนิเทศ
- (๓) ลักษณะงานด้านการพิจารณา กลั่นกรอง การพิจารณาการจ่ายค่าจ้าง ค่าตอบแทน สวัสดิการของลูกจ้างประจำ การตรวจสอบการอนุมัติการจัดซื้อจัดจ้าง

๑๗.๗) ผู้ตรวจราชการกระทรวง

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๓ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติงานในการติดตามประเมินผลการตรวจราชการ การรายงาน ผู้บังคับบัญชา/ปลัดกระทรวงให้ทราบถึงผลการปฏิบัติงาน
- (๒) ลักษณะงานด้านการดำเนินการตรวจราชการ การสั่งการผู้รับการตรวจให้ปฏิบัติตาม เรื่องใดเรื่องหนึ่งให้ถูกต้องตามกฎหมาย จดเว้นการปฏิบัติเรื่องใดๆ ระหว่างการตรวจ ราชการไว้ก่อน ให้เจ้าหน้าที่รัฐชี้แจง ให้ถ้อยคำ ส่งเอกสารหลักฐาน เรียกประชุม เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อชี้แจง แนะนำ หรือปรึกษาหารือในการแก้ไขปัญหา
- (๓) ลักษณะงานด้านการสอบข้อเท็จจริง สืบสวน สอบสวน การปฏิบัติราชการของผู้รับ ตรวจราชการ เมื่อได้รับการร้องเรียนเพื่อสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ แก้ไขปัญหา

๑๗.๘) ที่ปรึกษา (บก/น้ำ/อากาศ)

มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ ๔ ลักษณะงานหลัก ได้แก่

- (๑) ลักษณะงานด้านการปฏิบัติงานเป็นผู้แทนการเข้าร่วมประชุมระดับสูง และการปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย
- (๒) ลักษณะงานด้านการวิเคราะห์วิจัยและการพัฒนา เพื่อการพัฒนาระบบขนส่งและ การจัดระบบข่ายการขนส่ง
- (๓) ลักษณะงานด้านการกำหนดมาตรฐาน การตรวจสอบมาตรฐานด้านการขนส่ง
- (๔) ลักษณะงานด้านการให้คำปรึกษา เสนอแนะ และเสนอความเห็นในแผนงานโครงการ ขนาดใหญ่ ที่เกี่ยวกับทางเศรษฐกิจและทางวิชาการในสาขาการขนส่งที่ได้รับมอบหมาย



๑.๓ การดำเนินการภายใต้กฎหมาย

ในการดำเนินการตามภารกิจของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นไปตามกฎหมายเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

(๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖

พระราชบัญญัติดังกล่าวได้ตรารขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการปฏิบัติราชการ เพื่อให้การปฏิบัติงานของส่วนราชการตอบสนองต่อการพัฒนาประเทศ และให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยการบริหารราชการและการปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการต้องยึดหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีซึ่งเป็นการบริหารราชการเพื่อบรรลุเป้าหมาย ๗ ประการดังต่อไปนี้

- เกิดประโยชน์สุขของประชาชน
- เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ
- มีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าในเชิงภารกิจของรัฐ
- ไม่มีขั้นตอนการปฏิบัติงานเกินความจำเป็น
- มีการปรับปรุงภารกิจของส่วนราชการให้ทันต่อสถานการณ์
- ประชาชนได้รับการอำนวยความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ
- มีการประเมินผลการปฏิบัติราชการอย่างสม่ำเสมอ

(๒) กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. ๒๕๕๒

(๓) กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๖

(๔) พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๕๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘

กฎกระทรวงและพระราชกำหนดดังกล่าว ได้กำหนดโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการและอำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ตามภารกิจของหน่วยงานและสภาพของงาน อันจะทำให้การปฏิบัติภารกิจตามอำนาจหน้าที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ส่วนที่ ๒:

สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลง ที่มีผลต่อสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม





ส่วนที่ ๒

สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

๒.๑ สภาพแวดล้อมของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ถือเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่สุดที่ใช้ในการวิเคราะห์สภาพการณ์ที่มีผลต่อสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วยการวิเคราะห์ ๓ ส่วนหลัก ได้แก่ สภาพแวดล้อมภายนอกในระดับทั่วไป สภาพแวดล้อมภายนอกในระดับการดำเนินงาน และสภาพแวดล้อมภายใน ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกมีเป้าหมายเพื่อบ่งชี้ประเด็นที่เป็นโอกาส อุปสรรค และความท้าทาย และการวิเคราะห์ปัจจัยภายในมีเป้าหมายเพื่อบ่งชี้ประเด็นที่เป็นจุดแข็ง จุดอ่อน และความท้าทายเช่นกัน ผลการศึกษาในแต่ละส่วนสรุปได้ดังนี้

๒.๑.๑ สภาพแวดล้อมภายนอกในระดับทั่วไป

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกในระดับทั่วไป เพื่อค้นหา “โอกาส” และ “อุปสรรค/ความท้าทาย” ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้ ได้ใช้กรอบทฤษฎี PESTLE เพื่อกำหนดปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ โดยผลการศึกษาสรุปแยกตามประเด็นต่างๆ ดังนี้

- ๑) **Political Factors** สามารถส่งผลกระทบเชิงบวก โดยการเป็นโอกาสในการดำเนินงานของ สปค. ได้ เนื่องจากรัฐบาลให้ความสำคัญกับโครงการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ทำให้ สปค. สามารถขับเคลื่อนแผนงานไปสู่การปฏิบัติได้ดียิ่งขึ้น ในทางตรงกันข้ามสามารถส่งผลกระทบที่เป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการดำเนินงานของ สปค. เนื่องจากความไม่มั่นคงทางการเมือง ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบริหารรวมถึงผู้บริหารระดับสูงบ่อยครั้ง ซึ่งทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องของนโยบายการดำเนินงาน นอกจากนี้แล้วยังพบความท้าทายที่สำคัญ คือการที่รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง จะเป็นตัวกระตุ้นให้ สปค. ต้องดำเนินงานอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อการขับเคลื่อนแผนงานโครงการต่าง ๆ ให้สำเร็จลุล่วงมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามเป้าหมาย
- ๒) **Economic Factors** พบว่า สามารถเป็นโอกาสในการดำเนินงานเนื่องจากการเติบโตทางเศรษฐกิจทำให้ประเทศมีรายได้มากขึ้น รวมทั้งการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในภูมิภาคทำให้รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งมากขึ้น สปค. จึงสามารถดำเนินงานขับเคลื่อนแผนงานโครงการได้อย่างรวดเร็วและมีโอกาสได้รับการจัดสรรงบประมาณมากขึ้น และในทางตรงกันข้ามก็ทำให้เกิดอุปสรรค ได้แก่ การต้องติดต่อประสานงานกับต่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งความแตกต่างทางภาษาและปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจทำให้เกิดอุปสรรคในการดำเนินงาน และในส่วนของความท้าทายนั้น เป็นส่วนที่สืบเนื่องมาจากอุปสรรค ซึ่งทำให้ทำให้งานบุคลากรต้องพัฒนาทักษะความรู้ความสามารถเพิ่มขึ้น เพื่อก้าวข้ามอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการต้องติดต่อประสานงานกับต่างประเทศ



- ๓) **Socio-Cultural Factors** พบสภาพที่เป็นโอกาส คือ การที่สังคมไทยให้ความสำคัญกับความอาวุโส ประสพการณ์การทำงาน ทำให้สามารถมอบหมายงานจากผู้บริหารและหัวหน้างานไปสู่การปฏิบัติ ได้อย่างราบรื่น และในทางตรงกันข้ามทำให้เกิดสภาพที่เป็นอุปสรรค คือ ข้าราชการของ สปก. มีช่องว่างระหว่างช่วงอายุมาก หากข้าราชการผู้ใหญ่มากเกินไปจะทำให้ข้าราชการรุ่นหลัง ขาดการขึ้นนำการทำงานที่ต่อเนื่อง และในส่วนของความท้าทายนั้น ได้แก่ การเปลี่ยนแปลง ของสภาพสังคมที่มีความเปิดกว้างต่อข้อมูลข่าวสาร การก้าวสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้ สปก. ต้องปรับตัวในการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพการทำงานสูงขึ้น มีความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน เพื่อรับมือกับความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- ๔) **Technology Factors** พบสภาพการณ์ที่เป็นโอกาสที่สำคัญ คือ เทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้น จะเป็นตัวช่วยในการดำเนินงานของ สปก. ทั้งการจัดเก็บข้อมูลและการประสานการดำเนินงาน ระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในทางตรงกันข้ามพบสภาพที่เป็นอุปสรรคที่สำคัญ ได้แก่ ความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีที่ทำให้ สปก. ต้องปรับตัวให้ทันต่อความ เปลี่ยนแปลง และในส่วนของความท้าทายนั้น พบว่า การยกระดับหน่วยงานไปสู่หน่วยงานดิจิทัล ทำให้ สปก. ต้องปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้ทันกับการใช้เทคโนโลยีให้เกิดประโยชน์ต่อ การดำเนินงาน
- ๕) **Legal Factors** พบสภาพที่เป็นโอกาสที่สำคัญ คือ หน่วยงานมีความตื่นตัวต่อการพัฒนาปรับปรุง กฎหมายให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง ซึ่งส่งผลให้ สปก. สามารถใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือหนึ่ง ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ในทางตรงกันข้ามพบสภาพที่เป็น อุปสรรคสำคัญ คือ ถึงแม้หน่วยงานจะตื่นตัวในการปรับปรุงกฎหมาย แต่ก็ยังพบว่ากฎหมาย ในหลายส่วนที่ยังล้าสมัยกลับกลายเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการดำเนินงาน
- ๖) **Environmental Factors** พบสภาพที่เป็นโอกาสที่สำคัญ คือ ประเทศไทยตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ ที่ไม่ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติมากนัก ซึ่งทำให้การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งเป็นไปได้อย่างต่อเนื่อง และในทางตรงกันข้ามก็พบสภาพที่เป็นอุปสรรค คือ ความเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติทำให้การพัฒนาการคมนาคมขนส่งต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

๒.๑.๒ สภาพแวดล้อมภายนอกระดับการดำเนินงาน

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกในระดับการดำเนินงาน เพื่อค้นหา “โอกาส” และ “อุปสรรค/ความท้าทาย” ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้ โดยการกำหนดประเด็นปัจจัยที่สามารถ สร้างผลกระทบต่อการดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดให้ วิเคราะห์ปัจจัยทั้งสิ้น ๔ ปัจจัย ผลการศึกษารูปแยกตามประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- ๑) **ปัจจัยด้านสาธารณะชน** พบสภาพที่เป็นโอกาสที่สำคัญ ได้แก่ การได้รับการสนับสนุนจากสังคม/ ชุมชนและสื่อมวลชนในโครงการที่ได้รับก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคม/ชุมชนโดยรวม และในทาง ตรงกันข้ามอาจทำให้เกิดการต่อต้านในโครงการที่ส่งผลกระทบเชิงลบต่อสังคม ซึ่งถือเป็น อุปสรรคที่สำคัญของการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ



- ๒) **ปัจจัยด้านผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน** พบสภาพที่เป็นโอกาสที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาของกลุ่มสถานศึกษาที่ผลิตบุคลากร งานวิจัยที่มีประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบขนส่งมากขึ้น ทำให้มีองค์ความรู้ใหม่ ๆ และมีบุคลากรที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานมากขึ้น ในกลุ่มของผู้ผลิตระบบอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งด้านของข้อมูลสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่นเดียวกับในส่วน of หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องที่มีการตรวจสอบ ติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้การดำเนินงานของ สปค. มีประสิทธิภาพและความโปร่งใสมากขึ้น และในทางตรงกันข้าม ก็ทำให้เกิดสภาพที่เป็นอุปสรรคที่สำคัญ คือ ในกลุ่มของสถานศึกษา ยังไม่สามารถผลิตบุคลากร และองค์ความรู้เฉพาะทางได้เพียงพอกับความต้องการ ในกลุ่มของหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง พบสภาพที่เป็นอุปสรรค ได้แก่ ข้อจำกัดของงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงาน และในส่วน of ความสำเร็จที่สำคัญนั้น พบว่าความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี ทำให้หน่วยงาน ต้องปรับตัวให้ทันทั้งการรับเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินงานและการปรับตัวให้ทันต่อ ความเปลี่ยนแปลง
- ๓) **ปัจจัยด้านผู้ร่วมดำเนินงานตามภารกิจ/พันธกิจ** พบสภาพที่เป็นโอกาสที่สำคัญ คือ หน่วยงาน มีความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของการบูรณาการการดำเนินงานและโครงการ และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่มีแผนการดำเนินงานที่มีความสอดคล้องกัน ทำให้การดำเนินงาน เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ ในทางตรงกันข้ามนั้นพบสภาพที่เป็นอุปสรรค ที่สำคัญ คือ ในบางหน่วยงานยังพบความไม่สอดคล้องของแผนการดำเนินงาน/โครงการ ทำให้เกิดอุปสรรคในการดำเนินงาน ส่วนในประเด็นของความสำเร็จที่สำคัญนั้น พบว่า ในโครงการ ที่มีความซับซ้อนทำให้ต้องอาศัยการบูรณาการการทำงานและการพูดคุยกันมากขึ้น เพื่อให้ การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์
- ๔) **ปัจจัยด้านผู้ใช้บริการ/ผู้รับผลผลิตไปดำเนินการต่อ** พบสภาพที่เป็นโอกาสที่สำคัญ คือ ความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญที่ช่วยส่งเสริมความสำคัญของการดำเนินงาน ในทางตรงกันข้ามนั้นพบสภาพที่เป็นอุปสรรคที่สำคัญ คือ ความล่าช้าของหน่วยงานที่รับผลงาน ไปดำเนินการต่อ ทำให้ความสำเร็จของภารกิจล่าช้า และยังพบสภาพที่เป็นความท้าทายทั้งจาก การเพิ่มขึ้นของความคาดหวังและปริมาณของผู้ใช้บริการ/ผู้รับผลผลิตไปดำเนินการ ทั้งจาก ภาคประชาชน ภาคเอกชน และภาครัฐ

๒.๑.๓ สภาพแวดล้อมภายในของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น ๓ ส่วนย่อย คือ

ส่วนที่หนึ่ง คือ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในเพื่อค้นหาประเด็นที่เป็นจุดแข็ง จุดอ่อน และ ความท้าทายจากปัจจัยด้านทรัพยากร (Resource) และขีดความสามารถ (Capability) ของหน่วยงาน

ส่วนที่สอง คือ การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) จากการศึกษาเอกสารที่แสดงภารกิจ อำนาจ หน้าที่ของหน่วยงาน เพื่อให้เห็นภาพการทำงานที่เป็นหมวดหมู่ตามลักษณะงาน รวมทั้งสามารถ วิเคราะห์คุณค่าที่หน่วยงานสามารถส่งมอบให้แก่ สปค.



ส่วนที่สาม คือ ผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารและหัวหน้างานของหน่วยงาน เพื่อให้ทราบถึงข้อเท็จจริงของการทำงาน ปัญหา และอุปสรรคของการดำเนินงานในปัจจุบัน

จากผลการศึกษาทั้งสามส่วนจะทำให้สามารถวิเคราะห์ปัจจัยภายในขององค์กร คือ จุดแข็ง จุดอ่อน ปัญหา และอุปสรรคได้อย่างครบถ้วนทุกมิติ

การวิเคราะห์เพื่อการออกแบบยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นการวิเคราะห์บริบทที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ทั้งที่เป็นปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก โดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ สบค. นอกจากนั้น ที่ปรึกษาฯ ยังได้ใช้เครื่องมือ SCOPE เพื่อวิเคราะห์สภาพการณ์ที่สำคัญที่ช่วยเสริมการวิเคราะห์ SWOT ทั้งนี้สามารถสรุปผลจากการวิเคราะห์โดยแปลงประเด็นให้อยู่ในรูปแบบทั่วไป (Generalisation) ดังแสดงในตารางที่ ๒.๑-๑ และ ตารางที่ ๒.๑-๒ สำหรับปัจจัยภายนอกและภายในตามลำดับ

ตารางที่ ๒.๑-๑ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก

โอกาส	อุปสรรค
O๑ รัฐบาลให้ความสำคัญกับโครงการพัฒนาด้านการขนส่ง	T๑ สภาพการณ์ด้านคมนาคมมีระดับความซับซ้อนสูง
O๒ การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศทำให้ประเทศมีรายได้มากขึ้น	T๒ รัฐบาลมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย
O๓ มีการเติบโตทางเศรษฐกิจในประเทศอื่นๆ มากขึ้น	T๓ กลุ่มผลประโยชน์ที่พยายามแทรกแซงการดำเนินงาน
O๔ มีการรวมกลุ่มความร่วมมือระหว่างประเทศ/กลุ่มประเทศมากขึ้น	T๔ มีการขยายตัวของการแสวงผลประโยชน์นอกพรมแดนของต่างประเทศมากขึ้น
O๕ มีการเคารพผู้อาวุโสและผู้ที่มีประสบการณ์	T๕ เศรษฐกิจมีแนวโน้มผันผวนมากขึ้น
O๖ มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้ในการทำงานและดำเนินงานต่างๆ	T๖ บุคลากรใหม่มีแนวโน้มรักอิสระ ความอดทนต่ำ ไม่ผูกพันกับองค์กร
O๗ รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจแบบดิจิทัล	T๗ ข้อจำกัดด้านขั้นตอนที่ซับซ้อนและใช้เวลานานในการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบ
O๘ มีนโยบายการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้มีความทันสมัย	T๘ ความผันผวนของภัยพิบัติทางธรรมชาติ
O๙ การพัฒนาที่ทำให้เกิดประโยชน์จะได้รับการสนับสนุน	T๙ โครงการที่ทำให้เกิดผลกระทบเชิงลบจะได้รับการต่อต้านหรือไม่ได้รับการสนับสนุน
O๑๐ การมีจำนวนผู้ประกอบการสื่อฯ มากขึ้น	T๑๐ ความไม่พอใจ/ไม่เข้าใจของประชาชนต่อความไม่เหมาะสมของการชดเชยที่ได้รับ
O๑๑ มีสถาบันการศึกษา/ฝึกอบรมที่สามารถสนับสนุนด้านทรัพยากรมนุษย์และองค์ความรู้มากขึ้น	T๑๑ ระบบฐานข้อมูลไม่เชื่อมโยงและมีความแตกต่างของระดับคุณภาพของข้อมูล
O๑๒ ผู้ผลิตและใช้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศมากขึ้น	T๑๒ คนรุ่นใหม่สำเร็จการศึกษามีความสนใจในการเข้าทำงานกับหน่วยงานราชการน้อยลง
O๑๓ มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลและใช้เทคโนโลยีอย่างกว้างขวาง	T๑๓ ข้อจำกัดทางงบประมาณ
O๑๔ มีการช่วยติดตามการทำงานและมีความคาดหวังมากขึ้นจากสาธารณะ	T๑๔ นโยบายด้านอัตรากำลังส่งผลต่อการไม่สามารถเพิ่มจำนวนบุคลากร
O๑๕ มีความตระหนักถึงความสำคัญของโครงการบูรณาการที่ต้องร่วมกันดำเนินงาน	T๑๕ ความไม่สอดคล้องกันของแผนงานและวิธีดำเนินงานของบางหน่วยงานทำให้การดำเนินงานร่วมกันเป็นไปด้วยความยากลำบากมากยิ่งขึ้น
O๑๖ ความคาดหวังและตระหนักถึงสิทธิขั้นพื้นฐาน และคุณภาพชีวิตที่เพิ่มขึ้น	T๑๖ ความล่าช้าและความซับซ้อนและคุณภาพงานของการดำเนินงานของหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับ สบค.



ตารางที่ ๒.๑-๒ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S๑ การกำหนดโครงสร้าง และสายการบังคับบัญชา มีความชัดเจน	W๑ บางภารกิจยังไม่มีโครงสร้างที่เหมาะสมที่จะมีศักยภาพในการพัฒนา
S๑ การกำหนดบทบาทหน้าที่ มีความชัดเจนในระดับหนึ่ง	W๒ บทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและใกล้เคียงกันยังขาดความชัดเจน
S๒ มีการกำหนดขั้นตอนการทำงานที่ชัดเจน	W๓ การกำหนดเป้าหมาย วิธีการและแผนงานยังขาดความเชื่อมโยงและชัดเจน
S๓ มีการใช้กลไก กระบวนการและเครื่องมือ ในการบริหารงานสมัยใหม่	W๔ ขาดการกำหนดเป้าหมายและแผนงานในทุกระดับขององค์กร
S๔ มีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจน	W๕ การถ่ายทอดตัวชี้วัดยังไม่สะท้อนคุณค่าที่นำเสนอที่แท้จริง
S๕ มีผู้บริหารที่เข้าใจบริบทองค์กร	W๖ ขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ระบบการตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลที่บูรณาการ
S๖ มีผู้บริหารระดับสูงในระดับกระทรวง	W๗ ยังขาดการพัฒนากระบวนการและกระบวนการอย่างต่อเนื่อง
S๗ มีผู้บริหารที่มีความสามารถและให้ความสำคัญกับการบริหารหน่วยงาน	W๘ บทบาทด้านการให้บริการที่มีอยู่หลายส่วนงาน ยังไม่ถูกบูรณาการและกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน
S๘ ผู้บริหารและบุคลากรมีความสัมพันธ์ที่ดีในการทำงาน	W๙ ขาดกลไกด้านการส่งเสริมค่านิยมและสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เป็นระบบ
S๙ มีบุคลากรที่มีความสามารถ หลากหลายสายงาน	W๑๐ การบริหารงานยังเป็นการทำงานเฉพาะหน้า และแก้ปัญหา มากกว่าการทำงานเชิงรุกและพัฒนา
S๑๐ บุคลากรโดยรวมมีทัศนคติที่ดีในการทำงาน	W๑๑ ขาดองค์ความรู้พื้นฐานในการทำงานและความเข้าใจในบทบาทและภารกิจและความเชื่อมโยงการทำงานในองค์กร
S๑๑ บุคลากรโดยรวมมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน	W๑๒ ขาดการวิเคราะห์และพัฒนาองค์ความรู้และสมรรถนะเฉพาะที่ตรงกับภารกิจและขอบเขตงานอย่างทั่วถึง
S๑๒ มีการกำหนดตำแหน่งงานที่ชัดเจนและตรงกับภารกิจในระดับหนึ่ง	W๑๓ ขาดขวัญกำลังใจในการทำงานจากปัญหาอุปสรรคและภาระงาน
S๑๓ มีการเปิดโอกาสให้หมุนเวียนเรียนรู้งานทั้งระดับปฏิบัติงานและระดับบริหาร	W๑๔ มีการเกื้อหนุนอายุราชการอย่างต่อเนื่อง
S๑๔ ได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง	W๑๕ ระบบรางวัลและค่าตอบแทนของราชการไม่จูงใจให้เข้าทำงานเท่ากับภาครัฐวิสาหกิจและเอกชน
S๑๕ มีฐานข้อมูลที่ครอบคลุมตามภารกิจในระดับหนึ่ง	W๑๖ บุคลากรมีภาระงานสูง
S๑๖ มีโอกาสได้เข้าร่วมกิจกรรมที่ได้รับความรู้ใหม่ๆ และหลากหลายอยู่เสมอ	W๑๗ บุคลากรต้องปฏิบัติงานในลักษณะงานเร่งด่วนที่ถูกร้องขออยู่บ่อยครั้ง
S๑๗ มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุนการทำงานที่ทันสมัย	W๑๘ ขาดกลไกในการจัดความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญและผู้ให้บริการ
S๑๘ มีขีดความสามารถในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในหน่วยงาน	W๑๙ การจัดการด้านการจัดเก็บเอกสารยังมีข้อจำกัด
S๑๙ มีขีดความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอก	W๒๐ ระบบข้อมูลยังขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและเชื่อมโยง
S๒๐ มีภาพลักษณ์ของการเป็นหน่วยงานที่ดี	W๒๑ การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศขาดความต่อเนื่องและไม่สอดคล้องกับความคาดหวัง
S๒๑ มีความสามารถในการทำงานในระยะเวลาจำกัด	W๒๒ การใช้เทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการบริหาร ดำเนินงาน และการบริการยังไม่ทั่วถึง
	W๒๓ อาคารและพื้นที่มีข้อจำกัดในการพัฒนา
	W๒๔ ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในระดับพื้นฐานและการทำงาน



จากผลการวิเคราะห์นี้ ถูกนำไปจัดทำ TOWS Matrix เพื่อกำหนดเป็นกลยุทธ์และมาตรการที่เกี่ยวข้อง และแนวทางการดำเนินงาน เพื่อการบรรลุเป้าหมายตามวิสัยทัศน์ ดังแสดงในตารางที่ ๒.๑-๓

ตารางที่ ๒.๑-๓ การกำหนดกลยุทธ์โดยใช้ TOWS Matrix

ประเภทกลยุทธ์	รายการค้นพบจาก SWOT
กลยุทธ์เชิงรุก (S/O Strategy)	
พัฒนาการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์	S๑,S๓,S๑๘,S๑๙/O๑,O๖,O๑๖
พัฒนาการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์แบบบูรณาการ	S๙,S๑๗,S๒๐,S๒๑/O๑๐,O๑๑
พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการปรับปรุงกระบวนการ	S๓,S๑๗/O๖,O๗,O๑๓
บริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อให้บรรลุผลตามแผนยุทธศาสตร์	S๘,S๑๐,S๑๑,S๑๒/O๕,O๑๒
ยกระดับสู่คมนาคม ๔.๐	S๗, S๑๕, S๑๗, S๑๘, S๑๙/O๗, O๑๑, O๑๓, O๑๔
กลยุทธ์เชิงแก้ไข (W/O Strategy)	
พัฒนาการบริหารแผนบูรณาการตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	W๑,W๒,W๖,W๘/O๑, O๖, O๑๔, O๑๖
ผลักดันบทบาทของไทยในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค	W๓(T๔)/O๓,O๔
พัฒนากระบวนการให้คล่องตัว รวดเร็ว ทันสมัย เรียบง่ายอย่างต่อเนื่อง	W๔, W๑๑/O๖,O๑๔
พัฒนาการจัดการความปลอดภัยคมนาคม	W๑,W๒,W๘/O๑,O๑๕,O๑๗
สร้างความผาสุกและความพึงพอใจของบุคลากร	W๑๓, W๑๕, W๒๓, W๒๔/O๑, O๑๗
กลยุทธ์เชิงป้องกัน (S/T Strategy)	
ยกระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานเพื่อสร้างความเชื่อมั่น	S๘,S๑๕,S๑๘,S๒๐(W๑๘)/T๑,T๒,T๓,T๙,
บริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต	S๑๒, S๑๖, S๑๗, S๑๙/T๑, T๘
กลยุทธ์เชิงรับ (W/T Strategy)	
พัฒนาการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์	W๔,W๕,W๖,W๗,W๑๐/T๓,T๔,T๕
ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับสถานการณ์	W๓,W๗(O๘)/T๒,T๓,T๔,T๗
พัฒนาการจัดการเรื่องร้องทุกข์และการอุทธรณ์	W๗,W๘,W๑๐,W๒๐/T๙,T๑๐,T๑๔
การส่งเสริมค่านิยมองค์กร i-MOT และความผูกพันในองค์กร	W๙,W๑๑,W๑๒,W๑๓,W๑๕,W๑๖/T๖,T๑๕,T๑๖,T๑๗



๒.๒ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและความคาดหวัง

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามทั้งจากการสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมสมองจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งแบ่งเป็น ๕ กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม บุคลากรในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ภาคประชาชนและสื่อ สามารถสรุปความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญทั้ง ๕ กลุ่มข้างต้นที่มีต่อสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ดังแสดงในตารางที่ ๒.๒-๑

ตารางที่ ๒.๒-๑ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญและความคาดหวัง

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	ความคาดหวัง
ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม	• ข้อมูลสำหรับผู้บริหารที่ถูกต้องและเรียกดูได้ทันการณ์ • ประสานหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและรายงานผลการติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยตามนโยบายและข้อสั่งการให้ทราบเป็นระยะ • ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์กระทรวงให้มีผลสัมฤทธิ์ • ให้คำปรึกษาด้านกฎหมายและระเบียบและแนวทางปฏิบัติเมื่อมีปัญหา • ประชาสัมพันธ์ผลงานของกระทรวงและผู้บริหารอย่างต่อเนื่อง
บุคลากรในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	• สวัสดิการที่ดีและความก้าวหน้าในอาชีพ • ระบบสารสนเทศที่ช่วยการปฏิบัติงาน • ระบบการทำงานร่วมกันทั้งภายในและระหว่างสำนัก/กลุ่ม/กอง/ศูนย์ ที่ชัดเจน • โอกาสในการเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ เพื่อพัฒนาตนเอง
หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	• ศูนย์กลางการบริหารที่มีประสิทธิภาพ • ผู้นำการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ • ศูนย์กลางระบบสารสนเทศของกระทรวง • ที่ปรึกษาด้านกฎหมายและระเบียบ • การประสานกับต่างประเทศ
หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	• ความสำเร็จจากการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม • ทำงานเชิงบูรณาการกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคมได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
ประชาชน และสื่อ	• การบริการเรื่องร้องเรียนและอุทธรณ์ที่รวดเร็ว • ข้อมูลข่าวสารด้านคมนาคมที่เป็นปัจจุบัน



๒.๓ การกำหนดเป้าหมายการพัฒนาสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ระยะ ๒๐ ปี

เพื่อให้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีทิศทางพัฒนาในระยะยาวได้อย่างต่อเนื่อง จึงได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ในระยะ ๒๐ ปี โดยแบ่งช่วงระยะเวลาสำหรับแผนพัฒนาเป็น ๔ ระยะ ดังแสดงในรูปที่ ๒.๓-๑ และมีเป้าหมายในการพัฒนาในแต่ละระยะที่ชัดเจนและสอดคล้องกัน และเป็นไปตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ของรัฐบาลโดยมีเป้าหมายหลักที่สำคัญเมื่อสิ้นสุดระยะ ๒๐ ปีที่กำหนด ให้ สปค. เป็นหน่วยงานรัฐที่มีความยั่งยืนอย่างแท้จริง สามารถดำเนินงานบรรลุผลตามภารกิจ ยุทธศาสตร์และแผนงานเพื่อนำพาประเทศสู่ ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายได้สูงหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง คนไทยมีความสุข อยู่ดี กินดี สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม



รูปที่ ๒.๓-๑ เป้าหมายการพัฒนาสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ในระยะ ๒๐ ปี



เป้าหมายหลักการพัฒนาในแต่ละระยะ สรุปได้ดังนี้

ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) “สร้างฐานรากแห่งการเติบโต (Growth Enabling Platform)” ซึ่งเป็นระยะเวลาเดียวกับแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการปรับปรุง พัฒนาปัจจัยที่สำคัญขององค์กร เช่น โครงสร้างองค์กร ระบบการบริหาร ระบบงาน สมรรถนะบุคลากร เครื่องมือและเทคโนโลยี เป็นต้น ซึ่งเป็นพื้นฐานที่ช่วยให้เกิดการพัฒนาดังกล่าวอย่างต่อเนื่องและนำองค์กรสู่การพัฒนาระยะที่ ๒-๔ ได้อย่างประสบผลสำเร็จ

ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙) “หน่วยงานแห่งการเรียนรู้และดิจิทัล (Learning and e-Agency)” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรแห่งการเรียนรู้ มีการกำหนดทิศทางการพัฒนาและการดำเนินงานจากการเรียนรู้ทั้งภายในและภายนอกอย่างต่อเนื่อง สามารถปรับตัวได้อย่างสอดคล้องกับสถานการณ์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต สร้างผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานจากการเรียนรู้ และเป็นหน่วยงานที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ

ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๗๐-๒๕๗๔) “หน่วยงานแห่งนวัตกรรม (Innovative Agency)” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรแห่งนวัตกรรม หน่วยงานและบุคลากรมีขีดความสามารถในการสร้างนวัตกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์ได้จริงและเกิดการพัฒนาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง สร้างผลลัพธ์การดำเนินงานได้ตามยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมด้วยนวัตกรรมทั้งการพัฒนางานองค์กรและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

ระยะที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๗๕-๒๕๗๙) “หน่วยงานแห่งความยั่งยืน (Sustainability Agency)” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรแห่งความยั่งยืน ให้เป็นหน่วยงานที่มีการพัฒนาผลผลิตที่สร้างผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง สร้างผลกระทบเชิงบวกให้กับประเทศทั้งภาคเศรษฐกิจที่มีขีดความสามารถในการแข่งขัน และภาคสังคมที่ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีในระดับสากล และให้สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมของประเทศและประชาคมโลกได้อย่างสมดุล

โดยแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ถือเป็นการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาในระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) “สร้างฐานรากแห่งการเติบโต (Growth Enabling Platform)”

ส่วนที่ ๓:

แผนยุทธศาสตร์

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔





ส่วนที่ ๓

แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

๓.๑ วิสัยทัศน์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

“เป็นศูนย์กลางในการบริหารด้านคมนาคมที่ทันสมัย”

โดยกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ ดังนี้

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ค่าเป้าหมาย				
	ปี ๖๐	ปี ๖๑	ปี ๖๒	ปี ๖๓	ปี ๖๔
ระดับความสำเร็จในการบูรณาการเพื่อการขับเคลื่อนการปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคม	๘๕	๘๕	๙๐	๙๐	๙๕
ระดับความสำเร็จที่ดำเนินการตามกระบวนงานของหน่วยงานในสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมภายในระยะเวลาที่กำหนด	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐
ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญที่มีต่อผลการปฏิบัติราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕
ระดับความสำเร็จในการขับเคลื่อนระบบตรวจราชการเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติราชการ	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

๓.๒ พันธกิจสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

- ๑) บริหารนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน งบประมาณ การตรวจสอบและติดตามประเมินผลเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งตามเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างมีพลวัต
- ๒) บริหารยุทธศาสตร์ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ ด้านการปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายด้านการพัฒนาระบบข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ด้านการจัดการเรื่องร้องทุกข์และการอุทธรณ์ เพื่อสนับสนุนการบริหารนโยบายคมนาคมได้อย่างเป็นผลสำเร็จ
- ๓) ยกระดับการบริหารด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศ
- ๔) บริหารความสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญและให้บริการประชาชนตามภารกิจอย่างมีคุณภาพและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
- ๕) พัฒนาทรัพยากรบุคคลและองค์กร รวมถึงปัจจัยสนับสนุนการบริหารงานต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถนำส่งผลผลิตและสร้างผลลัพธ์ได้ตามความคาดหวังอย่างมีอาชีพ



๓.๓ ค่านิยมสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

“i-MOT”

- | | |
|----------------|---|
| ๑) Integrity | ยึดมั่นคุณธรรม |
| ๒) Modern | ทันสมัยในการบริหารจัดการโดยใช้เทคโนโลยี |
| ๓) Outstanding | มุ่งผลลัพธ์ที่เป็นเลิศ |
| ๔) Team | เสริมพลังร่วมขับเคลื่อนเป็นทีม |

๓.๔ ยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่อง

- กลยุทธ์ ๑.๑ พัฒนาระบบบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์
- กลยุทธ์ ๑.๒ พัฒนาระบบบริหารแผนบูรณาการตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

- กลยุทธ์ ๒.๑ ผลักดันบทบาทของไทยในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค
- กลยุทธ์ ๒.๒ พัฒนาการจัดการการอุทธรณ์
- กลยุทธ์ ๒.๓ พัฒนาการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์แบบบูรณาการ
- กลยุทธ์ ๒.๔ พัฒนาการจัดการความปลอดภัยคมนาคม
- กลยุทธ์ ๒.๕ ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับสถานการณ์
- กลยุทธ์ ๒.๖ ยกระดับสู่ Digital Transport ๒๐๒๐

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสมรรถนะองค์กรอย่างบูรณาการ

- กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาการจัดการความรู้ให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (KM)
- กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาระบบงานให้คล่องตัว รวดเร็ว ทันสมัย เรียบง่ายอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ ๓.๓ พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการปรับปรุงกระบวนการ
- กลยุทธ์ ๓.๔ บริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต
- กลยุทธ์ ๓.๕ สร้างความผูกพันและความพึงพอใจของบุคลากร
- กลยุทธ์ ๓.๖ บริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อให้บรรลุผลตามแผนยุทธศาสตร์
- กลยุทธ์ ๓.๗ ส่งเสริมค่านิยมองค์กร i-MOT และความผูกพันในองค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริมคุณธรรมและความโปร่งใส

- กลยุทธ์ ๔.๑ พัฒนาจัดการเรื่องร้องทุกข์
- กลยุทธ์ ๔.๒ ยกระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานเพื่อสร้างความเชื่อมั่น

โดยมีรายละเอียดของแต่ละยุทธศาสตร์ สามารถสรุปได้ดังนี้



ยุทธศาสตร์ที่ ๑

พัฒนาระบบบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่อง

เป้าประสงค์

- ๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และมีคุณลักษณะที่สำคัญได้แก่
 - การมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ
 - เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารถูกนำมาใช้เป็นปัจจัยหลักสำคัญ ในการกำหนดนโยบาย และการตัดสินใจของผู้บริหาร
 - สอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ
- ๒) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญกับการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์มีความพึงพอใจต่อผลสำเร็จการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์

ตัวชี้วัดความสำเร็จและเป้าหมาย-ระดับเป้าประสงค์

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ค่าเป้าหมาย				
	ปี ๖๐	ปี ๖๑	ปี ๖๒	ปี ๖๓	ปี ๖๔
๑) ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคม และนโยบายสำคัญ/พิเศษของรัฐบาล	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐
๒) ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของสำนักงาน ปลัดกระทรวงคมนาคม	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐
๓) ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ที่มีต่อระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์	๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕
๔) ร้อยละการใช้สารสนเทศเพื่อการบริหาร	๗๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕

กลยุทธ์ และวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์
๑.๑) พัฒนาระบบบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์	๑) มีระบบงานการบริหารและยุทธศาสตร์ต่อไปนี้ ที่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง - กระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์ - กระบวนการบริหารงบประมาณ - กระบวนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ - กระบวนการติดตามและประเมินผล
๑.๒) พัฒนาระบบบริหารแผนบูรณาการตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	๑) มีระบบงานการบริหารแผนบูรณาการตามยุทธศาสตร์ ที่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง



ยุทธศาสตร์ที่ ๒

พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

เป้าประสงค์

- ๑) ส่งเสริมและ/หรือดำเนินการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศ และ ความร่วมมือระหว่างประเทศ ด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อผลประโยชน์ของชาติและประเทศ/กลุ่มประเทศคู่ความร่วมมือ ในเวทีทวิภาคี และพหุภาคี
- ๒) ยกระดับคุณภาพผลการดำเนินงานด้านการอุทธรณ์
- ๓) พัฒนายุทธศาสตร์การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์แบบบูรณาการ
- ๔) ยกระดับระบบการจัดการความปลอดภัย เพื่อป้องกันและลดความสูญเสียด้านคมนาคม
- ๕) ผลักดันส่งเสริมและ/หรือสนับสนุนให้มีการดำเนินการพัฒนากฎหมายที่เหมาะสมกับสถานการณ์
- ๖) ร่วมขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

ตัวชี้วัดความสำเร็จและเป้าหมาย-ระดับเป้าประสงค์

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ค่าเป้าหมาย				
	ปี ๖๐	ปี ๖๑	ปี ๖๒	ปี ๖๓	ปี ๖๔
๑) ระดับความสำเร็จในการดำเนินการส่งเสริมบทบาทไทยในเวทีระหว่างประเทศ	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐
๒) ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานพิจารณาอุทธรณ์ภายในระยะเวลาที่กำหนด	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐
๓) ร้อยละในการดำเนินการตามแผนการพัฒนายุทธศาสตร์การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐
๔) ระดับความสำเร็จของแผนงานการจัดการความปลอดภัยคมนาคม	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐
๕) ร้อยละของจำนวนกฎหมายที่ได้ดำเนินการตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของกระทรวงคมนาคม	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐
๖) ระดับความสำเร็จของการขับเคลื่อน Digital Transport ๒๐๒๐	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐



กลยุทธ์ และวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์
๒.๑) ผลักดันบทบาทนำของไทยในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค	๑) ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืน ทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค ๒) สามารถรักษาผลประโยชน์ของชาติในเวทีระหว่างประเทศ ๓) ประเทศไทยมีมาตรฐานที่สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศต่างๆ
๒.๒) พัฒนาการจัดการการอุทธรณ์	๑) เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้อุทธรณ์ที่ต้องการความรวดเร็วในการพิจารณาอุทธรณ์ ๒) เพื่อให้ผู้อุทธรณ์ได้รับค่าทดแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม ๓) เพื่อให้ผู้อุทธรณ์ได้รับความสะดวกในการติดตามสถานะของเรื่องอุทธรณ์ ๔) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพิจารณาอุทธรณ์ให้ได้ผลผลิตเพิ่มมากขึ้นและต้นทุนต่อหน่วยลดลง ซึ่งเป็นการลดงบประมาณภาครัฐ
๒.๓) พัฒนาการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์แบบบูรณาการ	๑) เพื่อให้สามารถพัฒนาการดำเนินงานด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์แบบบูรณาการ ๒) เพื่อให้งานด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์มีประสิทธิภาพและเกิดผลเป็นรูปธรรม
๒.๔) พัฒนาการจัดการความปลอดภัยคมนาคม	๑) เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยให้ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงด้านคมนาคม
๒.๕) ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับสภาวการณ์	๑) เพื่อให้มีการพัฒนากฎหมายให้เหมาะสมกับสภาวการณ์ที่ใช้ในปัจจุบัน ๒) เพื่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของ คค. ในการพัฒนากฎหมาย คค. อย่างเป็นระบบและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ๓) มีฐานข้อมูลของกฎหมายของ คค.
๒.๖) ยกระดับสู่ Digital Transport ๒๐๒๐	๑) ชี้นำ/สนับสนุน/ร่วมดำเนินการในการสร้างสรรค์พัฒนานวัตกรรมบริการบนพื้นฐานดิจิทัลเพื่อยกระดับงานด้านคมนาคม



ยุทธศาสตร์ที่ ๓

พัฒนาสมรรถนะองค์กรอย่างบูรณาการ

เป้าประสงค์

- ๑) การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง
- ๒) กระบวนการมีการพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
- ๓) มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการพัฒนากระบวนการ
- ๔) บุคลากร สปค. เป็นคนดี มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญในงาน และมีความสุขในการทำงาน

ตัวชี้วัดความสำเร็จและเป้าหมาย-ระดับเป้าประสงค์

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ค่าเป้าหมาย				
	ปี ๖๐	ปี ๖๑	ปี ๖๒	ปี ๖๓	ปี ๖๔
๑) ระดับความพึงพอใจของหน่วยงานต่อการปฏิบัติงานของ สปค.	๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕
๒) จำนวนรางวัลที่ สปค. ได้รับจากหน่วยงานภายนอก	๑	๑	๒	๒	๒
๓) ระดับความสำเร็จถ่วงน้ำหนักเฉลี่ยของตัวชี้วัดกระบวนการ	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐
๔) จำนวนของความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน	-	๒	๒	๒	๒
๕) ร้อยละของบุคลากรที่ผ่านการประเมินขีดสมรรถนะหลักของบุคลากร	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐
๖) ระดับความพึงพอใจและความผูกพันของบุคลากรต่อการปฏิบัติงาน	๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕
๗) ร้อยละของบุคลากรในส่วนราชการที่มีความเชื่อมั่นว่าเพื่อนร่วมงานและผู้บังคับบัญชาเป็นคนดี มีคุณธรรม และไม่ทุจริต	๗๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕
๘) ร้อยละของจำนวนกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาขึ้น ใช้งานระบบ	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐
๙) ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้งานที่มีต่อการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕



กลยุทธ์ และวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์
๓.๑) พัฒนาการจัดการความรู้ให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (KM)	๑) มีการจัดทำและถ่ายทอดองค์ความรู้ ๒) มีการค้นคว้าองค์ความรู้ที่ได้จัดทำเป็นสารสนเทศ
๓.๒) พัฒนาระบบงานให้คล่องตัว รวดเร็ว ทันสมัย เรียบง่ายอย่างต่อเนื่อง	๑) มีระบบงานได้รับการปรับปรุง/พัฒนาอย่างต่อเนื่อง
๓.๓) พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการปรับปรุงระบบงาน	๑) มีระบบสารสนเทศได้รับการพัฒนาเพื่อการปรับปรุงระบบงาน
๓.๔) บริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต	๑) มีการจัดทำแผนการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต ๒) มีการดำเนินงานตามแผนการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต
๓.๕) สร้างความผาสุกและความพึงพอใจของบุคลากร	๑) มีการดำเนินงานเพื่อสร้างความผาสุกและความพึงพอใจให้แก่บุคลากร
๓.๖) บริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อให้บรรลุผลตามแผนยุทธศาสตร์	๑) มีการจัดทำแผนกลยุทธ์บริหารทรัพยากรบุคคล ๒) มีการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์บริหารทรัพยากรบุคคล
๓.๗) ส่งเสริมค่านิยมองค์กร i-MOT และความผูกพันในองค์กร	๑) มีการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมค่านิยมองค์กร i-MOT และความผูกพันในองค์กร



ยุทธศาสตร์ที่ ๔

ส่งเสริมคุณธรรมและความโปร่งใส

เป้าประสงค์

- ๑) ยกระดับคุณภาพผลการดำเนินงานเพื่อตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ๒) สร้างความเชื่อมั่นในความโปร่งใสจากการดำเนินงานของหน่วยงาน

ตัวชี้วัดความสำเร็จและเป้าหมาย-ระดับเป้าประสงค์

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ค่าเป้าหมาย				
	ปี ๖๐	ปี ๖๑	ปี ๖๒	ปี ๖๓	ปี ๖๔
๑) ระดับความสำเร็จในการวิเคราะห์และกลั่นกรองเรื่องราวร้องทุกข์ที่นำเสนอผู้บริหาร คค.	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐
๒) ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการป้องกันการทุจริต	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

กลยุทธ์ และวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์
๔.๑) พัฒนาการจัดการเรื่องร้องทุกข์	๑) เพื่อการจัดการเรื่องราวร้องทุกข์ของกระทรวงคมนาคม โดยการนำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริง และเสนอความเห็นเพื่อประกอบการวินิจฉัยสั่งการของผู้บริหาร ๒) เพื่อแก้ไข คสึคลาย และนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาแก่ผู้ร้องเรียนด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม
๔.๒) ยกระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานเพื่อสร้างความเชื่อมั่น	๑) เพื่อปลูกจิตสำนึกและค่านิยมต่อต้านการทุจริต ๒) เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งและส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันการต่อต้านการทุจริต

The background features a collage of transportation-related images. On the left, a large semi-transparent globe is visible. Below it, a curved banner contains images of a container ship, a red truck, and a white truck. On the right, a vertical banner shows a train and a busy highway at night with light trails.

ส่วนที่ ๕:

แผนการดำเนินงาน
ตามยุทธศาสตร์สำนักรถไฟ
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔



ส่วนที่ ๔

แผนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

เพื่อให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) จึงได้กำหนดแผนการดำเนินงานที่สนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้บรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ของกระทรวงคมนาคมที่ได้กำหนดไว้ โดยจัดทำแผนการดำเนินงานของแต่ละยุทธศาสตร์ สามารถสรุปได้ดังนี้

ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ปีดำเนินงาน				
		๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่อง						
กลยุทธ์ ๑.๑ พัฒนาระบบบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์						
๑.๑.๑ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙	สนย.					*
๑.๑.๒ การจัดทำ/ปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์สำนัก/ศูนย์/กอง/กลุ่มของหน่วยงานภายใน สปค.	ทุกหน่วยงาน (สนย.ติดตามและประเมินผล)	*	*	*	*	*
๑.๑.๓ แผนงานการพัฒนาระบบงานการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์						
๑.๑.๓ (๑) การปรับปรุงและพัฒนากระบวนการและขั้นตอนการบริหารงบประมาณและการติดตามประเมินผล	สนย.	*	*	*	*	*
๑.๑.๓ (๒) การปรับปรุงและพัฒนากระบวนการงานงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการที่สำคัญตามนโยบายรัฐบาลและผู้บริหาร คค. และแผนยุทธศาสตร์ คค.	สนย.	*	*	*	*	*
๑.๑.๓ (๓) การพัฒนากระบวนการถ่ายทอดนโยบายสู่แผนยุทธศาสตร์และการปฏิบัติอย่างบูรณาการ	สนย.	*	*	*	*	*
๑.๑.๔ แผนงานการพัฒนาระบบสนับสนุนการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์						
๑.๑.๔ (๑) บริหารระบบ MOT-BSC ให้สนับสนุนการบริหารนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ	ศทท./ ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๑.๑.๔ (๒) บริหารและกำหนดนโยบายโดยใช้ Thailand Transport Map	ศทท.	*	*	*	*	*
๑.๑.๔ (๓) ปรับปรุง/เพิ่มศักยภาพระบบศูนย์ปฏิบัติการคมนาคม	ศทท./ ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๑.๑.๕ การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง	กพบ.	*				
๑.๑.๖ การศึกษารูปแบบองค์กรของกรมท่าอากาศยานที่เหมาะสม	กพบ./ทย.		*			



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ปีเพื่อดำเนินงาน				
		๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
กลยุทธ์ ๑.๒ พัฒนาระบบบริหารแผนบูรณาการตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม						
๑.๒.๑ การบริหารแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วนประจำปี (Action Plan)	สนย./ ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๑.๒.๒ การแก้ไขปัญหาของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการในความรับผิดชอบอย่างบูรณาการ	สนย./ ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๑.๒.๓ โครงการพัฒนาศูนย์บริหารโครงการขนาดใหญ่ และยกระดับศูนย์ปฏิบัติการคมนาคมระดับภูมิภาค เพื่อบูรณาการข้อมูลการวางแผนและบริหารงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความสอดคล้องกันระหว่างภาคการขนส่ง สามารถเชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึง และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่	ศทท./สนย.	*	*	*	*	*
๑.๒.๔ แผนงานบูรณาการด้านการขนส่งทางอากาศ						
๑.๒.๔ (๑) การผลักดันการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินทั้งระบบเชิงบูรณาการ ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๗	สนย./กท./กพท./ บวท.		*	*		
๑.๒.๔ (๒) โครงการนำร่องการแก้ปัญหาและพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ Free Zone ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าท้องถิ่น	สนย.	*	*	*	*	*
๑.๒.๔ (๓) โครงการยกระดับการบริการชาวสภาพอากาศเพื่อการการบิน	กพท./ อด./สนย.		*	*	*	*
๑.๒.๕ โครงการติดตามและประเมินผลการปรับปรุงทางเดินเท้าบนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบทสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	กก./สกก.	*				
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ						
กลยุทธ์ ๒.๑ ผลักดันบทบาทนำของไทยในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค						
๒.๑.๑ จัดทำแผนการเจรจา/ขั้นตอนการปรับปรุงความตกลง/อนุสัญญาระหว่างประเทศ (ด้านคมนาคมขนส่ง) ตามพันธกรณีระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมความเป็นมาตรฐานสากลของไทย	สร.	*	*	*	*	*
๒.๑.๒ เสริมสร้างความร่วมมือในเวทีระหว่างประเทศเพื่อสร้างพันธมิตรและพัฒนาความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งทั้งระดับทวิภาคี/พหุภาคี	สร.	*	*	*	*	*
๒.๑.๓ ดำเนินบทบาทเชิงรุกเพื่อดำรงไว้ซึ่งผลประโยชน์ของประเทศ	สร.	*	*	*	*	*
๒.๑.๔ แผนงานการพัฒนากระบวนข้อมูลที่สำคัญเพื่อการเจรจาระหว่างประเทศ						
๒.๑.๔ (๑) จัดทำ/ปรับปรุงข้อมูลที่สำคัญของประเทศคู่เจรจาและสรุปเท่าที่การเจรจา	สร./ศทท.	*	*	*	*	*
๒.๑.๔ (๒) พัฒนาระบบฐานข้อมูลสนับสนุนการเจรจาและสรุปเท่าที่การเจรจา	ศทท./สร.	*				



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ปีดำเนินงาน				
		๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
กลยุทธ์ ๒.๒ พัฒนาการจัดการการอุทธรณ์						
๒.๒.๑ แผนงานพัฒนาระบบงานอุทธรณ์						
๒.๒.๑ (๑) แผนงานปรับปรุงคู่มือการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนร่วมกับหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง	สอ.			*	*	
๒.๒.๑ (๒) แผนงานปรับปรุงและพัฒนาระบบการติดตาม/ตรวจสอบสถานะของเรื่องอุทธรณ์ผ่านเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม	สอ.	*	*			
๒.๒.๑ (๓) แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการพิจารณาอุทธรณ์ให้ได้ผลผลิต (ปริมาณงาน) เพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย	สอ.	*				
๒.๒.๒ โครงการศึกษาพระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ. ๒๕๔๗ เพื่อเป็นทางเลือกในการดำเนินโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ	สอ.	*	*	*	*	*
๒.๒.๓ พัฒนาระบบสนับสนุนงานอุทธรณ์	ศทท./สอ.	*	*			
กลยุทธ์ ๒.๓ พัฒนาการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์แบบบูรณาการ						
๒.๓.๑ โครงการจัดทำนโยบายและแผนการประชาสัมพันธ์ของกระทรวงคมนาคมในภาพรวม	กส./ ทุกหน่วยงาน			*		
๒.๓.๒ โครงการส่งเสริมและพัฒนาความรู้ด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	กส.	*	*	*	*	*
๒.๓.๓ แผนงานการจัดทำสื่อและนิทรรศการด้านการคมนาคมขนส่ง						
๒.๓.๓ (๑) โครงการผลิตและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์และสร้างการรับรู้ตามแผนยุทธศาสตร์ของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	กส.	*	*	*	*	*
๒.๓.๓ (๒) โครงการจัดนิทรรศการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับแผนงานโครงการผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔	กส.	*	*	*	*	*
๒.๓.๓ (๓) โครงการจัดนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติพระบรมวงศานุวงศ์	กส.	*	*	*	*	*
๒.๓.๔ โครงการเสริมสร้างและพัฒนาเครือข่ายการประชาสัมพันธ์เพื่อขับเคลื่อนภารกิจการประชาสัมพันธ์ของกระทรวงคมนาคม	กส./ ทุกหน่วยงาน			*	*	*
๒.๓.๕ เพิ่มศักยภาพงานข่าวเพื่อการประชาสัมพันธ์ของ สปค. และ สรค.	กส.	*				



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ปีที่ยื่นงาน				
		๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
กลยุทธ์ ๒.๓ พัฒนาการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์แบบบูรณาการ						
๒.๓.๖ แผนงานการพัฒนาระบบสนับสนุนงานสารนิเทศ						
๒.๓.๖ (๑) โครงการพัฒนาระบบจัดการภาพและวิดีโอ	ศทท./กส.	*				
๒.๓.๖ (๒) โครงการพัฒนาระบบข่าวกระทรวงคมนาคม	ศทท./กส.	*				
กลยุทธ์ ๒.๔ พัฒนาการจัดการความปลอดภัยคมนาคม						
๒.๔.๑ การจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคมภายใต้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ศทท./กจ./กพบ.	*	*			
๒.๔.๒ พัฒนาระบบบริหารจัดการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม	ศปภ./ศทท./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๒.๔.๓ โครงการปรับปรุงระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT	กชย.			*	*	*
๒.๔.๔ แผนงานการพัฒนาระบบและอุปกรณ์ด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	กนย.	*	*	*	*	*
๒.๔.๔ (๑) โครงการจัดหาอุปกรณ์สอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุให้เป็นไปตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	กนย.	*	*	*	*	*
๒.๔.๔ (๒) โครงการจัดตั้งห้องปฏิบัติการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลเครื่องบันทึกการบิน	กนย.	*	*	*	*	*
๒.๔.๕ โครงการพัฒนาความรู้ด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุให้เป็นไปตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	กนย.	*	*	*	*	*
๒.๔.๖ การฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย	กชย.	*	*	*	*	*
กลยุทธ์ ๒.๕ ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับสภาการณ์						
๒.๕.๑ การพัฒนากฎหมายขนส่ง	สกม.		*	*	*	
๒.๕.๒ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	กก./สกม.		*			
๒.๕.๓ โครงการศึกษาและจัดทำแนวทางการปรับปรุง/พัฒนาพ.ร.บ.เดินอากาศ	กพท./สกม.		*			
๒.๕.๔ การศึกษาและจัดทำ/ปรับปรุงระบบการติดตามและประเมินผลการใช้กฎหมายในระบบขนส่ง	สกม.	*	*	*	*	*
๒.๕.๕ ปรับปรุงฐานข้อมูลศูนย์ข้อมูลกฎหมายของ คค.	ศทท./สกม.			*	*	
๒.๕.๖ การถ่ายทอด และแลกเปลี่ยนความรู้ด้านกฎหมายสำหรับหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม	สกม.	*	*	*	*	*



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ปีดำเนินงาน				
		๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
กลยุทธ์ ๒.๖ ยกระดับสู่ Digital Transport ๒๐๒๐						
๒.๖.๑ โครงการตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔	ศทท.	*	*	*	*	*
๒.๖.๒ โครงการพัฒนาแอปพลิเคชันบริการข้อมูลและวางแผนการเดินทางสำหรับคนพิการ ผู้สูงอายุ และคนทุกคน	ศทท./กก.	*	*	*	*	*
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสมรรถนะองค์กรอย่างบูรณาการ						
กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาการจัดการความรู้ให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (KM)						
๓.๑.๑ การดำเนินการจัดทำในรูปคู่มือปฏิบัติงานในแต่ละกระบวนการงาน (จำนวนองค์ความรู้ที่ได้รับการถ่ายทอดและจัดทำเป็นสารสนเทศ/คู่มือ) (PMQA)	กพบ./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๓.๑.๒ เพิ่มศักยภาพการจัดการความรู้ ของ สปค./สจร.	ศทท./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๓.๑.๓ แผนงานการพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร						
๓.๑.๓ (๑) โครงการเสริมสร้างการเรียนรู้เกี่ยวกับนวัตกรรม	ศทท./ทุกหน่วยงาน	*				
๓.๑.๓ (๒) โครงการสร้างความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมเพื่อปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน	ศทท./ทุกหน่วยงาน		*	*	*	*
กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาระบบงานให้คล่องตัว รวดเร็ว ทันสมัย เรียบง่ายอย่างต่อเนื่อง						
๓.๒.๑ โครงการทบทวนกระบวนการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อจัดทำมาตรฐานการปฏิบัติงาน	กจ.	*	*	*		
๓.๒.๒ โครงการพัฒนา/ปรับปรุงกระบวนการให้คล่องตัว รวดเร็ว ทันสมัย เรียบง่าย อย่างต่อเนื่อง	กพบ./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๓.๒.๓ โครงการพัฒนา/ปรับปรุงระบบการจัดการฐานข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้เป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ตามกฎหมายกำหนด	ศทท./กก.		*			
๓.๒.๔ โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการปฏิบัติงานของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กก./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๓.๒.๕ แผนงานการฝึกอบรมและสร้างเครือข่ายด้านสารบรรณและการจัดการข้อมูลข่าวสาร						
๓.๒.๕ (๑) โครงการฝึกอบรมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การปฏิบัติการข่าวสาร (IO) กระทรวงคมนาคม	กก.	*				
๓.๒.๕ (๒) โครงการสร้างเครือข่ายบุคลากรด้านจัดการข้อมูลข่าวสาร เครือข่ายห้องสมุด/งานสารบรรณ (การเก็บเอกสาร)	กก./ศทท.			*	*	
๓.๒.๕ (๓) โครงการฝึกอบรมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่องการพัฒนาทักษะ และสมรรถนะเพื่อความเป็นเลิศด้านงานสารบรรณของกระทรวงคมนาคมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยงานสารบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘" ขึ้น	กก.	*				



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ปีที่ยำเนินงาน				
		๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
กลยุทธ์ ๓.๓ พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการปรับปรุงกระบวนการงาน						
๓.๓.๑ แผนการพัฒนา/เพิ่มศักยภาพระบบการปฏิบัติงานของ สปค./สรค. เพื่่อมุ่งสู่การเป็น digital government	ศทท./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๓.๓.๒ นำระบบสารสนเทศไปใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของ สปค./สรค.	ทุกหน่วยงาน/ศทท.	*	*	*	*	*
๓.๓.๓ การจัดทำข้อมูลต้นทุนผลผลิตของ สปค. ของคณะทำงานจัดทำต้นทุนต่อหน่วยผลผลิต	กค.	*	*	*		
กลยุทธ์ ๓.๔ บริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต						
๓.๔.๑ ทบทวน/ปรับปรุง และบริหารจัดการนโยบายด้านความมั่นคงปลอดภัย ด้านไอซีที	ศทท./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๓.๔.๒ ทบทวน/ปรับปรุง แผนบริหารความพร้อมเนื่องด้านไอซีที	ศทท.	*	*	*	*	*
๓.๔.๓ การจัดทำแผนบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤตและฝึกซ้อม	กก./กจ.	*	*	*	*	
กลยุทธ์ ๓.๕ สร้างความผาสูกและความพึงพอใจของบุคลากร						
๓.๕.๑ แผนงานสร้างคามผูกพันในองค์กร						
๓.๕.๑ (๑) โครงการ สปค./สรค. สัมพันธ์	กจ.	*	*	*	*	*
๓.๕.๑ (๒) โครงการ สรค. สัมพันธ์	สรค.	*	*	*	*	*
๓.๕.๑ (๓) โครงการส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตและสร้างคามผูกพันของบุคลากรใน สปค./สรค.	กจ./ทุกหน่วยงาน	*	*	*		
๓.๕.๒ แผนงานการจัดกิจกรรมที่สำคัญ						
๓.๕.๒ (๑) กิจกรรมเพื่อสร้างความสุขและกระชับความสัมพันธ์ของบุคลากร (งานปีใหม่ และ งานสงกรานต์)	กก./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๓.๕.๒ (๒) กิจกรรมเชิดชูเกียรติคุณ (งานเกษียณอายุราชการ)	กก./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๓.๕.๒ (๓) กิจกรรมการจัดงานวันสถาปนากระทรวงคมนาคม	กก./ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๓.๕.๒ (๔) กิจกรรมงานวันเด็กแห่งชาติ	กก.	*	*	*	*	*
๓.๕.๓ แผนงานสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงาน						
๓.๕.๓ (๑) โครงการก่อสร้างอาคารกระทรวงคมนาคมแห่งใหม่	กค.	*	*	*	*	*
๓.๕.๓ (๒) การจัดทำแผนอาชีวอนามัยในการทำงาน ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กก./กจ./กค.	*	*			
กลยุทธ์ ๓.๖ บริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อให้บรรลุผลตามแผนยุทธศาสตร์						
๓.๖.๑ การจัดทำและทบทวนแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของ สปค.	กจ./ทุกหน่วยงาน	*	*	*		
๓.๖.๒ โครงการวางแผนอัตราากำลังคนเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Workforce Plan)	กจ./สนย.	*	*	*	*	*
๓.๖.๓ จัดทำมาตรฐานการดำเนินงานด้านไอซีทีเชิงรุก เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ และการเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัลของ คค.	ศทท./ทุกหน่วยงาน	*				



ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ปีดำเนินงาน				
		๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
กลยุทธ์ ๓.๖ บริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อให้บรรลุผลตามแผนยุทธศาสตร์						
๓.๖.๔ อบรมความรู้ด้านไอซีที	ศทท./ ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
กลยุทธ์ ๓.๗ ส่งเสริมค่านิยมองค์กร i-MOT และความผูกพันในองค์กร						
๓.๗.๑ โครงการส่งเสริมวัฒนธรรมของ สปค.	กจ./ ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริมคุณธรรมและความโปร่งใส						
กลยุทธ์ ๔.๑ พัฒนาการเรื่องร้องทุกข์						
๔.๑.๑ การพัฒนาศูนย์บริการข้อมูลและเรื่องร้องเรียนของกระทรวงคมนาคม						
๔.๑.๑ (๑) พัฒนาระบบงานการจัดการเรื่องร้องทุกข์เชิงบูรณาการ (สปค.)	สต./สรค./กจ./ กก./สอ./ศทท.	*	*	*	*	*
๔.๑.๑ (๒) การพัฒนาระบบสนับสนุนของศูนย์บริการข้อมูลและเรื่องร้องเรียนของกระทรวงคมนาคม	ศทท./สต./ สรค./กจ./กก./ สอ.	*	*	*	*	
กลยุทธ์ ๔.๒ ยกระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานเพื่อสร้างความเชื่อมั่น						
๔.๒.๑ แผนงาน/ โครงการส่งเสริมความโปร่งใสในการดำเนินงาน	ศปท./ ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๔.๒.๒ การจัดทำแผนส่งเสริมธรรมาภิบาลระดับหน่วยงาน	ศปท./ ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๔.๒.๓ แผนงาน/โครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมของ สปค.	ศปท./ ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๔.๒.๔ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบภายใน	กตส.	*	*	*	*	*
๔.๒.๕ ปรับปรุงเพิ่มศักยภาพระบบศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านทุจริตของ คค.	ศทท./ศปท.	*	*			



หมายเหตุ: แผนงาน/โครงการที่ถ่ายทอดจากแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ มาสู่แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๔ แผนงาน/โครงการ ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) ทั้งนี้แยกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ จำนวน ๖ แผนงาน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ จำนวน ๕ แผนงาน และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ จำนวน ๓ แผนงาน ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	รหัสโครงการตามแผนยุทธศาสตร์สปค.	รหัสโครงการตามแผนยุทธศาสตร์คค.	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม
๑	๑.๑.๓ (๒)	๔.๓.๒	การจัดทำปรับปรุงและพัฒนาระบบงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการที่สำคัญตามนโยบายรัฐบาล ผู้บริหาร คค. และแผนยุทธศาสตร์ คค.
๑	๑.๑.๕	๔.๒.๑	การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง
๑	๑.๑.๓ (๓)	๔.๓.๑	การพัฒนากระบวนการถ่ายทอดนโยบายสู่แผนยุทธศาสตร์และการปฏิบัติอย่างบูรณาการ
๑	๑.๒.๔ (๑)	๓.๑.๒๓	การผลักดันการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินทั้งระบบเชิงบูรณาการ ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๗
๑	๑.๒.๔ (๒)	๓.๒.๕	โครงการนาร่องการแก้ปัญหาและพัฒนการใช้ประโยชน์พื้นที่ Free Zone ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าท้องถิ่น
๑	๑.๒.๔ (๓)	๒.๓.๔	โครงการยกระดับการบริการชาวสภาพอากาศเพื่อการบิน
๒	๒.๔.๑	๒.๑.๑	การจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคมภายใต้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๒	๒.๕.๒	๔.๑.๑	การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
๒	๒.๕.๓	๔.๑.๒	โครงการศึกษาและจัดทำแนวทางการปรับปรุง/พัฒนา พรบ. การเดินอากาศ
๒	๒.๖.๑	๔.๔.๑	โครงการตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
๒	๒.๖.๒	๔.๔.๕	โครงการพัฒนาแอปพลิเคชันบริการข้อมูลและวางแผนการเดินทางในโทรศัพท์เคลื่อนที่สำหรับคนพิการ ผู้สูงอายุ และคนทุกคน
๔	๔.๒.๑	๔.๖.๖	แผนงาน/โครงการส่งเสริมความโปร่งใสในการดำเนินงาน
๔	๔.๒.๒	๔.๖.๑	การจัดทำแผนส่งเสริมธรรมาภิบาลระดับหน่วยงาน
๔	๔.๑.๑ (๒)	๑.๒.๑๑ (๑)	การพัฒนาระบบสนับสนุนของศูนย์บริการข้อมูลและเรื่องร้องเรียนของกระทรวงคมนาคม



นอกจากนี้ เมื่อนำแผนงานทั้งหมดมาจัดกลุ่มใหม่ โดยแยกตามภารกิจของหน่วยงานในสังกัด คค. ซึ่งประกอบด้วย ภารกิจทั้งหมด ๑๒ ภารกิจ ดังนี้

๑. การจัดทำแผน

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนบริหาร แผนส่งเสริม แผนประชาสัมพันธ์ เป็นต้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. การบูรณาการแผนและการขับเคลื่อน

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการประสานงานและบูรณาการแผนงาน/โครงการระหว่างหน่วยงาน ตลอดจนการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงานและนโยบายในภาพรวมทั้งหมด

๓. การปรับโครงสร้าง

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงสร้างการบริหารงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งการเปลี่ยนแปลงบทบาท อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานเพื่อให้เกิดการบริหารงานที่คล่องตัว มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๔. การศึกษาวิจัย

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาและวิจัยเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานของหน่วยงาน

๕. การปรับปรุงพัฒนากฎหมาย/ระเบียบ

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงและจัดการกฎหมายและระเบียบที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งพัฒนา กฎหมายและระเบียบใหม่ในอนาคต

๖. การปรับปรุงพัฒนากระบวนการ

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการทำงานภายในหน่วยงาน เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการทำงานภายใต้ภารกิจของแต่ละหน่วยงานให้สูงขึ้น

๗. การพัฒนาระบบ IT เพื่อสนับสนุนระบบงาน

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ทั้งการปรับปรุงระบบเดิมและ การพัฒนาระบบใหม่ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ และเพิ่มประสิทธิภาพ การทำงานให้สูงขึ้น



๘. ชุดโครงการ

ชุดแผนงานทั้งหมดที่อยู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์นั้นๆ ซึ่งมีความสอดคล้องกับแนวคิดของโครงการ

๙. การฝึกอบรม

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ถ่ายทอด แลกเปลี่ยนความรู้ของบุคลากรภายในหน่วยงาน เพื่อเพิ่มศักยภาพการเรียนรู้และเพิ่มองค์ความรู้ให้แก่บุคลากร

๑๐. การจัดการความสัมพันธ์บุคลากร

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความสุข ความผูกพัน พัฒนาความสัมพันธ์ที่ดีของบุคลากรที่มีต่อหน่วยงาน

๑๑. การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการสร้างสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกหน่วยงานให้มีบรรยากาศการทำงานที่ดี มีพื้นที่การทำงานที่เหมาะสม ทำให้บุคลากรทำงานอย่างมีความสุข

๑๒. การจัดทำสื่อและนิทรรศการ

แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ กิจกรรม และจัดนิทรรศการเพื่อเผยแพร่ความรู้ และผลงานที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน

ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมทั้งหมดภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ แสดงในตารางที่ ๔-๑



ตารางที่ ๔-๑ ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ

กลุ่มประเภทตามภารกิจ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๑. การจัดทำแผน	๑.๑.๑ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙	สนย.						*
	๑.๑.๒ การจัดทำ/ปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์สำนัก/ศูนย์/กอง/กลุ่มของหน่วยงานภายใน สปค.	ทุกหน่วยงาน (สนย. ติดตามและ ประเมินผล)	สนย.	*	*	*	*	*
	๒.๑.๑ จัดทำแผนการเจรจา/ขั้นตอนการปรับปรุงความตกลง/อนุสัญญา ระหว่างประเทศ (ด้านคมนาคมขนส่ง) ตามพันธกรณีระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความเป็นมาตรฐานสากลของไทย	สร.		*	*	*	*	*
	๒.๓.๑ โครงการจัดทำนโยบายและแผนการประชาสัมพันธ์ ของกระทรวงคมนาคมในภาพรวม	กส.	ทุกหน่วยงาน			*		
	๓.๔.๓ การจัดทำแผนบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤตและฝึกซ้อม	กก.	กจ.	*	*	*	*	
	๓.๖.๑ การจัดทำและทบทวนแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล ของ สปค.	กจ.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*		
	๓.๖.๒ โครงการวางแผนอัตรากำลังคนเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Workforce Plan)	กจ.	สนย.	*	*	*	*	*
	๔.๒.๑ แผนงาน/โครงการส่งเสริมความโปร่งใสในการดำเนินงาน	ศปท.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๔.๒.๒ การจัดทำแผนส่งเสริมธรรมาภิบาลระดับหน่วยงาน	ศปท.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๔.๒.๓ แผนงาน/โครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมของ สปค.	ศปท.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*



ตารางที่ ๔-๑ ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ (ต่อ)

กลุ่มประเภทตามภารกิจ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๒. การบูรณาการแผนและการขับเคลื่อน	๑.๒.๑ การบริหารแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วนประจำปี (Action Plan)	สนย.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๑.๒.๒ การแก้ไขปัญหาของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการในความรับผิดชอบอย่างบูรณาการ	สนย.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๑.๒.๓ โครงการพัฒนาศูนย์บริหารโครงการขนาดใหญ่ และยกระดับศูนย์ปฏิบัติการคมนาคมระดับภูมิภาค เพื่อบูรณาการข้อมูลการวางแผนและบริหารงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความสอดคล้องกันระหว่างภาคการขนส่ง สามารถเชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึง และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่	ศทท.	สนย.	*	*	*	*	*
	๑.๒.๔ (๑) การผลักดันการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินทั้งระบบเชิงบูรณาการ ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๗	สนย./กท.	กทท./บวท.		*	*		
	๑.๒.๔ (๒) โครงการนำร่องการแก้ปัญหาและพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ Free Zone ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าท้องถิ่น	สนย.		*	*	*	*	*
	๑.๒.๔ (๓) โครงการยกระดับการบริการข่าวสภาพอากาศเพื่อการบิน	กทท./ อด.	สนย.		*	*	*	*
	๑.๒.๕ โครงการติดตามและประเมินผลการปรับปรุงทางเดินเท้าบนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบทสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	กก.	สกม.	*				
๓. การปรับโครงสร้าง	๑.๑.๕ การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง	กพบ.		*				
	๑.๑.๖ การศึกษารูปแบบองค์กรของกรมท่าอากาศยานที่เหมาะสม	กพบ.			*			
	๒.๔.๑ การจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคมภายใต้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ศทท.	กจ. กพบ.	*	*			



ตารางที่ ๔-๑ ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ (ต่อ)

กลุ่มประเภท ตามภารกิจ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงาน หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๔. การศึกษาวิจัย	๒.๒.๒ โครงการศึกษาพระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ. ๒๕๕๗ เพื่อเป็นทางเลือกในการดำเนินโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ	สอ.		*	*	*	*	*
	๓.๒.๔ โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการปฏิบัติงานของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กก.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๕. การปรับปรุง พัฒนากฎหมาย/ ระเบียบ	๒.๕.๑ การพัฒนากฎหมายขนส่ง	สกม.			*	*	*	
	๒.๕.๒ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	กก.	สกม.		*			
	๒.๕.๓ โครงการศึกษาและจัดทำแนวทางการปรับปรุง/พัฒนา พรบ. เติ้นอากาศ	กพท.	สกม.		*			
	๒.๕.๔ การศึกษาและจัดทำ/ปรับปรุงระบบการติดตามและประเมินผล การใช้กฎหมายในระบบขนส่ง	สกม.		*	*	*	*	*
	๒.๕.๕ ปรับปรุงฐานข้อมูลศูนย์ข้อมูลกฎหมายของ คค.	ศทท.	สกม.			*	*	
๖. การปรับปรุงพัฒนา กระบวนการ	๑.๑.๓ (๑) การปรับปรุงและพัฒนากระบวนการและขั้นตอนการบริหารงบประมาณและการติดตามประเมินผล	สนย.		*	*	*	*	*
	๑.๑.๓ (๒) การปรับปรุงและพัฒนากระบวนการงานงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการที่สำคัญตามนโยบายรัฐบาลและผู้บริหาร คค. และแผนยุทธศาสตร์ คค.	สนย.		*	*	*	*	*
	๑.๑.๓ (๓) การพัฒนากระบวนการถ่ายทอดนโยบายสู่แผนยุทธศาสตร์ และการปฏิบัติอย่างบูรณาการ	สนย.		*	*	*	*	*



ตารางที่ ๔-๑ ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ (ต่อ)

กลุ่มประเภท ตามภารกิจ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงาน หลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๖. การปรับปรุงพัฒนา กระบวนการ	๒.๑.๒ เสริมสร้างความร่วมมือในเวทีระหว่างประเทศเพื่อสร้างพันธมิตร และพัฒนาความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งทั้งระดับ ทวิภาคี/พหุภาคี	สร.		*	*	*	*	*
	๒.๑.๓ ดำเนินบทบาทเชิงรุกเพื่อดำรงไว้ซึ่งผลประโยชน์ของประเทศ	สร.		*	*	*	*	*
	๒.๒.๑ (๑) แผนงานปรับปรุงคู่มือการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ ที่ถูกเวนคืนร่วมกับหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง	สอ.				*	*	
	๒.๒.๑ (๒) แผนงานปรับปรุงและพัฒนาระบบการติดตาม/ตรวจสอบ สถานะของเรื่องอุทธรณ์ผ่านเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม	สอ.	ศทท.	*	*			
	๒.๒.๑ (๓) แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการพิจารณาอุทธรณ์ให้ได้ผลผลิต (ปริมาณงาน) เพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย	สอ.		*				
	๒.๓.๔ โครงการเสริมสร้างและพัฒนาเครือข่ายการประชาสัมพันธ์ เพื่อขับเคลื่อนภารกิจการประชาสัมพันธ์ของกระทรวงคมนาคม	กส.	ทุกหน่วยงาน			*	*	*
	๒.๓.๕ เพิ่มศักยภาพงานข่าวเพื่อการประชาสัมพันธ์ของ สปค. และ สรค.	กส.		*				
	๒.๓.๖ (๑) โครงการพัฒนาระบบจัดการภาพและวีดิทัศน์	ศทท.	กส.	*				
	๒.๓.๖ (๒) โครงการพัฒนาระบบข่าวกระทรวงคมนาคม	ศทท.	กส.	*				
	๒.๔.๒ พัฒนาระบบบริหารจัดการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม	ศปภ./ ศทท.	ทุกหน่วยงาน ในสังกัด คค.	*	*	*	*	*
	๒.๔.๓ โครงการปรับปรุงระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและ เรือประมงด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT	กชย.				*	*	*
	๒.๔.๔ (๑) โครงการจัดหาอุปกรณ์สอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ให้เป็นไปตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	กนย.		*	*	*	*	*



ตารางที่ ๔-๑ ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ (ต่อ)

กลุ่มประเภทตามภารกิจ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๖. การปรับปรุงพัฒนากระบวนการ	๓.๑.๑ การดำเนินการจัดทำในรูปคู่มือปฏิบัติงานในแต่ละกระบวนการ (จำนวนองค์ความรู้ที่ได้รับการถ่ายทอดและจัดทำเป็นสารสนเทศ/คู่มือ) (PMQA)	กพบ.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๓.๑.๒ เพิ่มศักยภาพการจัดการความรู้ ของ สปค./สรค.	ศทท.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๓.๒.๑ โครงการทบทวนกระบวนการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อจัดทำมาตรฐานการปฏิบัติงาน	กจ.		*	*	*		
	๓.๒.๒ โครงการพัฒนา/ปรับปรุงกระบวนการให้คล่องตัว รวดเร็ว ทันสมัย เรียบง่าย อย่างต่อเนื่อง	กพบ.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๓.๒.๓ โครงการพัฒนา/ปรับปรุงระบบการจัดการฐานข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้เป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ตามกฎหมายกำหนด	ศทท.	กก.		*			
	๓.๓.๒ นำระบบสารสนเทศไปใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของ สปค./สรค.	ทุกหน่วยงาน	ศทท.	*	*	*	*	*
	๓.๓.๓ การจัดทำข้อมูลต้นทุนผลผลิตของ สปค. ของคณะทำงานจัดทำต้นทุนต่อหน่วยผลผลิต	กค.		*	*	*		
	๓.๔.๑ ทบทวน/ปรับปรุง และบริหารจัดการนโยบายด้านความมั่นคงปลอดภัย ด้านไอซีที	ศทท.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๓.๔.๒ ทบทวน/ปรับปรุง แผนบริหารความต่อเนื่องด้านไอซีที	ศทท.		*	*	*	*	*
	๓.๖.๓ จัดทำมาตรฐานการดำเนินงานด้านไอซีทีเชิงรุก เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ และการเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัลของ คค.	ศทท.	ทุกหน่วยงาน	*				



ตารางที่ ๔-๑ ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ (ต่อ)

กลุ่มประเภทตามภารกิจ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๖. การปรับปรุงพัฒนาระบบงาน	๔.๑.๑ (๑) พัฒนาระบบงานการจัดการเรื่องร้องทุกข์เชิงบูรณาการ (สปค.)	สต./สรค./กจ./กก./สอ.	ศทท.	*	*	*	*	*
	๔.๒.๔ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบภายใน	กตส.		*	*	*	*	*
	๔.๒.๕ ปรับปรุง/เพิ่มศักยภาพระบบศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านทุจริตของ คค.	ศทท.	ศปท.	*	*			
๗. การพัฒนาระบบ IT เพื่อสนับสนุนระบบงาน	๑.๑.๔ (๑) บริหารระบบ MOT-BSC ให้สนับสนุนการบริหารนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ	ศทท.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๑.๑.๔ (๒) บริหารและกำหนดนโยบายโดยใช้ Thailand Transport Map	ศทท.		*	*	*	*	*
	๑.๑.๔ (๓) ปรับปรุง/เพิ่มศักยภาพระบบศูนย์ปฏิบัติการคมนาคม	ศทท.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๒.๑.๔ (๑) จัดทำ/ปรับปรุงข้อมูลที่สำคัญของประเทศคู่เจรจาและสรุปเท่าที่การเจรจา	สร.	ศทท.	*	*	*	*	*
	๒.๑.๔ (๒) พัฒนาระบบฐานข้อมูลสนับสนุนการเจรจาและสรุปเท่าที่การเจรจา	ศทท.	สร.	*				
	๒.๒.๓ พัฒนาระบบสนับสนุนงานอุทธรณ์	ศทท.	สอ.	*	*			
	๒.๖.๒ โครงการพัฒนาแอปพลิเคชันบริการข้อมูลและวางแผนการเดินทางในโทรศัพท์เคลื่อนที่สำหรับคนพิการ ผู้สูงอายุ และคนทุกคน	ศทท.	กก.	*	*	*	*	*
	๓.๑.๓ (๑) โครงการเสริมสร้างการเรียนรู้เกี่ยวกับนวัตกรรม	ศทท.	ทุกหน่วยงาน	*				
	๓.๑.๓ (๒) โครงการสร้างความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมเพื่อปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน	ศทท.	ทุกหน่วยงาน		*	*	*	*
	๓.๓.๑ แผนการพัฒนา/เพิ่มศักยภาพระบบการปฏิบัติงานของ สปค./สรค. เพื่อมุ่งสู่การเป็น digital government	ศทท.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*



ตารางที่ ๔-๑ ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ (ต่อ)

กลุ่มประเภทตามภารกิจ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๗. การพัฒนาระบบ IT เพื่อสนับสนุนระบบงาน	๔.๑.๑ (๒) การพัฒนาระบบสนับสนุนของศูนย์บริการข้อมูลและเรื่องร้องเรียนของกระทรวงคมนาคม	ศทท.	สต./สรค./กจ./กก./สอ.	*	*	*	*	
๘. ชุมโครงการ	๒.๖.๑ โครงการตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔	ศทท.		*	*	*	*	*
๙. การฝึกอบรม	๒.๓.๒ โครงการส่งเสริมและพัฒนาความรู้ด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	กส.		*	*	*	*	*
	๒.๔.๕ โครงการพัฒนาความรู้ด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุให้เป็นไปตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	กนย.		*	*	*	*	*
	๒.๔.๖ การฝึกอบรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย	กชย.		*	*	*	*	*
	๒.๕.๖ การถ่ายทอด และแลกเปลี่ยนความรู้ด้านกฎหมายสำหรับหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม	สกม.		*	*	*	*	*
	๓.๒.๕ (๑) โครงการฝึกอบรมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การปฏิบัติการข่าวสาร (IO) กระทรวงคมนาคม	กก.		*				
	๓.๒.๕ (๒) โครงการสร้างเครือข่ายบุคลากรด้านจัดการข้อมูลข่าวสารเครือข่ายห้องสมุด/งานสารบรรณ (การเก็บเอกสาร)	กก.	ศทท.			*	*	
	๓.๒.๕ (๓) โครงการฝึกอบรมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่องการพัฒนาทักษะและสมรรถนะเพื่อความเป็นเลิศด้านงานสารบรรณ ของกระทรวงคมนาคมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยงานสารบรรณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘" ขึ้น	กก.		*				
	๓.๖.๔ อบรมความรู้ด้านไอซีที	ศทท.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*



ตารางที่ ๔-๑ ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ (ต่อ)

กลุ่มประเภทตามภารกิจ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๑๐. การจัดการความสัมพันธ์บุคลากร	๓.๕.๑ (๑) โครงการ สปค./สรค. สัมพันธ์	กจ.		*	*	*	*	*
	๓.๕.๑ (๒) โครงการ สรค. สัมพันธ์	สรค.		*	*	*	*	*
	๓.๕.๑ (๓) โครงการส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตและสร้างความผูกพันของบุคลากรใน สปค./สรค.	กจ.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*		
	๓.๕.๒ แผนงานการจัดกิจกรรมที่สำคัญ	กก.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๓.๕.๒ (๑) กิจกรรมเพื่อสร้างความสุขและกระชับความสัมพันธ์ของบุคลากร (งานปีใหม่ และ งานสงกรานต์)	กก.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๓.๕.๒ (๒) กิจกรรมเชิดชูเกียรติคุณ (งานเกษียณอายุราชการ)	กก.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๓.๕.๒ (๓) กิจกรรมการจัดงานวันสถาปนากระทรวงคมนาคม	กก.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๓.๕.๒ (๔) กิจกรรมงานวันเด็กแห่งชาติ	กก.		*	*	*	*	*
	๓.๗.๑ โครงการส่งเสริมวัฒนธรรมของ สปค.	กจ.	ทุกหน่วยงาน	*	*	*	*	*
๑๑. การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี	๓.๕.๓ (๑) โครงการก่อสร้างอาคารกระทรวงคมนาคมแห่งใหม่	กค.		*	*	*	*	*
	๓.๕.๓ (๒) การจัดทำแผนอาชีพอนามัยในการทำงาน ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กก.	กจ. กค.	*	*			



ตารางที่ ๔-๑ ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แยกตามภารกิจ (ต่อ)

กลุ่มประเภทตามภารกิจ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
				๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๑๒. การจัดทำสื่อและนิทรรศการ	๒.๓.๓ (๑) โครงการผลิตและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์และสร้างการรับรู้ตามแผนยุทธศาสตร์ของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐	กส.		*	*	*	*	*
	๒.๓.๓ (๒) โครงการจัดนิทรรศการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับแผนงานโครงการผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔	กส.		*	*	*	*	*
	๒.๓.๓ (๓) โครงการจัดนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติพระบรมวงศานุวงศ์	กส.		*	*	*	*	*

ส่วนที่ ๕:

การนำยุทธศาสตร์สำนักงานปลัด
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
สู่การปฏิบัติ





ส่วนที่ ๕

การนำยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔สู่การปฏิบัติ

ยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และมีกระบวนการวิเคราะห์ ทบทวน และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนางานของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปก.) ให้สามารถมุ่งเน้นบูรณาการการปฏิบัติราชการของส่วนงานต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยงสามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการของภาครัฐและประชาชน ซึ่งประกอบไปด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนา ๔ ด้าน คือ

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : พัฒนาระบบบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่อง
- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ
- ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : พัฒนาสมรรถนะองค์กรอย่างบูรณาการ
- ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : ส่งเสริมคุณธรรมและความโปร่งใส

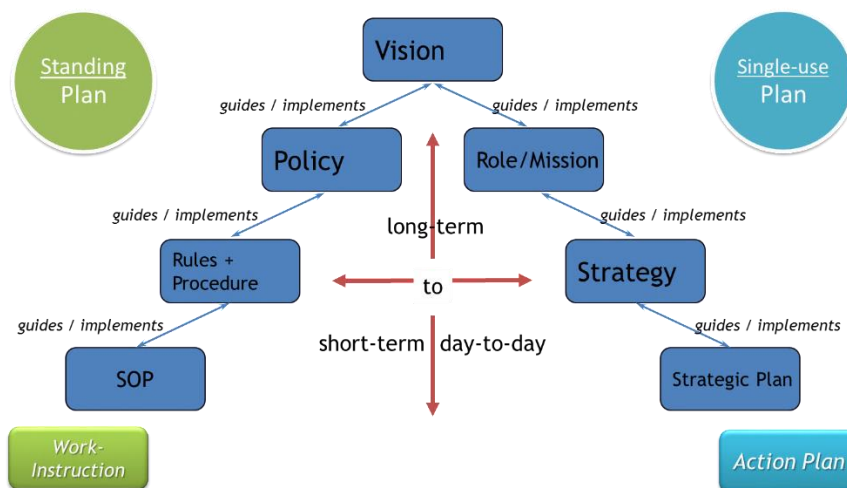
ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่กำหนดขึ้นทั้ง ๔ ด้าน ดังกล่าวจะนำไปสู่การกำหนดมาตรการ/โครงการ/กิจกรรม และแผนการดำเนินงานแต่ละปีของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมในระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ซึ่งจะเป็นกลไกสำคัญในการบริหารจัดการและพัฒนายุทธศาสตร์ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมอย่างมีพลวัตร โดยมีแนวทางในการดำเนินงานเพื่อการจัดท่ายุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม สรุปได้ดังนี้

๕.๑ หลักการพื้นฐานที่สำคัญในการถ่ายทอดยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ

ในการขับเคลื่อนวิสัยทัศน์ ผ่านยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายได้ตามวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ที่กำหนดนั้น องค์กรต้องมีความเข้าใจหลักการพื้นฐานที่สำคัญของการขับเคลื่อนองค์กรด้วยแผนงาน ซึ่งแผนงานนั้นมี ๒ รูปแบบหลักที่สำคัญ คือ (๑) แผนงานประเภท Single-use Plan ซึ่งเป็นแผนงานที่ถูกสร้างขึ้นและใช้ในช่วงเวลาหนึ่ง ๆ ตามที่กำหนด เช่น แผนยุทธศาสตร์ ๕ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี (๑ ปี) เป็นต้น และ (๒) Standing Plan คือ กรอบวิธีการดำเนินงานที่ถูกกำหนดให้ผู้ปฏิบัติต้องปฏิบัติตาม และไม่มีกำหนดอายุการใช้งานกว่าจะมีการยกเลิกหรือปรับปรุง เช่น นโยบาย กฎ กติกา หลักเกณฑ์ และแนวปฏิบัติมาตรฐาน เป็นต้น ซึ่งแท้จริงแล้วนั้น วิสัยทัศน์จะเป็นตัวกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญและถ่ายทอดสู่แผนการปฏิบัติทั้ง ๒ รูปแบบข้างต้น ทั้งในส่วนของกิจกรรมการดำเนินงานตามปกติที่ทำเป็นประจำ (Routine Activities) และกิจกรรมการดำเนินงานที่เป็นสิ่งใหม่ที่ถูกปรับปรุง/พัฒนาขึ้นตามยุทธศาสตร์ (Project/Initiative Activities) โดยวิสัยทัศน์จะเป็นตัวกำหนดแนวนโยบาย (Policy) ด้านต่าง ๆ ที่ใช้เป็นกรอบการกำหนดแนวปฏิบัติมาตรฐาน (Standard Operation Procedure: SOP) ของหน่วยงาน



และขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Work Instruction) ของบุคลากร ซึ่งเป็นแนวทางที่สอดคล้องและส่งเสริมการขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ และในส่วนของการขับเคลื่อนเชิงรุก วิสัยทัศน์จะเป็นตัวกำหนดบทบาทที่สำคัญ (Role) และพันธกิจ (Mission) ที่ต้องดำเนินการ และถ่ายทอดสู่การกำหนดแผนยุทธศาสตร์ (Strategic Plan) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ขององค์กรในที่สุด ดังแสดงความสัมพันธ์ใน รูปที่ ๕.๑-๑



รูปที่ ๕.๑-๑ วิสัยทัศน์กับองค์ประกอบที่สำคัญในการขับเคลื่อนองค์กร

๕.๒ แนวทางการจัดการยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง

ในการนำยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมไปดำเนินการให้เกิดผลทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการกำหนดแนวทาง เครื่องมือ และรูปแบบการทำงานที่ชัดเจน เพื่อยึดถือเป็นหลักปฏิบัติเดียวกันทั่วทั้งองค์กร โดยควรพัฒนาขึ้นมาเป็นระบบการจัดการยุทธศาสตร์ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

๕.๒.๑ องค์ประกอบพื้นฐานของระบบการจัดการยุทธศาสตร์ (Strategic Management System: SMS)

ระบบการจัดการยุทธศาสตร์ คือ เครื่องมือที่สะท้อนให้เห็นถึงผลงานและคุณภาพของงาน รวมถึงภาพรวมความสำเร็จขององค์กรและพนักงานรายบุคคล เป็นเครื่องมือที่เชื่อมโยงการวางแผนเชิงกลยุทธ์กับการปฏิบัติงานของหน่วยงานและบุคคลในทุกระดับ ซึ่งสามารถช่วยให้ผู้บริหารสามารถนำวิสัยทัศน์และแผนธุรกิจขององค์กรมากำหนดเป็นเป้าหมายที่วัดผลได้ และผูกโยงเข้ากับวัตถุประสงค์ เป้าหมายภารกิจ และการวัดผลการดำเนินงานขององค์กรเข้าด้วยกัน และยังช่วยให้บุคลากรทราบและมองเห็นถึงกลยุทธ์การดำเนินงานและแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของกลยุทธ์ที่กำหนดไว้อย่างเป็นรูปธรรมและเป็นระบบที่ชัดเจน ซึ่งโดยทั่วไประบบการจัดการยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ๓ ระบบย่อยดังต่อไปนี้ (รูปที่ ๕.๒-๑)



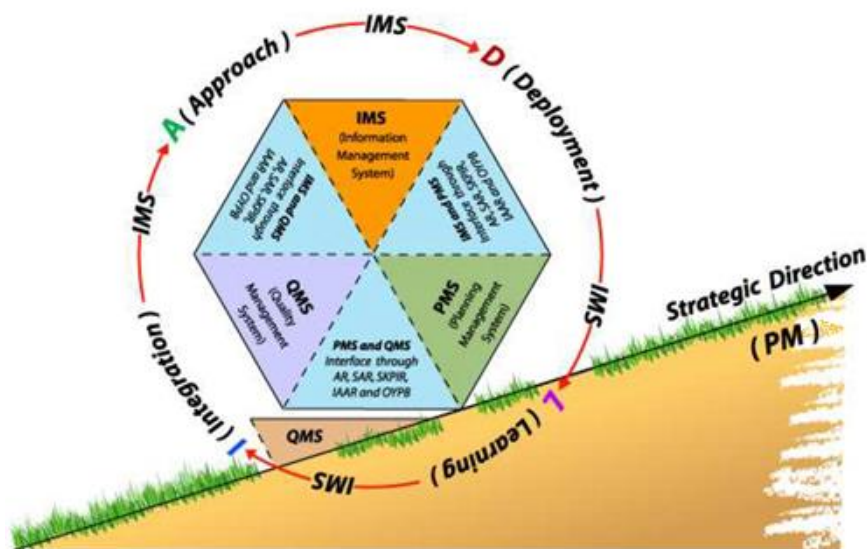
- ๑) ระบบจัดการสารสนเทศ (Information Management System: IMS) เป็น ระบบฐานข้อมูลที่พัฒนาขึ้นเพื่อเก็บรวบรวม ตรวจสอบ จับเก็บ ประมวลผลและเผยแพร่ข้อมูลที่สำคัญ ข้อเท็จจริง ข้อมูลที่เป็นพื้นฐานของการตัดสินใจตามหลักของการใช้หลักฐานและการวัดตามเป้าหมายที่กำหนด วัดดูประสงค์ มันจะถูกตั้งข้อสังเกตว่า IMS ทำหน้าที่เป็นแนวคิดการหมุน PDCA = Plan – Do – Check – Act ต่อมามีการพัฒนาเป็นแนวคิด ADLI = Approach – Deployment - Learning – Integration ในปี ค.ศ. ๒๐๐๙ โดย

Approach (วิธีการ) หมายถึง วิธีการที่ใช้เพื่อให้บรรลุกระบวนการ ประสิทธิภาพของการใช้วิธีการ ระดับที่วิธีการทำซ้ำและอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลที่เชื่อถือได้

Deployment (ปรับใช้) หมายถึง วิธีที่ถูกนำไปใช้กับการสร้างคุณค่า ซึ่งต้องถูกนำมาใช้อย่างต่อเนื่องและถูกใช้โดยทุกหน่วยงานที่เหมาะสม

Learning (การเรียนรู้) หมายถึง การปรับวิธีการผ่านการประเมินผลและการปรับปรุง เพื่อส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อการพัฒนาวิธีการผ่านนวัตกรรม รวมถึงปรับแตงนวัตกรรมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการทำงานและกระบวนการภายใน

Integration (การบูรณาการ) หมายถึง วิธีการที่สอดคล้องกับความต้องการขององค์กรที่ระบุไว้ในรายละเอียดขององค์กร รายการ และกระบวนการอื่น ๆ ข้อมูล และระบบการปรับปรุงข้ามกระบวนการและหน่วยงาน กระบวนการวิเคราะห์ผลการเรียนรู้ และการกระทำที่สอดคล้องกันทั่วทั้งกระบวนการและหน่วยงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมายขององค์กร



รูปที่ ๕.๒-๑ แผนภาพแสดงความเชื่อมโยงของระบบย่อยของระบบการจัดการยุทธศาสตร์ (SMS)
ทั้ง ๓ ระบบ: IMS QMS และ PMS^๑

¹ ปรับปรุงจาก Teay Shawyun, ๒๐๐๙, หน้า ๘



- ๒) ระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System : QMS) เป็นระบบการบริหารจัดการโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินงานตามภารกิจและวัตถุประสงค์ขององค์กรเกิดการพัฒนาคูณภาพอย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ระบบบริหารคุณภาพมีหลายระบบ เช่น ระบบ Input-Process-Output-Outcome (IPOO) ระบบ Total Quality Management (TQM) และระบบ ISO เป็นต้น

ระบบบริหารงานคุณภาพเกี่ยวข้องกับผู้ดำเนินงาน และผู้ใช้ผลผลิตจากการดำเนินงาน เป็นระบบที่จะช่วยให้สามารถนำส่งผลผลิตได้ตรงตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ผลผลิต ขณะเดียวกันระบบการบริหารงานคุณภาพจะช่วยให้ผู้ใช้ผลผลิตได้รับความพอใจ และมั่นใจว่าสินค้าหรือบริการที่ได้รับมีคุณภาพตรงตามความต้องการ โดยองค์ประกอบที่สำคัญประกอบด้วย ๒ ด้านหลักคือ

- ด้านของกระบวนการและผลลัพธ์ที่นำไปสู่การตรวจสอบ
- ด้านระบบการประเมินผลโดยรวมของการวัดประสิทธิภาพการทำงานและการจัดการตามที่กำหนดไว้

- ๓) ระบบการจัดการวางแผน (Planning Management System : PMS) หมายถึง ระบบการจัดการวางแผน ที่ต้องสอดคล้องกับทิศทางเชิงกลยุทธ์ขององค์กรที่กำหนด ผ่านวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ โดยผ่านการจัดการวางแผนทั้งแผนระยะยาว (Strategic Plan) และระยะสั้น (One-Year-Plan-Budget : OYPB) ที่ต้องสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเปลี่ยนแปลงของบริบทและผลการดำเนินงาน ซึ่งจะเป็นการกำหนดทิศทางกลยุทธ์ให้สามารถช่วยระบุงวิสัยทัศน์ภารกิจ เป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่จะประสบความสำเร็จ เพื่อทำให้มั่นใจว่าระบบการจัดการมีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกันกับการดำเนินงาน สามารถทำได้ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ และมีการตรวจสอบและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

๕.๒.๒ การจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี

หน่วยงานในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ควรเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อใช้ในการปรับปรุงแผนปฏิบัติการและ/หรือแผนยุทธศาสตร์ รวมถึงใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี เพื่อตรวจสอบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในแต่ละช่วงเวลาและแต่ละปี รวมถึงการวิเคราะห์และเรียนรู้ผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมา เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลการปฏิบัติงาน ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน จากนั้นจึงนำแผนยุทธศาสตร์มาใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์นั้นมีผลสัมฤทธิ์สูงสุด

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีนั้น ควรพิจารณาช่วงระยะเวลาดำเนินการ เพื่อให้สามารถจัดทำแผนฯ ดังกล่าวได้สอดคล้องกับปฏิทินงบประมาณประจำปี รวมทั้งควรจัดให้มีการประชุมหรือการหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในหน่วยงานระดับกระทรวง และระดับหน่วยงานทั้งหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถจัดลำดับความสำคัญของการนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ ตลอดจนเพื่อให้สามารถบูรณาการโครงการ แผนงานด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด



๕.๒.๓ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรสนับสนุนยุทธศาสตร์

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการให้มีการพิจารณาจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามมาตรการ โครงการ หรือกิจกรรมสำคัญ ภายใต้ยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์หลักต่าง ๆ ที่ได้จัดลำดับความสำคัญไว้ในตอนต้น เพื่อให้มั่นใจว่าแผนงานที่ต้องดำเนินการนั้น มีทรัพยากรที่จำเป็นมาสนับสนุนให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๕.๒.๔ การจัดกระบวนการมอบหมายภาระงาน

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการให้มีการมอบหมายภาระงานและความรับผิดชอบในงานตามยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาที่กำหนดขึ้นทั้ง ๓ ด้าน ตลอดจนมาตรการ โครงการ หรือกิจกรรมสำคัญให้กับหน่วยงาน รวมทั้งบุคลากรให้ได้รับทราบอย่างชัดเจน และให้กิจกรรมการมอบหมายภาระงานดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติราชการประจำปี ในช่วงเวลาที่ต่อเนื่องกับการจัดทำแผนงบประมาณของหน่วยงาน โดยควรจะต้องให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานและการจูงใจบุคลากรที่สอดคล้องกับระดับความสำเร็จของยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์หลัก ตลอดจนมาตรการ โครงการ หรือกิจกรรมสำคัญที่รับผิดชอบ

๕.๒.๕ การติดตามและสรุปผลการดำเนินงานระหว่างปี

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ เป็นระยะอย่างต่อเนื่อง เช่น รายเดือน รายไตรมาส ราย ๖ เดือน ทั้งในระดับผู้บริหาร และระดับหน่วยงาน พร้อมทั้งจัดให้มีเครื่องมือสนับสนุนที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ เช่น การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุน ซึ่งจะมุ่งเน้นการติดตามเพื่อให้ทราบถึงความก้าวหน้าของโครงการ กิจกรรมสำคัญต่าง ๆ รวมทั้งเป็นการประเมินความเบี่ยงเบน แปรปรวนระหว่างผลงานที่เกิดขึ้นจริงกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งจะนำไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

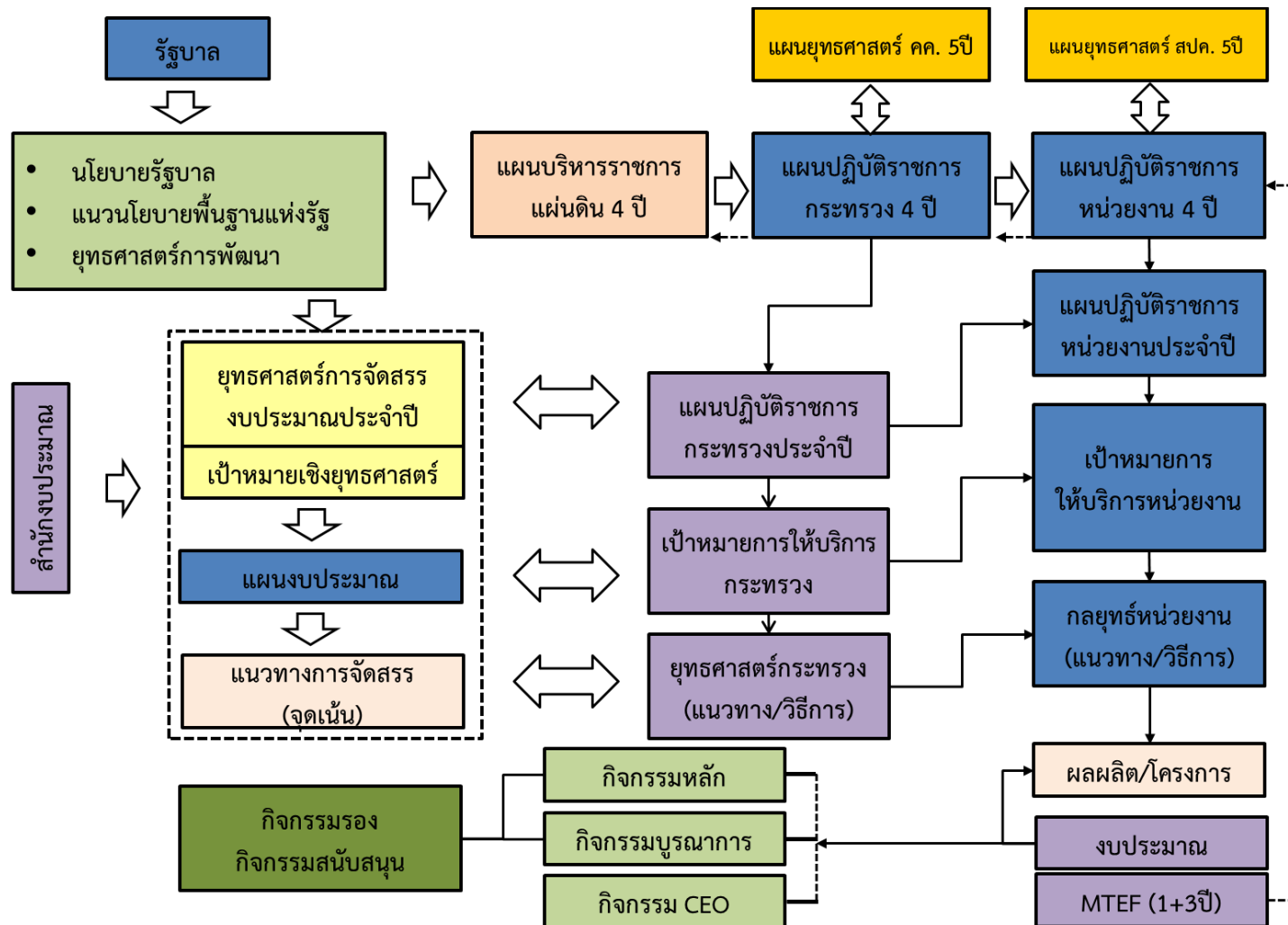
๕.๒.๖ การติดตามและสรุปผลการดำเนินงานประจำปี

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการให้มีการติดตามและประเมินผลงานประจำปี รวมทั้งพัฒนาห้องประชุม/ห้องบัญชาการ และจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงาน ซึ่งจะเป็กิจกรรมที่มีความสำคัญและสอดคล้องกับการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี เนื่องจากการเปิดโอกาสให้ทบทวนถึงผลสำเร็จของยุทธศาสตร์ กลยุทธ์หลัก ตัวชี้วัด เป้าหมาย ตลอดจนมาตรการ โครงการ หรือกิจกรรมสำคัญตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตลอดจนเป็นการทบทวนถึงปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งการประเมินสถานการณ์ทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อเป็นข้อมูลนำเข้าที่สำคัญในการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด กลยุทธ์หลัก ตลอดจนมาตรการ โครงการ หรือกิจกรรมสำคัญของการจัดทำแผนปฏิบัติการในปีต่อไป

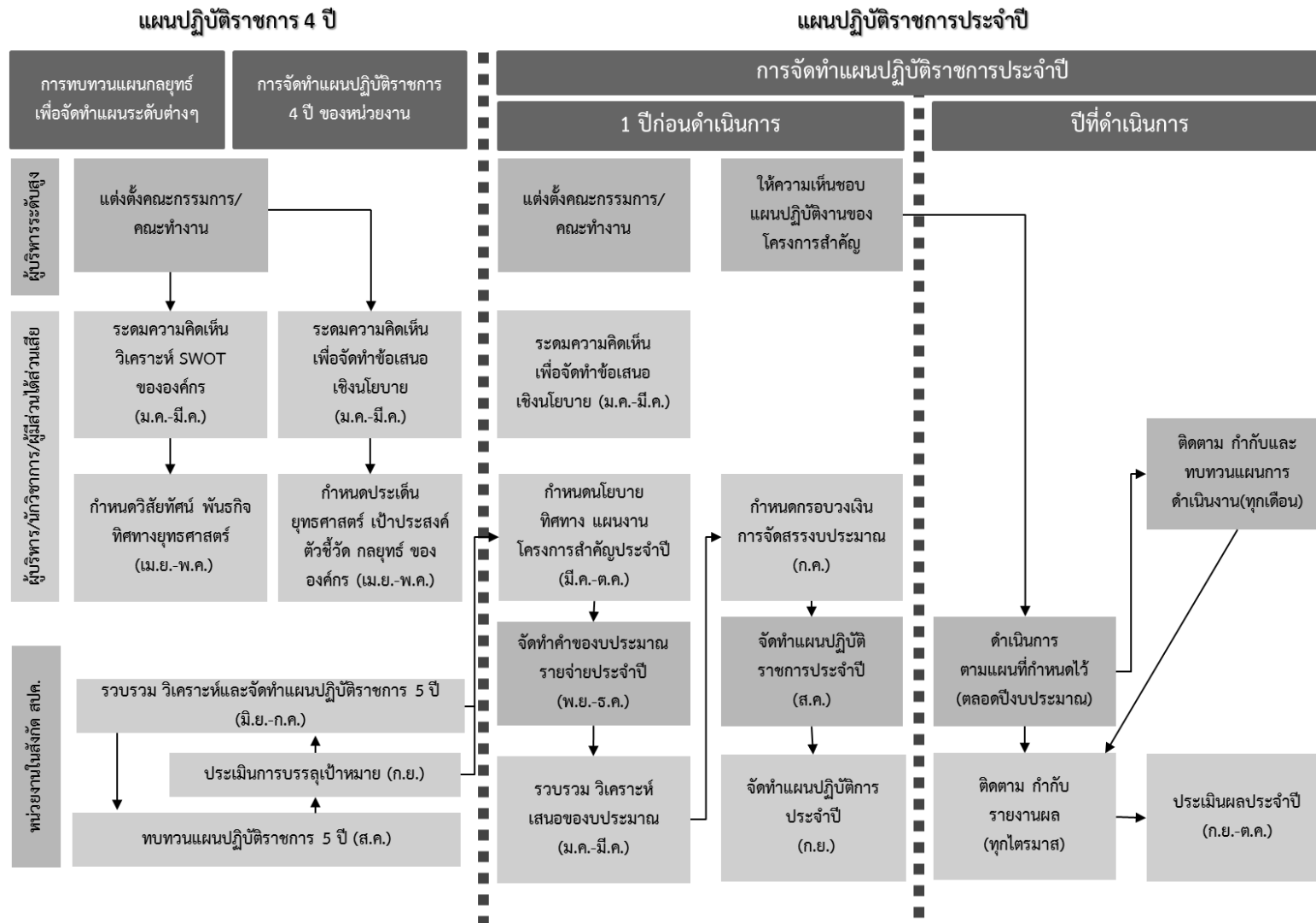


๕.๒.๗ การประเมินผลเมื่อสิ้นสุดแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

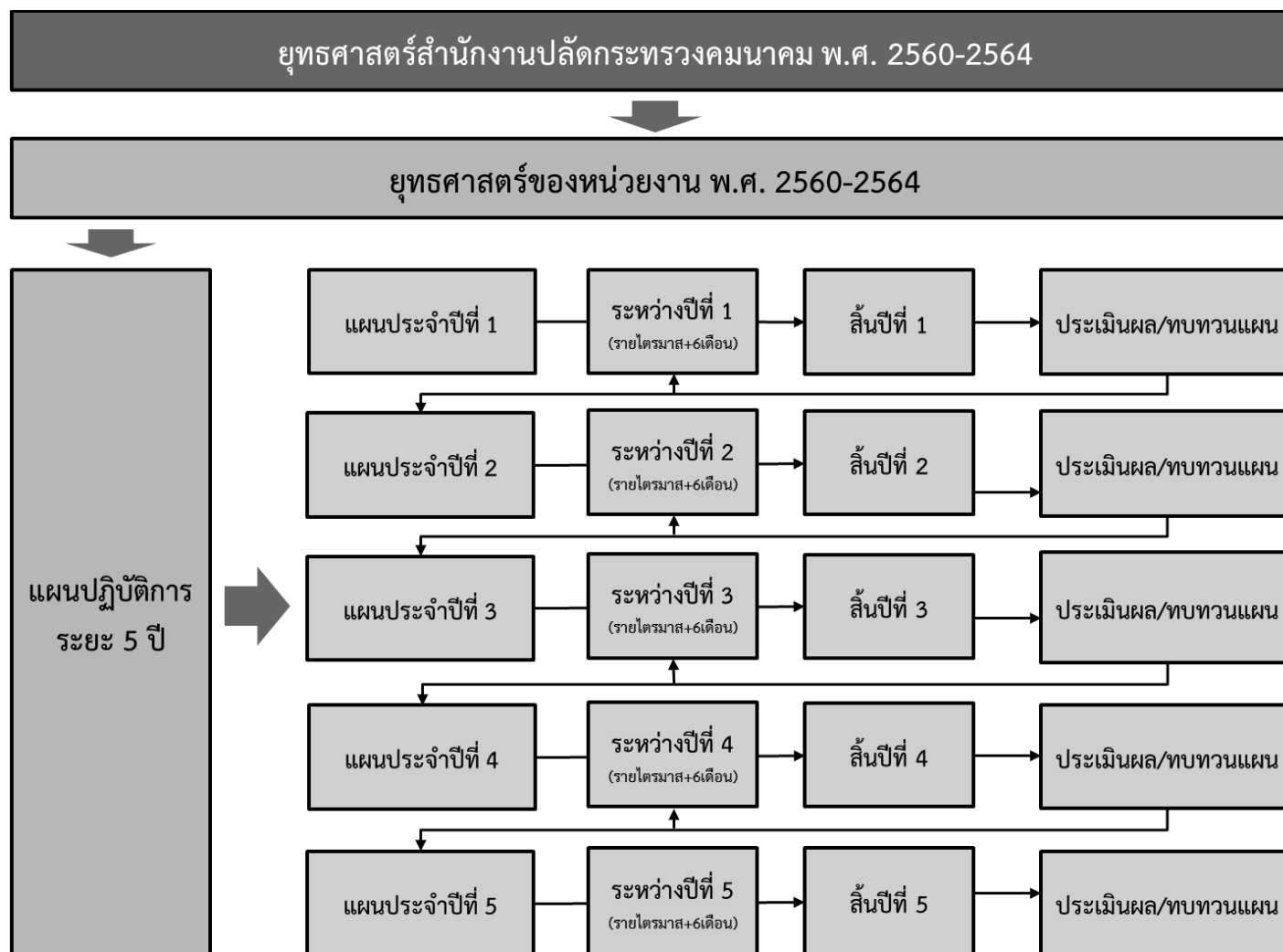
ควรมีการประเมินผลในภาพรวมเมื่อสิ้นสุดแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ เพื่อสรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ รวมทั้งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งผลสรุปนี้จะสามารถนำมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของข้อมูลนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมในระยะต่อไป



รูปที่ ๕.๒-๒ ระบบการจัดการการวางแผนงานภาพรวมของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



รูปที่ ๕.๒-๓ กรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ๔ ปี และแผนปฏิบัติราชการประจำปี

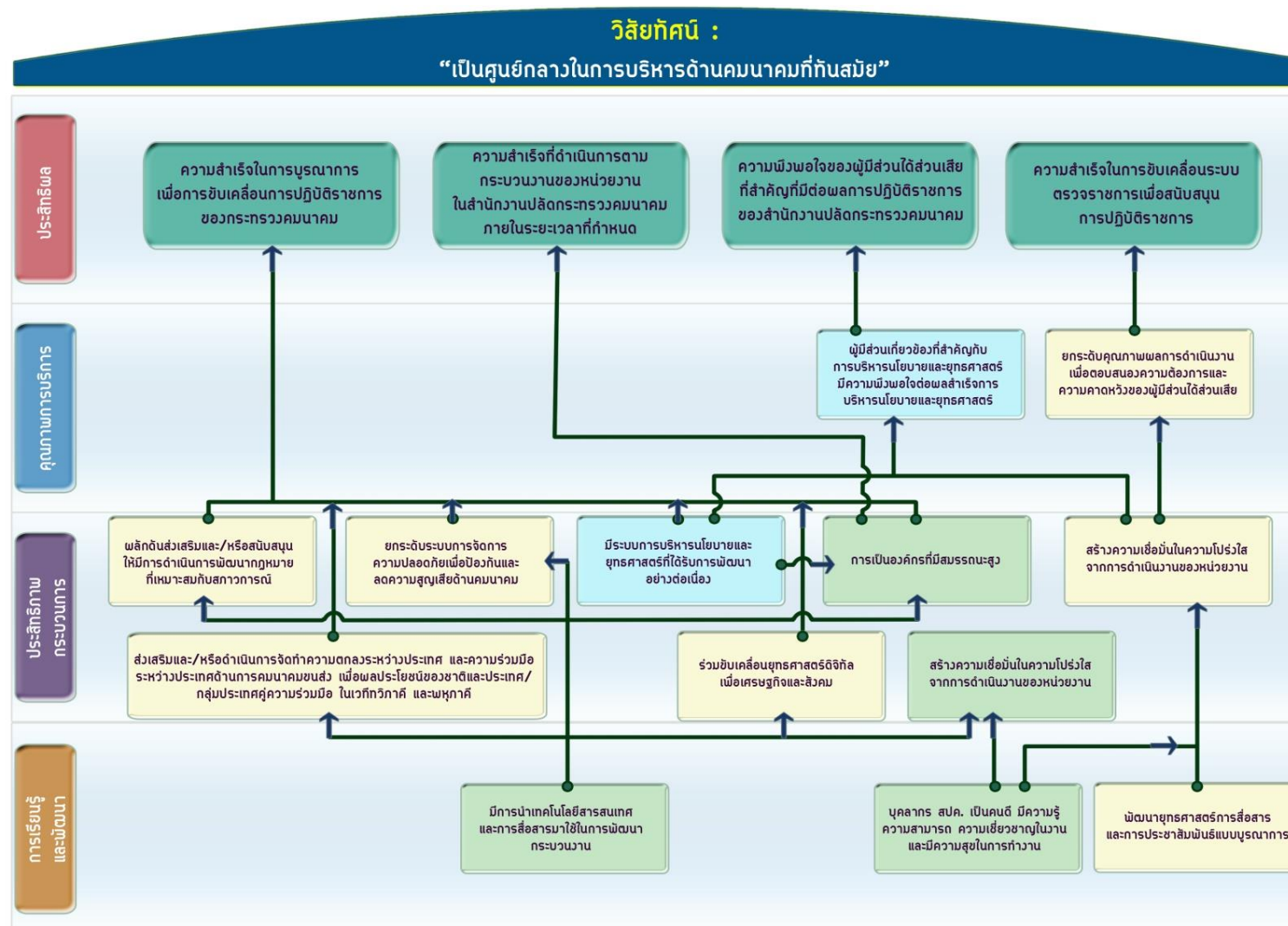


รูปที่ ๕.๒-๔ วงจรการจัดการยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

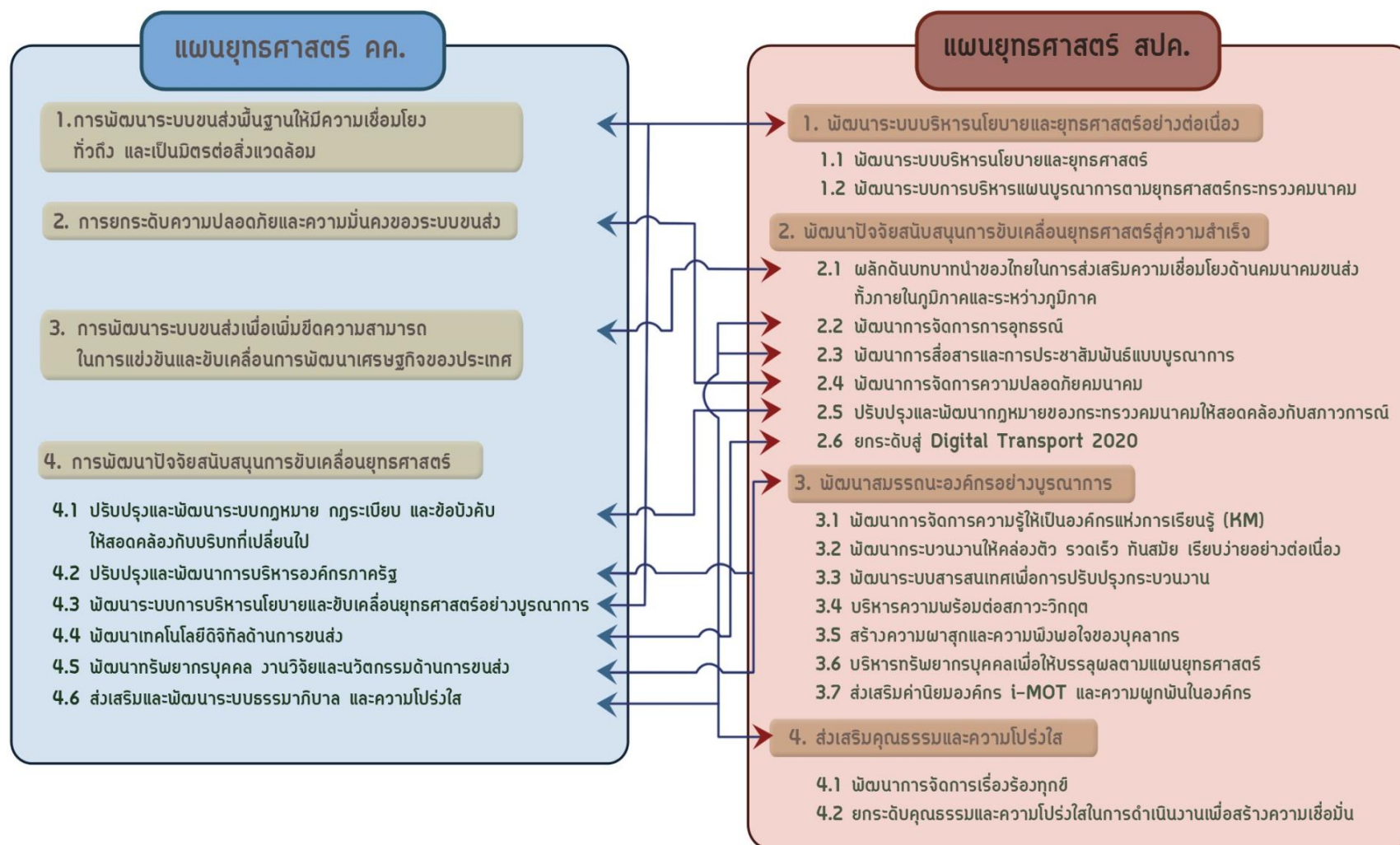
ภาคผนวก:

- ก แผนที่ยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- ข แผนที่ความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ คค. กับ สปค.
- ค คำอธิบายตัวชี้วัด





แผนที่ยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



แผนที่ความเชื่อมโยงระหว่าง แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม กับ ยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



คำอธิบายตัวชี้วัด

วิสัยทัศน์ “เป็นศูนย์กลางในการบริหารด้านคมนาคมที่ทันสมัย”

ตัวชี้วัดที่ ๑: ระดับความสำเร็จในการบูรณาการเพื่อการขับเคลื่อนการปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้กระทรวงมีการบริหารงานแบบบูรณาการภายในกระทรวงและระหว่างกระทรวง โดยหน่วยงานภายในกระทรวงให้ความร่วมมือ ช่วยเหลือ และสนับสนุนการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติการของกระทรวง นโยบายสำคัญ/พิเศษของรัฐบาล เป้าหมายที่กำหนดไว้ร่วมกันระหว่างกระทรวง
- การกำหนดค่าน้ำหนัก ให้พิจารณาจากระดับความสำคัญของการบรรลุเป้าหมายของแต่ละตัวชี้วัดที่มีต่อเป้าหมายในภาพรวม และ/หรือพิจารณาจากระดับความสำคัญของการบรรลุเป้าหมายแต่ละตัวชี้วัดตามแผนงาน/โครงการ/ตามนโยบายสำคัญ/พิเศษรัฐบาลที่มีต่อการบรรลุค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ในแต่ละยุทธศาสตร์ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
- หน่วยงานทั้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงต้องร่วมรับผิดชอบผลการดำเนินงานให้บรรลุตามแผนปฏิบัติการและเป้าหมายที่กำหนดไว้

โดยมีสูตรคำนวณผลการดำเนินงานดังนี้:

ตารางและสูตรการคำนวณ :

ตัวชี้วัด (i)	น้ำหนัก(W_i)	เกณฑ์การให้คะแนนเทียบกับร้อยละความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด					คะแนนที่ได้ (SM_i)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก ($W_i \times SM_i$)
		1	2	3	4	5		
KPI_1	W_1	60	70	80	90	100	SM_1	$(W_1 \times SM_1)$
KPI_2	W_2	60	70	80	90	100	SM_2	$(W_2 \times SM_2)$
...	...	...	...	...	...	...	...	...
KPI_n	W_n	60	70	80	90	100	SM_n	$(W_n \times SM_n)$
	$\sum W_{1..n} = 1$							$\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n})$

ผลรวมคะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เท่ากับ

$$\frac{\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n})}{\sum W_{1..n}} \quad \text{หรือ} \quad \frac{(W_1 \times SM_1) + (W_2 \times SM_2) + \dots + (W_n \times SM_n)}{W_1 + W_2 + \dots + W_n}$$

โดยที่ :

- W หมายถึง น้ำหนักความสำคัญที่ให้กับตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นจากแผนปฏิบัติการของกระทรวง และผลรวมของน้ำหนักของทุกตัวชี้วัดเท่ากับ ๑
- SM หมายถึง คะแนนที่ได้จากการเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด
- 1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นตามแผนปฏิบัติการของกระทรวง



ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๘๕	๘๕	๙๐	๙๐	๙๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย
๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย
๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม



ตัวชี้วัดที่ ๒: ระดับความสำเร็จที่ดำเนินการตามกระบวนการของหน่วยงานในสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
ภายในระยะเวลาที่กำหนด

คำอธิบายตัวชี้วัด

- การปรับปรุงกระบวนการ หมายถึง การปรับปรุงกระบวนการให้ดีขึ้น โดยมุ่งเน้นการสร้างนวัตกรรมให้เกิดขึ้นในกระบวนการ เพื่อเพิ่มคุณค่าผลการปฏิบัติงานของหน่วยงาน ซึ่งนำไปสู่การสร้างควมพึงพอใจให้ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ เช่น การลดระยะเวลา การลดค่าใช้จ่ายของกระบวนการ เป็นต้น
- กระบวนการ หมายถึง กระบวนการที่เป็นภารกิจหลักตามบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของสำนัก/กอง/ศูนย์/กลุ่ม ซึ่งมีผลผลิตส่งมอบต่อผู้รับบริการ
- ผู้รับบริการ หมายถึง ประชาชนผู้รับบริการโดยตรง หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ที่มารับบริการจากหน่วยงาน
- คู่มือการบริการสำหรับประชาชน เป็นคู่มือที่แสดงให้เห็นประชาชนรับทราบข้อมูลที่ชัดเจนในการติดต่อขอรับบริการจากหน่วยงาน ว่ามีหลักเกณฑ์ วิธีการ ขั้นตอน ระยะเวลา เอกสารและหลักฐานที่จำเป็นอย่างไร เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน
- คู่มือการปฏิบัติงาน หมายถึง ขั้นตอนการปฏิบัติงานของแต่ละกระบวนการ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย Work Flow และมาตรฐานคุณภาพงาน
- มาตรฐานคุณภาพงาน หมายถึง มาตรฐานในเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ เช่น ระยะเวลาของกระบวนการ ข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น ความคุ้มค่าของกระบวนการเมื่อเปรียบเทียบกับทรัพยากรที่ใช้ เป็นต้น โดยมีวิธีการวัดจากการดำเนินงานที่เป็นไปตามมาตรฐานงานที่ได้กำหนดไว้ในกระบวนการหลัก
- ระดับความสำเร็จของการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน หมายถึง กระบวนการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน เพื่อให้ผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมายสอดคล้องกับแนวทางที่หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักตัวชี้วัดกำหนด โดยพิจารณา ๒ มิติ ประกอบด้วย มิติกระบวนการและมิติผลลัพธ์
- มิติกระบวนการ พิจารณาจากกระบวนการที่หน่วยงานดำเนินการเพื่อทำให้เกิดผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยใช้มุมมองของ ADLI
 - Approach หมายถึง การกำหนดแนวทาง วิธีการที่เป็นระบบชัดเจนทำซ้ำได้
 - Deployment หมายถึง การนำไปปฏิบัติอย่างครอบคลุมทุกขั้นตอนตามแผนและทุกหน่วยงาน
 - Learning หมายถึง การติดตามประเมินผล เรียนรู้สิ่งที่ดำเนินการ และนำมาปรับปรุงแก้ไข
 - Integration หมายถึง การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ ได้แก่ เป้าหมาย แผน การดำเนินงาน การวัดวิเคราะห์ และการปรับปรุงทั้งในระดับกระบวนการ หน่วยงาน และองค์การ
- มิติผลลัพธ์ พิจารณาจากผลการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน ตามแนวทางที่หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักตัวชี้วัดกำหนด โดยใช้มุมมองของ LeTCLi
 - Level หมายถึง ผลการดำเนินการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนด
 - Trend หมายถึง แนวโน้มของผลการดำเนินการ
 - Comparison หมายถึง การเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับหน่วยงานอื่น
 - Linkage หมายถึง ตัวชี้วัดสะท้อนผลการดำเนินการ



โดยมีสูตรคำนวณผลการดำเนินงานดังนี้:

ตารางและสูตรการคำนวณ :

$$\frac{\left(\frac{X_1}{Y_1} * 100 + \frac{X_2}{Y_2} * 100 + \frac{X_3}{Y_3} * 100 + \dots \frac{X_n}{Y_n} * 100 \right)}{n}$$

กำหนดให้

$X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ = ระยะเวลาเฉลี่ยที่ดำเนินงานจริงของกระบวนการที่เป็นเป้าหมายในการประเมินผล

$Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_n$ = ระยะเวลาที่เป็นเป้าหมายในการดำเนินงานของกระบวนการที่เป็นเป้าหมายในการประเมินผล

1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของกระบวนการ ที่เป็นเป้าหมายในการประเมินผล

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย คือ ระดับคะแนนตามเกณฑ์การให้คะแนนที่อยู่ด้านล่าง

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

เกณฑ์การให้คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน จำนวนจาก ผลรวมคะแนนเฉลี่ยแล้วคูณด้วย ๒๐ จากนั้นนำผลมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ตามตารางต่อไปนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๑๐๐
๔.๕	ร้อยละ ๙๕.๐-๙๙.๙
๔.๐	ร้อยละ ๙๐.๐-๙๔.๙
๓.๕	ร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๒.๕	ร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๒.๐	ร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๑.๕	ร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๑.๐	ร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

แหล่งที่มาของข้อมูล: หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม



ตัวชี้วัดที่ ๓: ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญที่มีต่อผลการปฏิบัติราชการ
ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมายถึง ผู้ที่ได้รับผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม จากการดำเนินการของหน่วยงาน เช่น ประชาชน ผู้ประกอบการ บุคลากรในหน่วยงาน ผู้ส่งมอบงาน เป็นต้น
- ประเด็นการสำรวจประกอบด้วยประเด็นสำคัญๆ ดังนี้
 - ๑) ผลสัมฤทธิ์การบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์
 - ๒) การดำเนินงานเรื่องร้องเรียน
 - ๓) การดำเนินงานด้านอุทธรณ์
 - ๔) ผลสัมฤทธิ์การปรับปรุง/พัฒนากฎหมาย
 - ๕) ผลสัมฤทธิ์ด้านการประชาสัมพันธ์
 - ๖) ผลสัมฤทธิ์ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ
 - ๗) ผลสัมฤทธิ์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมายถึง กระบวนการพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานของหน่วยงาน เพื่อยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยพิจารณา ๒ มิติ ประกอบด้วย มิติกระบวนการและ มิติผลลัพธ์โดยใช้มุมมองของ ADLI
 - Approach หมายถึง การกำหนดแนวทาง วิธีการที่เป็นระบบชัดเจนทำซ้ำได้
 - Deployment หมายถึง การนำไปปฏิบัติอย่างครอบคลุมทุกขั้นตอนตามแผนและทุกหน่วยงาน
 - Learning หมายถึง การติดตามประเมินผล เรียนรู้สิ่งที่ดำเนินการ และนำมาปรับปรุงแก้ไข
 - Integration หมายถึง การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งระบบ ได้แก่ เป้าหมาย แผนการดำเนินงาน การวัดวิเคราะห์ และการปรับปรุง ทั้งในระดับกระบวนการ หน่วยงาน และองค์กร
- มิติกระบวนการ พิจารณาจากกระบวนการที่หน่วยงานดำเนินการเพื่อทำให้เกิดผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
- มิติผลลัพธ์ พิจารณาจากผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานบริการของหน่วยงาน

โดยมีสูตรคำนวณผลการดำเนินงานดังนี้:

- การคิดคะแนนของแต่ละระดับความพึงพอใจกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

ระดับความ พึงพอใจ	พอใจมาก	พอใจ	พอใจน้อย	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก	ไม่แสดง ความคิดเห็น
คะแนน	๕	๔	๓	๒	๑	-

การวิเคราะห์คำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน และการคำนวณคะแนนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยคำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน จากผลคะแนนเฉลี่ยของคะแนนความพึงพอใจประเด็นย่อย



ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย
๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย
๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กองกลาง

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กองกลาง

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กองกลาง

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการสำรวจความพึงพอใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ตัวชี้วัดที่ ๔: ระดับความสำเร็จในการขับเคลื่อนระบบตรวจราชการเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติราชการ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- พิจารณาจากจำนวนข้อเสนอแนะจากการตรวจราชการที่ได้รับการตอบสนองจากหน่วยรับตรวจ เปรียบเทียบกับจำนวนข้อเสนอแนะจากการตรวจราชการทั้งหมด
 - การตรวจราชการ หมายถึง การตรวจราชการของผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ตามแผนการตรวจราชการ ประจำปีงบประมาณ
 - ข้อเสนอแนะจากการตรวจราชการ หมายถึง จำนวนข้อเสนอแนะที่ได้มีคณะผู้ตรวจราชการได้พิจารณาข้อเสนอแนะต่อพื้นที่ หรือหน่วยรับตรวจของการออกตรวจราชการ โดยครอบคลุม ข้อเสนอแนะระหว่างออกตรวจฯ และข้อเสนอแนะจากการติดตาม เพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ตามนโยบายของรัฐบาลและนโยบายของกระทรวงคมนาคม และประเด็นการตรวจราชการประจำปีงบประมาณ
 - ข้อเสนอแนะจากการตรวจราชการที่ได้รับการสนองตอบ หมายถึง จำนวนของข้อเสนอแนะที่ได้รับการตอบสนอง จากหน่วยงานที่รายงานผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะหรือจากรายงานสรุปการติดตามผลของผู้บังคับบัญชาของหน่วยรับตรวจหรือสำนักตรวจราชการ ทั้งนี้ให้หมายรวมถึงข้อเสนอแนะ ที่หน่วยปฏิบัติงานในระดับพื้นที่พิจารณา และรับไว้ดำเนินการที่อาจจะแก้ไขไม่สำเร็จในปีงบประมาณ เนื่องจากต้องใช้เวลาหรืองบประมาณในการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ซึ่งเป็นเหตุผลความจำเป็นที่ไม่สามารถดำเนินการตามข้อเสนอแนะได้ภายในปีงบประมาณ

สูตรการคำนวณ :

$$\frac{\text{จำนวนข้อเสนอแนะจากการตรวจราชการที่ได้รับการตอบสนอง} \times 100}{\text{จำนวนข้อเสนอแนะจากการตรวจราชการทั้งหมด}}$$

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

เกณฑ์การให้คะแนน :

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๙๒ ขึ้นไป
๔.๕	ร้อยละ ๙๐.๕-๙๑.๙
๔.๐	ร้อยละ ๘๙.๐-๙๐.๔
๓.๕	ร้อยละ ๘๗.๕-๘๘.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๖.๐-๘๗.๔
๒.๕	ร้อยละ ๘๔.๕-๘๕.๙
๒.๐	ร้อยละ ๘๓.๐-๘๔.๔
๑.๕	ร้อยละ ๘๑.๕-๘๒.๙
๑.๐	ต่ำกว่าร้อยละ ๘๑.๔

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักตรวจราชการ

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักตรวจราชการ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักตรวจราชการ

แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักตรวจราชการ



ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่อง

ตัวชี้วัดที่ ๑.๑: ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการ
ของกระทรวงคมนาคมและนโยบายสำคัญ/พิเศษของรัฐบาล

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้กระทรวงคมนาคม (คค.) มีการบริหารงานแบบบูรณาการภายใน คค. และระหว่างกระทรวง โดยหน่วยงานภายใน คค. ให้ความร่วมมือ ช่วยเหลือ และสนับสนุนการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของ คค. นโยบายสำคัญ/พิเศษของรัฐบาล เป้าหมายที่กำหนดไว้ร่วมกันระหว่างกระทรวง
- การกำหนดค่าน้ำหนัก ให้พิจารณาจากระดับความสำคัญของการบรรลุเป้าหมายของแต่ละตัวชี้วัดที่มีต่อเป้าหมายในภาพรวม และ/หรือพิจารณาจากระดับความสำคัญของการบรรลุเป้าหมายแต่ละตัวชี้วัดตามแผนงาน/โครงการ/ตามนโยบายสำคัญ/พิเศษรัฐบาลที่มีต่อการบรรลุค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดเป้าประสงค์ในแต่ละยุทธศาสตร์ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
- หน่วยงานทั้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงต้องร่วมรับผิดชอบผลการดำเนินงานให้บรรลุตามแผนปฏิบัติราชการและเป้าหมายที่กำหนดไว้

โดยมีสูตรคำนวณผลการดำเนินงานดังนี้:

ตารางและสูตรการคำนวณ :

ตัวชี้วัด (i)	น้ำหนัก(W_i)	เกณฑ์การให้คะแนนเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด					คะแนนที่ได้ (SM_i)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก ($W_i \times SM_i$)
		1	2	3	4	5		
KPI_1	W_1	1	2	3	4	5	SM_1	$(W_1 \times SM_1)$
KPI_2	W_2	1	2	3	4	5	SM_2	$(W_2 \times SM_2)$
...	...	...	...	...	...	...	...	...
KPI_n	W_n	1	2	3	4	5	SM_n	$(W_n \times SM_n)$
	$\sum W_{1..n} = 1$							$\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n})$

ผลรวมคะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เท่ากับ

$$\frac{\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n})}{\sum W_{1..n}}$$

หรือ

$$\frac{(W_1 \times SM_1) + (W_2 \times SM_2) + \dots + (W_n \times SM_n)}{W_1 + W_2 + \dots + W_n}$$

โดยที่ :

- W หมายถึง น้ำหนักความสำคัญที่ให้กับตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นจากแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคมและผลรวมของน้ำหนักของทุกตัวชี้วัดเท่ากับ ๑
- SM หมายถึง คะแนนที่ได้จากการเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด
- 1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นตามแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคม



ค่าเป้าหมาย (ระดับคะแนน)

ค่าเป้าหมาย คือ ระดับคะแนนตามเกณฑ์การให้คะแนนที่อยู่ด้านล่าง

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

เกณฑ์การให้คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน คำนวณจาก ผลรวมคะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักแล้วคูณด้วย ๒๐ จากนั้นนำผลมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ตามตารางต่อไปนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๑๐๐
๔.๕	ร้อยละ ๙๕.๐-๙๙.๙
๔.๐	ร้อยละ ๙๐.๐-๙๔.๙
๓.๕	ร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๒.๕	ร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๒.๐	ร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๑.๕	ร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๑.๐	ร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ และหน่วยงานในสังกัด



ตัวชี้วัดที่ ๑.๒: ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมมีการบริหารงานแบบบูรณาการทั้งภายในและระหว่างหน่วยงาน โดยหน่วยงานภายในให้ความร่วมมือ ช่วยเหลือ และสนับสนุนการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการบรรลุเป้าหมายแต่ละตัวชี้วัดตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการของกระทรวง หรือแผนงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการบรรลุเป้าหมายแต่ละตัวชี้วัดตามแผนงาน/โครงการ
- หน่วยงานทุกหน่วยในสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมต้องร่วมรับผิดชอบผลการดำเนินงานให้บรรลุตามแผนปฏิบัติราชการและเป้าหมายที่กำหนดไว้

โดยมีสูตรคำนวณผลการดำเนินงานดังนี้:

ตารางและสูตรการคำนวณ :

ตัวชี้วัด (i)	น้ำหนัก(W_i)	เกณฑ์การให้คะแนนเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด					คะแนนที่ได้ (SM_i)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก ($W_i \times SM_i$)
		1	2	3	4	5		
KPI_1	W_1	1	2	3	4	5	SM_1	$(W_1 \times SM_1)$
KPI_2	W_2	1	2	3	4	5	SM_2	$(W_2 \times SM_2)$
...	...	...	...	...	...	...	...	...
KPI_n	W_n	1	2	3	4	5	SM_n	$(W_n \times SM_n)$
	$\Sigma W_{1..n} = 1$							$\Sigma (W_{1..n} \times SM_{1..n})$

ผลรวมคะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เท่ากับ

$$\frac{\Sigma (W_{1..n} \times SM_{1..n})}{\Sigma W_{1..n}}$$

หรือ

$$\frac{(W_1 \times SM_1) + (W_2 \times SM_2) + \dots + (W_n \times SM_n)}{W_1 + W_2 + \dots + W_n}$$

โดยที่ :

- W หมายถึง น้ำหนักความสำคัญที่ให้กับตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นจากแผนปฏิบัติราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และผลรวมของน้ำหนักของทุกตัวชี้วัดเท่ากับ ๑
- SM หมายถึง คะแนนที่ได้จากการเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด
- 1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นตามแผนปฏิบัติราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย คือ ระดับคะแนนตามเกณฑ์การให้คะแนนที่อยู่ด้านล่าง

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

เกณฑ์การให้คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน คำนวณจาก ผลรวมคะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักแล้วคูณด้วย ๒๐ จากนั้นนำผลมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ตามตารางต่อไปนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๑๐๐
๔.๕	ร้อยละ ๙๕.๐-๙๙.๙
๔.๐	ร้อยละ ๙๐.๐-๙๔.๙
๓.๕	ร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๒.๕	ร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๒.๐	ร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๑.๕	ร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๑.๐	ร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์

แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์



ตัวชี้วัดที่ ๑.๓: ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญที่มีต่อระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์

คำอธิบายตัวชี้วัด

- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมายถึง ผู้ที่ได้รับผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม จากการดำเนินการของหน่วยงาน เช่น ประชาชน ผู้ประกอบการ บุคลากรในหน่วยงาน ผู้ส่งมอบงาน เป็นต้น
- ประเด็นการสำรวจประกอบด้วยประเด็นสำคัญๆ ดังนี้
 - ผลสัมฤทธิ์การบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์ ใน ๔ ประเด็นหลัก ได้แก่
 - กระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์
 - กระบวนการบริหารงบประมาณ
 - กระบวนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
 - กระบวนการติดตามและประเมินผล
 - การมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ
 - เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารถูกนำมาใช้เป็นปัจจัยหลักสำคัญ ในการกำหนดนโยบายและการตัดสินใจของผู้บริหาร
 - สอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ
- ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมายถึง กระบวนการพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานของหน่วยงาน เพื่อยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยพิจารณา ๒ มิติ ประกอบด้วย มิติกระบวนการและมิติผลลัพธ์โดยใช้มุมมองของ ADLI
 - Approach หมายถึง การกำหนดแนวทาง วิธีการที่เป็นระบบชัดเจนทำซ้ำได้
 - Deployment หมายถึง การนำไปปฏิบัติอย่างครอบคลุมทุกขั้นตอนตามแผนและทุกหน่วยงาน
 - Learning หมายถึง การติดตามประเมินผล เรียนรู้สิ่งที่ดำเนินการ และนำมาปรับปรุงแก้ไข
 - Integration หมายถึง การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ ได้แก่ เป้าหมาย แผน การดำเนินงาน การวัดวิเคราะห์ และการปรับปรุง ทั้งในระดับกระบวนการ หน่วยงาน และองค์กร

โดยมีสูตรคำนวณผลการดำเนินงานดังนี้ :

- การคิดคะแนนของแต่ละระดับความพึงพอใจกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

ระดับความพึงพอใจ	พอใจมาก	พอใจ	พอใจน้อย	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก	ไม่แสดงความคิดเห็น
คะแนน	๕	๔	๓	๒	๑	-

การวิเคราะห์คำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน และการคำนวณคะแนนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยคำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน จากผลคะแนนเฉลี่ยของคะแนนความพึงพอใจประเด็นย่อย



ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย คือ ระดับคะแนนตามเกณฑ์การให้คะแนนที่อยู่ด้านล่าง

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย
๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย
๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กองกลาง

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กองกลาง

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กองกลาง

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการสำรวจความพึงพอใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ตัวชี้วัดที่ ๑.๔: ร้อยละการใช้สารสนเทศเพื่อการบริหาร

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อการจัดการเรื่องราวร้องทุกข์ของกระทรวงคมนาคม โดยการนำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริง และเสนอความเห็น เพื่อประกอบการวินิจฉัยสั่งการของผู้บริหาร ให้สามารถแก้ไข คลี่คลาย และนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา แก่ผู้ร้องเรียนด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จการวิเคราะห์และกลั่นกรองเรื่องราวร้องทุกข์ จากร้อยละของเรื่องร้องเรียนใน ปีงบประมาณที่ดำเนินการจนได้ข้อยุติ

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\frac{\text{จำนวนผู้บริหารกลุ่มเป้าหมายที่มีการใช้สารสนเทศเพื่อการบริหาร} \times 100}{\text{จำนวนผู้บริหารกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด}}$$

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๗๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ ๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย
ระดับ ๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
ระดับ ๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย
ระดับ ๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

แหล่งที่มาของข้อมูล: ฐานข้อมูลการเข้าใช้ระบบสารสนเทศ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร



ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

ตัวชี้วัดที่ ๒.๑: ระดับความสำเร็จในการดำเนินการส่งเสริมบทบาทไทยในเวทีระหว่างประเทศ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืน ทั้งภายในภูมิภาค และระหว่างภูมิภาค สามารถรักษาลู่ผลประโยชน์ของชาติในเวทีระหว่างประเทศ และมีมาตรฐานที่สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศต่างๆ
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จของการดำเนินการส่งเสริมบทบาทไทยในเวทีระหว่างประเทศ จากร้อยละเฉลี่ยของความก้าวหน้าการดำเนินการด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\frac{\left(\frac{X_1}{Y_1} * 100 + \frac{X_2}{Y_2} * 100 + \frac{X_3}{Y_3} * 100 + \dots \frac{X_n}{Y_n} * 100 \right)}{n}$$

กำหนดให้

$X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ = ร้อยละความก้าวหน้าจริงของการดำเนินงานตามแผนงานด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ

$Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_n$ = ร้อยละความก้าวหน้าที่เป็นเป้าหมายของการดำเนินงานตามแผนงานด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ

1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของแผนงานด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ

n = จำนวนแผนงานด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย คือ ระดับคะแนนตามเกณฑ์การให้คะแนนที่อยู่ด้านล่าง

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐



เกณฑ์การให้คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน คำนวณจาก ผลรวมคะแนนเฉลี่ยแล้วคูณด้วย ๒๐ จากนั้นนำผลมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ตามตารางต่อไปนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๑๐๐
๔.๕	ร้อยละ ๙๕.๐-๙๙.๙
๔.๐	ร้อยละ ๙๐.๐-๙๔.๙
๓.๕	ร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๒.๕	ร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๒.๐	ร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๑.๕	ร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๑.๐	ร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการดำเนินงานตามแผนงานโครงการ ของสำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ



ตัวชี้วัดที่ ๒.๒: ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานพิจารณาอุทธรณ์ภายในระยะเวลาที่กำหนด

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้อุทธรณ์ที่ต้องการความรวดเร็วในการพิจารณาอุทธรณ์ ให้ผู้อุทธรณ์ได้รับค่าทดแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม ได้รับความสะดวกในการติดตามสถานะของเรื่องอุทธรณ์ และเพิ่มประสิทธิภาพการพิจารณาอุทธรณ์ให้ได้ผลผลิตเพิ่มมากขึ้นและต้นทุนต่อหน่วยลดลง ซึ่งเป็นการลดงบประมาณภาครัฐ
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จของการดำเนินงานพิจารณาอุทธรณ์ จากร้อยละเฉลี่ยของพิจารณาอุทธรณ์ภายในระยะเวลาที่กำหนด

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\frac{\left(\frac{X_1}{Y_1} * 100 + \frac{X_2}{Y_2} * 100 + \frac{X_3}{Y_3} * 100 + \dots \frac{X_n}{Y_n} * 100 \right)}{n}$$

กำหนดให้

$X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ = ระยะเวลาจริงที่ใช้ในการดำเนินงานพิจารณาเรื่องอุทธรณ์

$Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_n$ = ระยะเวลาเป้าหมายที่ใช้ในการดำเนินงานพิจารณาเรื่องอุทธรณ์

1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของเรื่องอุทธรณ์

n = จำนวนเรื่องอุทธรณ์

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย คือ ระดับคะแนนตามเกณฑ์การให้คะแนนที่อยู่ด้านล่าง

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐



เกณฑ์การให้คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน คำนวณจาก ผลรวมคะแนนเฉลี่ยแล้วคูณด้วย ๒๐ จากนั้นนำผลมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ตามตารางต่อไปนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๑๐๐
๔.๕	ร้อยละ ๙๕.๐-๙๙.๙
๔.๐	ร้อยละ ๙๐.๐-๙๔.๙
๓.๕	ร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๒.๕	ร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๒.๐	ร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๑.๕	ร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๑.๐	ร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักยุทธธรรมเงินค่าทดแทน

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักยุทธธรรมเงินค่าทดแทน

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักยุทธธรรมเงินค่าทดแทน

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการดำเนินงานพิจารณาเรื่องยุทธธรรม ของสำนักยุทธธรรมเงินค่าทดแทน



ตัวชี้วัดที่ ๒.๓: ร้อยละในการดำเนินการตามแผนการพัฒนายุทธศาสตร์การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้สามารถพัฒนาการดำเนินงานด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์แบบบูรณาการ และให้งานด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์มีประสิทธิภาพและเกิดผลเป็นรูปธรรม
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จจากร้อยละในการดำเนินการตามแผนการพัฒนายุทธศาสตร์การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\frac{\left(\frac{X_1}{Y_1} * 100 + \frac{X_2}{Y_2} * 100 + \frac{X_3}{Y_3} * 100 + \dots \frac{X_n}{Y_n} * 100 \right)}{n}$$

กำหนดให้

$X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ = ร้อยละความก้าวหน้าจริงของการดำเนินงานตามแผนการพัฒนายุทธศาสตร์การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์

$Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_n$ = ร้อยละความก้าวหน้าที่เป็นเป้าหมายของการดำเนินงานตามแผนการพัฒนายุทธศาสตร์การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์

1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของแผนงาน/โครงการ ตามแผนการพัฒนายุทธศาสตร์การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์

n = จำนวนแผนการพัฒนายุทธศาสตร์การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย
๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย
๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กองสารนิเทศ

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กองสารนิเทศ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กองสารนิเทศ

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการดำเนินงานตามแผนการพัฒนายุทธศาสตร์การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์ กองสารนิเทศ



ตัวชี้วัดที่ ๒.๔: ระดับความสำเร็จของแผนงานการจัดการความปลอดภัยคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้กระทรวงคมนาคมสามารถปรับปรุงและพัฒนากระบวนการจัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จจากร้อยละในการดำเนินการตามแผนงานการจัดการความปลอดภัยคมนาคม

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\left(\frac{X_1}{Y_1} * 100 + \frac{X_2}{Y_2} * 100 + \frac{X_3}{Y_3} * 100 + \dots \frac{X_n}{Y_n} * 100 \right) / n$$

กำหนดให้

- $X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ = ร้อยละความก้าวหน้าจริงของการดำเนินงานตามแผนงานการจัดการความปลอดภัยคมนาคม
- $Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_n$ = ร้อยละความก้าวหน้าที่เป็นเป้าหมายของการดำเนินงานตามแผนงานการจัดการความปลอดภัยคมนาคม
- 1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของแผนงานโครงการ ตามแผนงานการจัดการความปลอดภัยคมนาคม

ค่าเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย คือ ระดับคะแนนตามเกณฑ์การให้คะแนนที่อยู่ด้านล่าง

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

เกณฑ์การให้คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน คำนวณจาก ผลรวมคะแนนเฉลี่ยแล้วคูณด้วย ๒๐ จากนั้นนำผลมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ตามตารางต่อไปนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๑๐๐
๔.๕	ร้อยละ ๙๕.๐-๙๙.๙
๔.๐	ร้อยละ ๙๐.๐-๙๔.๙
๓.๕	ร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๒.๕	ร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๒.๐	ร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๑.๕	ร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๑.๐	ร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙



หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงภัย และกลุ่มนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงภัย และกลุ่มนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงภัย และกลุ่มนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการดำเนินงานตามแผนงานการจัดการความปลอดภัยคมนาคม ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงภัย และกลุ่มนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ



ตัวชี้วัดที่ ๒.๕: ร้อยละของจำนวนกฎหมายที่ได้ดำเนินการตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐในสังกัดกระทรวงมีการกำหนดเป้าหมาย วางแผน และดำเนินงานด้านการศึกษา ติดตาม และประเมินผลกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำสู่การ แก้ไข ปรับปรุง และ/หรือ พัฒนากฎหมายให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์และเป็นธรรม ช่วยให้การขับเคลื่อนนโยบายสามารถบรรลุผลได้ดียิ่งขึ้น
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จของการดำเนินการเพื่อแก้ไข ปรับปรุง พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกระทรวงคมนาคม จากร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงพัฒนากฎหมายของกระทรวงคมนาคม

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\frac{\left(\frac{X_1}{Y_1} * 100 + \frac{X_2}{Y_2} * 100 + \frac{X_3}{Y_3} * 100 + \dots \frac{X_n}{Y_n} * 100 \right)}{n}$$

กำหนดให้

$X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ = จำนวนกฎหมายที่ดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง พัฒนาแล้วเสร็จตามแผนงาน

$Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_n$ = จำนวนกฎหมายที่กำหนดเป็นเป้าหมายและบรรจุในแผนปฏิบัติการเพื่อดำเนินการแก้ไขปรับปรุง พัฒนาในแต่ละปีงบประมาณ สกม.กำหนดเป้าหมายด้วย

n = จำนวนกลุ่มของกฎหมายทั้งหมด

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย
๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย
๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักกฎหมาย

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักกฎหมาย

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักกฎหมาย และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการดำเนินงานตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของกระทรวงคมนาคม สำนักกฎหมาย และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม



ตัวชี้วัดที่ ๒.๖: ระดับความสำเร็จของการขับเคลื่อน Digital Transport ๒๐๒๐

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้กระทรวงมีการบริหารงานแบบบูรณาการภายในกระทรวงและระหว่างกระทรวง โดยหน่วยงานภายในกระทรวงให้ความร่วมมือ ช่วยเหลือ และสนับสนุนการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านการพัฒนาตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการบรรลุเป้าหมายแต่ละตัวชี้วัดตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของส่วนราชการที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของกระทรวงตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
- ส่วนราชการในสังกัดกระทรวงต้องร่วมรับผิดชอบผลการดำเนินงานให้บรรลุตามแผนปฏิบัติการและเป้าหมายที่กำหนดไว้

ตารางและสูตรการคำนวณ :

ตัวชี้วัด (i)	น้ำหนัก(W_i)	เกณฑ์การให้คะแนนเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด					คะแนนที่ได้ (SM_i)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก ($W_i \times SM_i$)
		1	2	3	4	5		
KPI ₁	W_1	1	2	3	4	5	SM_1	$(W_1 \times SM_1)$
KPI ₂	W_2	1	2	3	4	5	SM_2	$(W_2 \times SM_2)$
...	...	...	...	...	...	...	...	...
KPI _n	W_n	1	2	3	4	5	SM_n	$(W_n \times SM_n)$
	$\sum W_{1..n} = 1$							$\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n})$

ผลรวมคะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เท่ากับ

$$\frac{\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n})}{\sum W_{1..n}}$$

หรือ

$$\frac{(W_1 \times SM_1) + (W_2 \times SM_2) + \dots + (W_n \times SM_n)}{W_1 + W_2 + \dots + W_n}$$

โดยที่ :

- W หมายถึง น้ำหนักความสำคัญที่ให้กับตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นจากแผนปฏิบัติการของกระทรวงตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ และผลรวมของน้ำหนักของทุกตัวชี้วัดเท่ากับ ๑
- SM หมายถึง คะแนนที่ได้จากการเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด
- 1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นตามแผนปฏิบัติการของกระทรวงตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔



คำเป้าหมาย

คำเป้าหมาย คือ ระดับคะแนนตามเกณฑ์การให้คะแนนที่อยู่ด้านล่าง

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

เกณฑ์การให้คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน คำนวณจาก ผลรวมคะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักแล้วคูณด้วย ๒๐ จากนั้นนำผลมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ตามตารางต่อไปนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๑๐๐
๔.๕	ร้อยละ ๙๕.๐-๙๙.๙
๔.๐	ร้อยละ ๙๐.๐-๙๔.๙
๓.๕	ร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๒.๕	ร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๒.๐	ร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๑.๕	ร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๑.๐	ร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร



ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสมรรถนะองค์กรอย่างบูรณาการ

ตัวชี้วัดที่ ๓.๑: ระดับความพึงพอใจของหน่วยงานต่อการปฏิบัติงานของ สปค.

คำอธิบายตัวชี้วัด

- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมายถึง ผู้ที่ได้รับผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม จากการดำเนินการของหน่วยงาน เช่น ประชาชน ผู้ประกอบการ บุคลากรในหน่วยงาน ผู้ส่งมอบงาน เป็นต้น
- ประเด็นการสำรวจประกอบด้วยประเด็นสำคัญๆ ดังนี้
 - ๑) ผลสัมฤทธิ์การบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์
 - ๒) การดำเนินงานเรื่องร้องเรียน
 - ๓) การดำเนินงานด้านอุทธรณ์
 - ๔) ผลสัมฤทธิ์การปรับปรุง/พัฒนากฎหมาย
 - ๕) ผลสัมฤทธิ์ด้านการประชาสัมพันธ์
 - ๖) ผลสัมฤทธิ์ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ
 - ๗) ผลสัมฤทธิ์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมายถึง กระบวนการพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานของหน่วยงาน เพื่อยกระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยพิจารณา ๒ มิติ ประกอบด้วย มิติกระบวนการและมิติผลลัพธ์โดยใช้มุมมองของ ADLI
 - Approach หมายถึง การกำหนดแนวทาง วิธีการที่เป็นระบบชัดเจนทำซ้ำได้
 - Deployment หมายถึง การนำไปปฏิบัติอย่างครอบคลุมทุกขั้นตอนตามแผนและทุกหน่วยงาน
 - Learning หมายถึง การติดตามประเมินผล เรียนรู้สิ่งที่ดำเนินการ และนำมาปรับปรุงแก้ไข
 - Integration หมายถึง การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ ได้แก่ เป้าหมาย แผน การดำเนินงาน การวัดวิเคราะห์ และการปรับปรุงทั้งในระดับกระบวนการ หน่วยงาน และองค์กร

โดยมีสูตรคำนวณผลการดำเนินงานดังนี้:

- การคิดคะแนนของแต่ละระดับความพึงพอใจกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

ระดับความพึงพอใจ	พอใจมาก	พอใจ	พอใจน้อย	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก	ไม่แสดงความคิดเห็น
คะแนน	๕	๔	๓	๒	๑	-

การวิเคราะห์คำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน และการคำนวณคะแนนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยคำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน จากผลคะแนนเฉลี่ยของคะแนนความพึงพอใจประเด็นย่อย



ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๙๐ ขึ้นไป
๔.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๔.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๓.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๓.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๒.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๒.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙
๑.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๕๕.๐-๕๙.๙
๑.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๕๐.๐-๕๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กองกลาง

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กองกลาง

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กองกลาง

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการสำรวจความพึงพอใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ตัวชี้วัดที่ ๓.๒: จำนวนรางวัลที่ สปค. ได้รับจากหน่วยงานภายนอก

คำอธิบายตัวชี้วัด

- ผลสำเร็จในการพัฒนาองค์กรของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมในมิติต่างๆ หากได้รับการยอมรับจากสาธารณะ และ/หรือหน่วยงานภายนอก ย่อมสามารถสะท้อนผ่านการได้รับการยกย่องชมเชย หรือได้รับรางวัล ซึ่งเป็นสิ่งยืนยันได้ถึงผลสำเร็จที่เป็นรูปธรรม
- พิจารณาจากจำนวนรางวัลที่สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้รับจากหน่วยงานภายนอกในแต่ละปีงบประมาณ

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑	๑	๒	๒	๒

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	จำนวนรางวัลที่ได้รับเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย และมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน เรียนรู้สิ่งที่ดำเนินการ และนำมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอกในรอบปีถัดไปอย่างต่อเนื่อง
๔	จำนวนรางวัลที่ได้รับต่ำกว่าเป้าหมาย และมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน เรียนรู้สิ่งที่ดำเนินการ และนำมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอกในรอบปีถัดไป
๓	จำนวนรางวัลที่ได้รับต่ำกว่าเป้าหมาย และมีการดำเนินงานตามแผนงานที่ได้รับการพัฒนาขึ้น เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอก
๒	จำนวนรางวัลที่ได้รับต่ำกว่าเป้าหมาย และมีแผนงานที่ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอก
๑	จำนวนรางวัลที่ได้รับต่ำกว่าเป้าหมาย และมีการกำหนดเป้าหมายในการส่งผลงานเข้ารับรางวัลจากหน่วยงานภายนอก

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลงานสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมที่ได้รับรางวัลจากหน่วยงานภายนอก กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร



ตัวชี้วัดที่ ๓.๓: ระดับความสำเร็จถ่วงน้ำหนักเฉลี่ยของตัวชี้วัดกระบวนการ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- การปรับปรุงกระบวนการ หมายถึง การปรับปรุงกระบวนการให้ดีขึ้น สะท้อนให้เห็นผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ เช่น การลดระยะเวลา การลดค่าใช้จ่ายของกระบวนการ การสร้างความพึงพอใจให้ผู้รับบริการที่มีต่อกระบวนการที่ได้รับการปรับปรุง เป็นต้น
- กระบวนการหลัก หมายถึง กระบวนการตามภารกิจหลักของสำนัก/กอง/ศูนย์/กลุ่ม ที่สอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบของสำนัก/กอง/ศูนย์/กลุ่ม และมีผลผลิตส่งมอบต่อผู้รับบริการทั้งภายในและภายนอก
- กระบวนการเดิม หมายถึง กระบวนการหลักที่สำนัก/กอง/ศูนย์/กลุ่ม ปฏิบัติอยู่เดิมก่อนการปรับปรุง หรือพิจารณาทบทวนจากกระบวนการเดิม
- มาตรฐานคุณภาพงาน หมายถึง มาตรฐานในเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ เช่น ระยะเวลาของกระบวนการ ข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น ความคุ้มค่าของกระบวนการเมื่อเปรียบเทียบกับทรัพยากรที่ใช้ เป็นต้น โดยมีวิธีการวัดจากการดำเนินงานที่เป็นไปตามมาตรฐานงานที่ได้กำหนดไว้ในกระบวนการหลัก โดยการกำหนดมาตรฐานควรใช้ข้อมูลความคาดหวังของผู้รับบริการทั้งภายในและภายนอกเพื่อประกอบการพิจารณากำหนดมาตรฐาน
- คู่มือการปฏิบัติงาน หมายถึง ขั้นตอนการปฏิบัติงานของแต่ละกระบวนการ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย Work Flow และมาตรฐานคุณภาพงาน
- ผู้รับบริการ หมายถึง ผู้รับบริการทั้งภายในและภายนอกสำนัก/กอง/ศูนย์/กลุ่ม ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการหลักนั้น ๆ
- ระดับความสำเร็จถ่วงน้ำหนักเฉลี่ยของตัวชี้วัดกระบวนการของหน่วยงาน หมายถึง กระบวนการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน เพื่อให้ผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมายสอดคล้องกับแนวทางที่หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักตัวชี้วัดกำหนด โดยพิจารณา ๒ มิติ ประกอบด้วย
 - มิติกระบวนการ พิจารณาจากกระบวนการที่หน่วยงานดำเนินการเพื่อทำให้เกิดผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยใช้มุมมองของ ADLI
 - Approach หมายถึง การกำหนดแนวทาง วิธีการที่เป็นระบบชัดเจนทำซ้ำได้
 - Deployment หมายถึง การนำไปปฏิบัติอย่างครอบคลุมทุกขั้นตอนตามแผนและทุกหน่วยงาน
 - Learning หมายถึง การติดตามประเมินผล เรียนรู้สิ่งที่ดำเนินการ และนำมาปรับปรุงแก้ไข
 - Integration หมายถึง การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ ได้แก่ เป้าหมาย แผน การดำเนินงาน การวัดวิเคราะห์ และการปรับปรุงทั้งในระดับกระบวนการ หน่วยงาน และองค์การ
 - มิติผลลัพธ์ พิจารณาจากผลการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน ตามแนวทางที่หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักตัวชี้วัดกำหนด โดยใช้มุมมองของ LeTCLi
 - Level หมายถึง ผลการดำเนินการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนด
 - Trend หมายถึง แนวโน้มของผลการดำเนินการ
 - Comparison หมายถึง การเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับหน่วยงานอื่น
 - Linkage หมายถึง ตัวชี้วัดสะท้อนผลการดำเนินการ



ตารางและสูตรการคำนวณ :

ตัวชี้วัด (i)	น้ำหนัก(W _i)	เกณฑ์การให้คะแนนเทียบกับร้อยละความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด					คะแนนที่ได้ (SM _i)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก (W _i × SM _i)
		1	2	3	4	5		
KPI ₁	W ₁	60	70	80	90	100	SM ₁	(W ₁ × SM ₁)
KPI ₂	W ₂	60	70	80	90	100	SM ₂	(W ₂ × SM ₂)
...	...	...	...	...	...	...	...	...
KPI _n	W _n	60	70	80	90	100	SM _n	(W _n × SM _n)
	Σ W _{1..n} = 1							Σ (W _{1..n} × SM _{1..n})

ผลรวมคะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เท่ากับ

$$\frac{\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n})}{\sum W_{1..n}} \quad \text{หรือ} \quad \frac{(W_1 \times SM_1) + (W_2 \times SM_2) + \dots + (W_n \times SM_n)}{W_1 + W_2 + \dots + W_n}$$

โดยที่ :

- W หมายถึง น้ำหนักความสำคัญที่ให้กับตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้น
- SM หมายถึง คะแนนที่ได้จากการเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด
- 1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นตามแผนปฏิบัติการ

เกณฑ์การให้คะแนน : กำหนดคะแนนเป็น ๕ ระดับ แบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ

- ระดับคะแนนที่ ๑-๓ พิจารณาจากมิติกระบวนการ โดยพิจารณาจากความก้าวหน้าของขั้นตอนการดำเนินงาน
- ระดับคะแนนที่ ๔-๕ พิจารณาจากมิติผลลัพธ์ โดยพิจารณาจากการบรรลุเป้าหมายตามข้อตกลงที่กำหนด

ระดับ	เกณฑ์การพิจารณาคะแนน
๑	จัดทำแผนและกำหนดแนวทางในการดำเนินการตัวชี้วัด ได้ครอบคลุมและสอดคล้องกับเป้าหมายและหลักเกณฑ์การประเมินผลตัวชี้วัดอย่างชัดเจน โดยนำเสนอผู้อำนวยการสำนัก/กอง ให้ความเห็นชอบ และส่งให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักตัวชี้วัด ภายในระยะเวลาที่กำหนด
๒	- ถ่ายทอดแนวทางสู่บุคลากรภายในหน่วยงาน - กำหนดตัวชี้วัดสำหรับการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงาน สำนัก/กอง กำกับ ติดตามประเมินผล และรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินการ และส่งให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักตัวชี้วัด ภายในระยะเวลาที่กำหนด
๓	- จัดทำรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ส่งตามกำหนดเวลา - ติดตามประเมินผลและจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงาน พร้อมระบุปัจจัยสนับสนุน ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะจากการดำเนินการ และนำมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน



๔	พิจารณาจาก สำนัก/กอง มีการส่งกระบวนการงานที่ได้รับการปรับปรุง และมีการจัดทำเป็นคู่มือการปฏิบัติงาน													
	ค่าคะแนน	๐	๑.๐											
	ส่งกระบวนการงานที่ได้รับการปรับปรุง และมีการจัดทำเป็นคู่มือการปฏิบัติงาน	ไม่มี	มี											
๕	พิจารณาจาก กระบวนการงานที่ได้รับการปรับปรุง มีความเหมาะสมเป็นไปตามหลักเกณฑ์รางวัลคุณภาพการให้บริการ													
	ค่าคะแนน	๐	๑.๐											
	กระบวนการงานที่ได้รับการปรับปรุง มีความเหมาะสมเป็นไปตามหลักเกณฑ์รางวัลคุณภาพการให้บริการ	ไม่มี	มี											
ค่าเป้าหมาย														
<table border="1"><tr><td>ปี ๒๕๖๐</td><td>ปี ๒๕๖๑</td><td>ปี ๒๕๖๒</td><td>ปี ๒๕๖๓</td><td>ปี ๒๕๖๔</td></tr><tr><td>๓.๕</td><td>๔.๐</td><td>๔.๕</td><td>๕.๐</td><td>๕.๐</td></tr></table>					ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐
ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔										
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐										
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร														
หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร														
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร														
แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการดำเนินงานการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการงาน กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร														



ตัวชี้วัดที่ ๓.๔: จำนวนของความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

- องค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญขององค์กรที่สมรรถนะสูง คือ ความสามารถในการสร้างนวัตกรรมเพื่อพัฒนางานภายในองค์กรได้อย่างเป็นรูปธรรม
- พิจารณาจากจำนวนของความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงานในแต่ละปีงบประมาณ

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
-	๒	๒	๒	๒

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	จำนวนผลงานเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย และมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน เรียนรู้สิ่งที่ดำเนินการ และนำมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงานในรอบปีถัดไปอย่างต่อเนื่อง
๔	จำนวนผลงานต่ำกว่าเป้าหมาย และมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน เรียนรู้สิ่งที่ดำเนินการ และนำมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน
๓	จำนวนผลงานต่ำกว่าเป้าหมาย มีการดำเนินงานตามแผนงานที่ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน
๒	จำนวนผลงานต่ำกว่าเป้าหมาย มีแผนงานที่ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน
๑	จำนวนผลงานต่ำกว่าเป้าหมาย มีการกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการของหน่วยงาน

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กองการเจ้าหน้าที่ / ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร / กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กองการเจ้าหน้าที่ / ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร / กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กองการเจ้าหน้าที่ / ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร / กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลงานความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร



ตัวชี้วัดที่ ๓.๕: ร้อยละของบุคลากรที่ผ่านการประเมินขีดสมรรถนะหลักของบุคลากร

คำอธิบายตัวชี้วัด

- การกำหนดขีดสมรรถนะหลักของบุคลากรในสายงานต่างๆ ของหน่วยงาน ถือเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้การพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรประสบความสำเร็จได้ตามเป้าหมาย และการติดตามประเมินผลโดยการประเมินขีดสมรรถนะหลักของบุคลากรที่ได้รับการพัฒนา จะช่วยให้หน่วยงานสามารถปรับปรุงพัฒนาบุคลากรได้อย่างต่อเนื่อง
- โดยพิจารณาร้อยละของบุคลากรที่ผ่านการประเมินขีดสมรรถนะหลักของบุคลากร ในปีงบประมาณ

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\frac{\text{จำนวนบุคลากรที่ผ่านการประเมินขีดสมรรถนะหลัก} \times 100}{\text{จำนวนบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาขีดสมรรถนะหลัก}}$$

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย
๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย
๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กองการเจ้าหน้าที่

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กองการเจ้าหน้าที่

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กองการเจ้าหน้าที่

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการประเมินขีดสมรรถนะหลักของบุคลากร กองการเจ้าหน้าที่



ตัวชี้วัดที่ ๓.๖: ระดับความพึงพอใจและความผาสุกของบุคลากรต่อการปฏิบัติงาน

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์การดำเนินงานเพื่อเพิ่มความผูกพันและความผาสุกในการทำงานของบุคลากร เพื่อนำผลที่ได้มาปรับปรุง พัฒนากิจกรรม/โครงการที่ตอบสนองความต้องการของบุคลากร
- โดยวัดระดับความพึงพอใจและความผาสุกของบุคลากรต่อการปฏิบัติงาน โดยใช้แบบสำรวจความพึงพอใจ

โดยมีสูตรคำนวณผลการดำเนินงานดังนี้:

- การคิดคะแนนของแต่ละระดับความพึงพอใจกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

ระดับความพึงพอใจ	พอใจมาก	พอใจ	พอใจน้อย	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก	ไม่แสดงความคิดเห็น
คะแนน	๕	๔	๓	๒	๑	-

การวิเคราะห์คำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน และการคำนวณคะแนนความพึงพอใจของบุคลากร โดยคำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน จากผลคะแนนเฉลี่ยของคะแนนความพึงพอใจประเด็นย่อย

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๙๐ ขึ้นไป
๔.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๔.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๓.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๓.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๒.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๒.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙
๑.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๕๕.๐-๕๙.๙
๑.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๕๐.๐-๕๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กองการเจ้าหน้าที่

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กองการเจ้าหน้าที่

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กองการเจ้าหน้าที่

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการประเมินความพึงพอใจและความผาสุกของบุคลากรต่อการปฏิบัติงาน กองการเจ้าหน้าที่



ตัวชี้วัดที่ ๓.๗: ร้อยละของบุคลากรในส่วนราชการที่มีความเชื่อมั่นว่าเพื่อนร่วมงานและผู้บังคับบัญชาเป็นคนดี มีคุณธรรม และไม่ทุจริต

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อเป็นการติดตามและประเมินผลการส่งเสริมค่านิยมไม่ทุจริต และพัฒนาหน่วยงานให้เป็นสังคมคนดีมีคุณธรรม จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจความคิดเห็นของบุคลากรในด้านความเชื่อมั่นที่มีต่อเพื่อนร่วมงานและผู้บังคับบัญชา
 - โดยพิจารณาร้อยละบุคลากรในส่วนราชการที่มีความเชื่อมั่นว่าเพื่อนร่วมงานและผู้บังคับบัญชาเป็นคนดี มีคุณธรรม และไม่ทุจริต โดยการสำรวจด้วยแบบสอบถาม
- การคิดคะแนนของแต่ละระดับความเชื่อมั่นกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

ระดับความเชื่อมั่น	เชื่อมั่นมาก	เชื่อมั่น	เชื่อมั่นน้อย	ไม่เชื่อมั่น	ไม่เชื่อมั่นมาก	ไม่แสดงความคิดเห็น
คะแนน	๕	๔	๓	๒	๑	-

ตารางและสูตรการคำนวณ

จำนวนบุคลากรที่มีระดับความเชื่อมั่นฯ ในระดับ ๔ และ ๕ x ๑๐๐
จำนวนบุคลากรทั้งหมดที่ร่วมกิจกรรมการประเมินผลฯ

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๗๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย
๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย
๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการประเมินความเชื่อมั่นว่าเพื่อนร่วมงานและผู้บังคับบัญชาเป็นคนดี มีคุณธรรม และไม่ทุจริต
ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต



ตัวชี้วัดที่ ๓.๘: ร้อยละของจำนวนกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้งานระดับเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาขึ้นเข้าใช้งานระบบ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อเป็นการติดตามและประเมินผลระบบสารสนเทศที่ถูกพัฒนาขึ้น โดยประเมินอัตราการเข้าใช้งานของผู้ใช้ที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นถึงขีดความสามารถในการอำนวยความสะดวกของระบบให้กับผู้ใช้งานว่ามีมากน้อยเพียงใด
- โดยพิจารณาร้อยละของจำนวนกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้งานระดับเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาขึ้นเข้าใช้งานระบบ

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\frac{\text{จำนวนผู้ใช้งานกลุ่มเป้าหมายที่เข้าใช้งานระบบ} \times 100}{\text{จำนวนผู้ใช้งานกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด}}$$

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย
๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย
๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

แหล่งที่มาของข้อมูล: ฐานข้อมูลการบันทึกการเข้าใช้งานของผู้ใช้ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร



ตัวชี้วัดที่ ๓.๙: ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้งานที่มีต่อการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์การพัฒนาระบบสารสนเทศ โดยประเมินจากความพึงพอใจของผู้ใช้งานที่มีต่อคุณภาพของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ถูกพัฒนาขึ้น
- โดยวัดระดับความพึงพอใจของผู้ใช้งาน โดยใช้แบบสำรวจความพึงพอใจ

โดยมีสูตรคำนวณผลการดำเนินงานดังนี้:

- การคิดคะแนนของแต่ละระดับความพึงพอใจกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

ระดับความพึงพอใจ	พอใจมาก	พอใจ	พอใจน้อย	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก	ไม่แสดงความคิดเห็น
คะแนน	๕	๔	๓	๒	๑	-

การวิเคราะห์คำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน และการคำนวณคะแนนความพึงพอใจของผู้ใช้งาน โดยคำนวณคะแนนความพึงพอใจในแต่ละด้าน จากผลคะแนนเฉลี่ยของคะแนนความพึงพอใจประเด็นย่อย

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๓.๘	๔.๐	๔.๒	๔.๕

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๙๐ ขึ้นไป
๔.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๔.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๓.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๓.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๒.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๒.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙
๑.๕	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๕๕.๐-๕๙.๙
๑.๐	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมมีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ ๕๐.๐-๕๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้งานที่มีต่อการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร



ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริมคุณธรรมและความโปร่งใส

ตัวชี้วัดที่ ๔.๑: ระดับความสำเร็จในการวิเคราะห์และกลั่นกรองเรื่องราวร้องทุกข์ที่นำเสนอผู้บริหาร คค.

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อการจัดการเรื่องราวร้องทุกข์ของกระทรวงคมนาคม โดยการนำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริง และเสนอความเห็นเพื่อประกอบการวินิจฉัยสั่งการของผู้บริหาร ให้สามารถแก้ไข คลี่คลาย และนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา แก่ผู้ร้องเรียนด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จการวิเคราะห์และกลั่นกรองเรื่องราวร้องทุกข์ จากร้อยละของเรื่องร้องเรียนของปีงบประมาณที่สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในกระบวนการเรื่องราวร้องทุกข์

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\frac{\text{จำนวนเรื่องร้องเรียนของปีงบประมาณที่สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในกระบวนการเรื่องราวร้องทุกข์} \times 100}{\text{จำนวนเรื่องร้องเรียนทั้งหมดของปีงบประมาณ}}$$

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

เกณฑ์การให้คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน เปรียบเทียบสัดส่วนที่คำนวณได้จากสูตรการคำนวณข้างต้นกับระดับคะแนนต่อไปนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๑๐๐
๔.๕	ร้อยละ ๙๕.๐-๙๙.๙
๔.๐	ร้อยละ ๙๐.๐-๙๔.๙
๓.๕	ร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๒.๕	ร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๒.๐	ร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๑.๕	ร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๑.๐	ร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักตรวจราชการ

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักตรวจราชการ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักตรวจราชการ

แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักตรวจราชการ



ตัวชี้วัดที่ ๔.๒: ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการป้องกันการทุจริต

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อปลูกจิตสำนึกและค่านิยมต่อต้านการทุจริต เสริมสร้างความเข้มแข็งและส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันการต่อต้านการทุจริตของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จจากร้อยละในการดำเนินการตามแผนการป้องกันการทุจริต

ตารางและสูตรการคำนวณ

$$\left(\frac{X_1}{Y_1} * 100 + \frac{X_2}{Y_2} * 100 + \frac{X_3}{Y_3} * 100 + \dots \frac{X_n}{Y_n} * 100 \right) / n$$

กำหนดให้

$X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ = ร้อยละความก้าวหน้าจริงของการดำเนินงานตามแผนการป้องกันการทุจริต

$Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_n$ = ร้อยละความก้าวหน้าที่เป็นเป้าหมายของการดำเนินงานตามแผนการป้องกันการทุจริต

1, 2, ..., n หมายถึง ลำดับที่ของแผนงาน/โครงการ ตามแผนการป้องกันการทุจริต

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕	๔.๐	๔.๕	๕.๐	๕.๐

เกณฑ์การให้คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน คำนวณจาก ผลรวมคะแนนเฉลี่ยแล้วคูณด้วย ๒๐ จากนั้นนำผลมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ตามตารางต่อไปนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕.๐	ร้อยละ ๑๐๐
๔.๕	ร้อยละ ๙๕.๐-๙๙.๙
๔.๐	ร้อยละ ๙๐.๐-๙๔.๙
๓.๕	ร้อยละ ๘๕.๐-๘๙.๙
๓.๐	ร้อยละ ๘๐.๐-๘๔.๙
๒.๕	ร้อยละ ๗๕.๐-๗๙.๙
๒.๐	ร้อยละ ๗๐.๐-๗๔.๙
๑.๕	ร้อยละ ๖๕.๐-๖๙.๙
๑.๐	ร้อยละ ๖๐.๐-๖๔.๙

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต

แหล่งที่มาของข้อมูล: ผลการดำเนินงานตามแผนการป้องกันการทุจริต ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต