



สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

เสนอโดย



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

สิงหาคม ๒๕๕๙



สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

เสนอโดย



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

สิงหาคม ๒๕๕๙



สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ ๑	ลักษณะที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม
๑.๑	โครงสร้างกระทรวงคมนาคม ๑-๑
๑.๒	ภารกิจ อำนาจหน้าที่ ของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ๑-๓
๑.๓	การดำเนินการภายใต้กฎหมาย ๑-๖
ส่วนที่ ๒	สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกระทรวงคมนาคม
๒.๑	สภาพการณ์ทั่วไปและประเด็นท้าทายภาคการขนส่ง ๒-๑
๒.๒	สภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ ๒-๕
๒.๓	สภาพการณ์ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ๒-๒๔
๒.๔	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญและความคาดหวัง ๒-๔๗
ส่วนที่ ๓	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
๓.๑	วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม ๓-๑
๓.๒	พันธกิจกระทรวงคมนาคม ๓-๒
๓.๓	ค่านิยมกระทรวงคมนาคม ๓-๒
๓.๔	ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ๓-๒
ส่วนที่ ๔	แผนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
ส่วนที่ ๕	การนำยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ สู่การปฏิบัติ
๕.๑	หลักการพื้นฐานที่สำคัญในการถ่ายทอดยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ ๕-๑
๕.๒	แนวทางการจัดการยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง ๕-๒
ภาคผนวก ก	แผนที่ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
ภาคผนวก ข	คำอธิบายตัวชี้วัด

ส่วนที่ ๑:

ลักษณะที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม





ส่วนที่ ๑

ลักษณะที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม

๑.๑ โครงสร้างกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม มีส่วนราชการ ดังต่อไปนี้

- (๑) สำนักงานรัฐมนตรี (สรค.)
- (๒) สำนักงานปลัดกระทรวง (สปค.)
- (๓) กรมเจ้าท่า (จท.) (เคยใช้ชื่อ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๕ ถึง พ.ศ. ๒๕๕๒)
- (๔) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
- (๕) กรมท่าอากาศยาน (ทย.) (เดิมชื่อ กรมการบินพาณิชย์ กรมการขนส่งทางอากาศ และ กรมการบินพลเรือน ตามลำดับ)
- (๖) กรมทางหลวง (ทล.)
- (๗) กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
- (๘) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการขอจัดตั้ง “กรมการขนส่งทางราง” เป็นส่วนราชการใหม่ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมมีหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในการกำกับดูแลทั้งสิ้น ๑๔ แห่ง ดังนี้

- (๑) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
- (๒) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)
- (๓) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
- (๔) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
- (๕) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
- (๖) สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)
- (๗) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)
- (๘) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)
- (๙) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)
- (๑๐) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
- (๑๑) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (ทอส.)



(๑๒) บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.)

(๑๓) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)

(๑๔) บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บทม.)

นอกจากนี้ยังมี สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือกฎหมายอื่นและมีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

โครงสร้างกระทรวงคมนาคมแสดงหน่วยงานในสังกัดจำแนกตามกลุ่มภารกิจแสดงด้วยแผนภูมิดังนี้





๑.๒ การกิจ อำนาจหน้าที่ ของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ กำหนดให้กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่ง ธุรกิจการขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และราชการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม หรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีภารกิจ หน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑) สำนักงานรัฐมนตรี (สรค.)

มีภารกิจเกี่ยวกับราชการทางการเมือง เพื่อสนับสนุนภารกิจของรัฐมนตรี ประสานนโยบายระหว่างกระทรวง

๒) สำนักงานปลัดกระทรวง (สปค.)

มีหน้าที่พัฒนายุทธศาสตร์ และแปลงนโยบายของกระทรวงเป็นแผนปฏิบัติ จัดสรรทรัพยากรและบริหารราชการทั่วไป รวมทั้งงานกำกับและเร่งรัดตรวจสอบ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงให้บรรลุเป้าหมายและเกิดผลสัมฤทธิ์ตามภารกิจของกระทรวง

๓) กรมเจ้าท่า (จท.) (เคยใช้ชื่อ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๕ ถึง พ.ศ. ๒๕๕๒)

มีหน้าที่กำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุ้งเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง

๔) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

มีหน้าที่กำกับดูแล ตรวจสอบ ตรวจจับ ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย

๕) กรมท่าอากาศยาน (ทย.) (เดิมชื่อ กรมการบินพาณิชย์ กรมการขนส่งทางอากาศ และกรมการบินพลเรือน ตามลำดับ)

มีหน้าที่ส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยาน ให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

๖) กรมทางหลวง (ทล.)

มีหน้าที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง



๗) กรมทางหลวงชนบท (ทช.)

มีหน้าที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

๘) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

มีหน้าที่เสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ

๙) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

มีหน้าที่ให้บริการรถไฟ โดยมุ่งตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการให้บริการขนส่งในเชิงสังคม เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ และตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำและมีประสิทธิภาพของรัฐ รวมทั้งพัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง

๑๐) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)

มีหน้าที่จัดให้มีและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดปัญหาการเดินทางและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและเพื่อคุณภาพชีวิตและคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีกว่า

๑๑) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

มีหน้าที่บริหารและพัฒนาท่าเรือให้เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ร่วมทุนกับภาครัฐ ภาคเอกชน ในกิจการท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistic Chain) ระหว่างท่าเรือ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๑๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

มีหน้าที่จัดให้มีการพัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย ให้บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม รวมทั้ง พัฒนาระบบบริหารจัดการ และการลงทุน เพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร

๑๓) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

มีหน้าที่ให้บริการด้านขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยให้บริการรถโดยสารทุกประเภท และบริษัท รถร่วมแก่ประชาชนทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง คือ นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร และรองรับความต้องการของประชาชนให้ทั่วถึง

๑๔) สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)

มีหน้าที่ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านอุตสาหกรรมการบินให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล อย่างเพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศและสอดคล้องกับความต้องการของภูมิภาค ศึกษาและพัฒนาเทคโนโลยีและบริการด้านการขนส่งทางอากาศ เผยแพร่ความรู้ ให้คำปรึกษา



แนะนำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของระบบขนส่งทางอากาศยานของไทย เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ขยายการให้บริการอากาศยานและสร้างบริการใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งสนับสนุนกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ในการดำเนินงานตามนโยบายของภาครัฐให้เป็นไปตามพันธกรณีตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และดำเนินการทดสอบบุคลากรด้านการบินเพื่อขอรับใบอนุญาตบุคคลตามที่ได้รับมอบหมาย

๑๕) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

มีหน้าที่รับทำการขนส่งโดยทั่วไป เพื่อบริการการเดินทางขนส่งผู้โดยสาร และกิจการต่อเนื่องโดยมุ่งเน้นความปลอดภัย ความสะดวก ความตรงต่อเวลา และความทันสมัย ที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ทั้งธุรกิจเดินรถและธุรกิจบริหารสถานี จัดบริการเดินรถให้มีลักษณะโครงข่ายที่ครอบคลุมทั่วประเทศและเชื่อมต่อระหว่างประเทศ พัฒนาสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงในลักษณะที่ครบวงจร รวมทั้งยกระดับมาตรฐานในการกำกับดูแลรถบริษัทและผู้ประกอบการร่วม

๑๖) บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

มีหน้าที่บริหารจัดการให้การจราจรทางอากาศมีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบและวิธีการในการให้บริการการเดินทางอากาศให้มีความปลอดภัยสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างรวดเร็ว เสริมสร้างความมีส่วนร่วมของผู้รับบริการ และสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรเพื่อเพิ่มบทบาทและศักยภาพในการให้บริการและการยอมรับสู่เวทีระดับโลก

๑๗) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

มีหน้าที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งกิจการอื่นสนับสนุนและเกี่ยวข้องกัน เช่น การบริการภาคพื้น การซ่อมบำรุงอากาศยาน คลังสินค้า ครีวการบิน โรงแรม ภัตตาคาร เป็นต้น

๑๘) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)

มีหน้าที่ส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับ หรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ได้แก่ กิจการตั้งสนามบินหรือที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยาน การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การให้บริการต่างๆ เกี่ยวกับอากาศยาน สินค้า พัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสารและลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินทาง รวมทั้งการให้บริการหรือจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับกิจการดังกล่าว

๑๙) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (ทอส.)

มีหน้าที่ดำเนินกิจการให้บริการระบบสำรองที่นั่งแบบเบ็ดเสร็จแก่สายการบินต่างๆ และธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

๒๐) บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รสท.)

มีหน้าที่ดำเนินกิจการโรงแรม ที่พัก และธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ



๒๑) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)

มีหน้าที่บริหารและให้บริการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ประกอบด้วย การให้บริการรถไฟฟ้าด่วนและรถไฟฟ้าธรรมดา

๒๒) บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด

ดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ และระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย มีระยะทางการบินไม่เกิน ๔ ชั่วโมงบิน

๒๓) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์

- (๑) กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษา สิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศ และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ให้เป็นไปตามกฎหมาย และมาตรฐานสากล
- (๒) ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ
- (๓) ส่งเสริม และพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล
- (๔) เป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ กิจกรรมการบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากล

๑.๓ การดำเนินการภายใต้กฎหมาย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมี ดังนี้

กฎหมายด้านการขนส่งทางบก

- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒
- พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช พ.ศ. ๒๔๖๔
- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พุทธศักราช พ.ศ. ๒๔๙๔
- พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๔๙๗
- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕
- พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๒
- พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๑
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาสิ่งทรมิตรพัทธ์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐
- พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามวลขนส่งแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓



กฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำ

- พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑
- พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔
- พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช พ.ศ. ๒๔๘๑
- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช พ.ศ. ๒๔๕๖

กฎหมายด้านการขนส่งทางอากาศ

- พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช พ.ศ. ๒๔๙๗
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙
- พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑
- พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

กฎหมายด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘

ส่วนที่ ๒: สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลง ที่มีผลต่อกระทรวงคมนาคม





ส่วนที่ ๒

สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกระทรวงคมนาคม

๒.๑ สภาพการณ์ทั่วไปและประเด็นท้าทายภาคการขนส่ง

๒.๑.๑ ความคล่องตัวและการเข้าถึง

ปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองใหญ่เป็นปัญหาที่เรื้อรังมาอย่างยาวนานและแก้ไขได้ยาก เนื่องจากจำนวนประชากรในเมืองหลวงได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับประชาชนส่วนใหญ่ยังพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอาจยังมีไม่เพียงพอ และไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ

จากสถิติของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ณ สิ้นเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๙ ประเทศไทยมีจำนวนรถจดทะเบียนรวมกันทั้งสิ้น ๓๗ ล้านคัน (เป็นรถจักรยานยนต์ ๒๐ ล้านคัน รถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถตู้จำนวน ๑๔ ล้านคัน) โดยจดทะเบียนอยู่ในกรุงเทพมหานครถึง ๙ ล้านคัน เฉลี่ยแล้วประชาชนไม่ถึงสองคนต้องมียารถใช้อย่างน้อย ๑ คัน ประกอบกับโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ และการให้บริการยังไม่มีคุณภาพเท่าที่ควร ทำให้ประชาชนที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะยังมีสัดส่วนไม่มาก ด้วยเหตุนี้ การเดินทางในกรุงเทพฯ จึงมีปัญหาติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน และหลายพื้นที่ติดขัดเป็นพิเศษ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาวต่อเนื่อง

ส่วนปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานหลักของประเทศเนื่องมาจากมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการรองรับ เกิดจากการพัฒนาท่าอากาศยานไม่ทันกับความต้องการ ซึ่งเป็นผลมาจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ

สำหรับปัญหาการเข้าถึงสถานีผู้โดยสารทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ถือเป็นปัญหาที่เรื้อรังมานานของประเทศไทย เนื่องมาจากการขาดการประสานงานและบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ ประชาชนในหลายพื้นที่ยังต้องประสบปัญหาการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง การให้บริการที่ไม่ทั่วถึง และเรื่องอัตราค่าโดยสารที่มีราคาแพง ทำให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยไม่สามารถใช้บริการได้

การพัฒนาขนส่งในอนาคตจึงไม่เพียงมุ่งแก้ไขปัญหาระบบความคล่องตัว ลดปัญหาการจราจรติดขัด แต่ต้องมุ่งเน้นการส่งเสริมให้ประชาชนทุกระดับสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะ โดยมีการให้บริการครอบคลุมทุกพื้นที่ มีราคาที่เป็นธรรม และไม่เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคม

๒.๑.๒ ความปลอดภัยและกฎระเบียบสากล

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ประเทศไทยมีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ ๒ ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิต ๔๔ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (เป็นรองเพียงประเทศนามิเบีย) แม้ว่าที่ผ่านมาจะมีการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถลดระดับความรุนแรงของปัญหาดังกล่าว ได้อย่างมีนัยสำคัญ จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นวาระแห่งชาติ



จากสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก พบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ มีผู้เสียชีวิตทั่วโลกรวมกันกว่า ๑.๒๕ ล้านคน ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นสาเหตุสำคัญอันดับหนึ่งที่ทำให้ผู้มีอายุระหว่าง ๑๕-๑๙ ปี เสียชีวิต และมีแนวโน้มจำนวนตัวเลขเพิ่มขึ้นทุกปี ด้วยเหตุนี้ องค์การสหประชาชาติจึงได้กำหนดให้ เป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ โดยตั้งเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ดังนั้น การรณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นวาระที่ทุก ประเทศทั่วโลกให้ความสำคัญ

นอกจากนี้ ปัญหาความหย่อนยานในการกำกับดูแลมาตรฐานด้านความปลอดภัยของระบบขนส่ง ของประเทศไทย ทำให้องค์กรนานาชาติเฝ้าจับตามองมากยิ่งขึ้น เช่นกรณีของ ICAO (The International Civil Aviation Organization) ที่ติดธงแดงให้ประเทศไทยเรื่องมาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัย ทางการบิน ซึ่งถือเป็นบทเรียนสำคัญที่รัฐบาลไทยควรจะหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดขึ้นอีกในอนาคต

๒.๑.๓ การใช้พลังงานในภาคการขนส่ง

ความไม่สมดุลในภาคการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยที่เน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ส่งผลต่อสัดส่วน การใช้พลังงานภายในประเทศ โดยจากสถิติของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ภาคคมนาคมขนส่งใช้พลังงานคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓๖ ของการใช้พลังงานทั้งหมดของประเทศ โดยเป็นการใช้พลังงานในภาคการขนส่งทางถนนถึงร้อยละ ๗๘ ของการใช้พลังงานในภาคการขนส่งทั้งหมด ทำให้ประเทศไทยต้องนำเข้าพลังงานเป็นจำนวนมากเพื่อใช้ในการบริโภค ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศ มีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของพลังงานในตลาดโลก โดยเฉพาะราคาน้ำมัน

ดังนั้น การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าไปใช้ระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น จะช่วยลด การใช้พลังงานในภาคการขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการขนส่งทางรางและทางน้ำใช้พลังงาน ต่อหนึ่งหน่วยสินค้าต่ำกว่าการขนส่งทางถนนอย่างน้อย ๓ เท่า นอกจากนี้ การเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ รุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการเผาผลาญเชื้อเพลิงดีขึ้นยังสามารถช่วยลดการใช้พลังงานสิ้นเปลือง ได้เช่นกัน และการแสวงหาพลังงานทางเลือกใหม่ๆ ที่ประหยัดและเป็นพลังงานสะอาด เป็นประเด็น ที่มีความสำคัญเร่งด่วนที่รัฐบาลได้เร่งดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง โดยกระทรวงพลังงานได้จัดทำ แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๗๙ มีเป้าหมายที่จะเพิ่มสัดส่วน การใช้พลังงานทดแทนให้มากยิ่งขึ้น

๒.๑.๔ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก

ภาคคมนาคมขนส่งมีส่วนอย่างมากในการก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การปล่อยมลพิษ ทางอากาศและเสียง การทำให้โลกเกิดภาวะโลกร้อน (Global Warming) ซึ่งเกิดผลเสียร้ายแรง ต่อสุขภาพและชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน สำหรับประเทศไทย การคมนาคมขนส่งส่วนใหญ่ยังคง ใช้การขนส่งทางถนนและรถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้เกิดการปล่อยมลพิษทางอากาศและเสียงในอัตราสูง สำหรับปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก (Climate Change) เนื่องมาจากภาวะ เรือนกระจก (Greenhouse Effect) ปัจจุบัน เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติว่าเป็นสาเหตุหนึ่ง ของการเกิดภาวะโลกร้อน และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศโลกอย่างรวดเร็วกว่า ในอดีตที่ผ่านมา ซึ่งภาคคมนาคมขนส่ง มีสัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas)



สู่ชั้นบรรยากาศของโลกที่สูงเมื่อเทียบกับสาขาอื่น โดยเฉพาะก๊าซ CO₂ ซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญในภาคการขนส่ง ทำให้ภาคการขนส่งเป็นสาขา ที่มีบทบาทสำคัญในการร่วมแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศโลก ที่ผ่านมามีประเทศไทย ได้ลงนามให้สัตยาบันต่อพิธีสารเกียวโต เมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อแสดงเจตนารมณ์ต่อประชาคมโลกที่จะมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศโลก และต่อมาในการประชุมรัฐภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ ๒๑ (COP ๒๑) เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ประเทศไทยได้แสดงเจตนารมณ์อันแน่วแน่ในการแก้ไขปัญหา การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยได้กำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ร้อยละ ๒๐ - ๒๕ นอกจากนี้ องค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้เรื่องพลังงานสะอาดและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศโลกเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ อีกด้วย ดังนั้น การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ และส่งเสริมการใช้ยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพสูง/ประหยัดพลังงาน รวมถึงการแสวงหาพลังงานทดแทนที่เป็นพลังงานสะอาด เพื่อลดการใช้ฟอสซิลจะช่วยลดปัญหามลพิษและทำให้ระบบคมนาคมขนส่งมีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

๒.๑.๕ การขยายตัวของเมืองและการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร

การย้ายถิ่นฐานของประชากรจากชนบทเข้าสู่เมืองเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในทุกประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะเมื่อประเทศมีการพัฒนามากขึ้น ทำให้เขตเมืองมีการขยายตัวออกไปในหลายทิศทาง ซึ่งการขยายตัวดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาทางสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาหลายประการ อาทิ การขาดแคลนน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค การจัดการของเสีย ปัญหาสุขภาพอนามัยของประชาชน เป็นต้น นอกจากนี้ ปัญหาทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่เกิดขึ้นแล้ว การขยายตัวของเมืองยังทำให้รัฐบาลต้องมีการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพิ่มขึ้น เพื่อให้ครอบคลุมเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ต่างๆ ที่ขยายตัวออกไป ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

อีกประเด็นหนึ่งที่สำคัญ คือ ประเทศไทยกำลังจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และเข้าอย่างสมบูรณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ซึ่งจะทำให้เกิดการขาดแคลนกำลังแรงงาน เนื่องจากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ประชากรไทยมีบุตรน้อยลง ทำให้ประชากร ที่เข้าสู่วัยแรงงานมีจำนวนน้อยลงตามไปด้วย ขณะที่ในอนาคต ผู้คนมีแนวโน้มจะอายุยืนยาวมากขึ้นจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีทางการแพทย์ ทำให้จะมีประชากรผู้สูงอายุมากขึ้น โดยคาดว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จะมีจำนวนผู้สูงอายุมากถึง ๑๔.๔ ล้านคน หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ ๒๐ ของจำนวนประชากรทั้งหมด ทำให้รัฐบาลจะต้องมีการระดมทุนการคลังเพิ่มมากขึ้นจากการแบกรับและดูแลผู้สูงอายุ

ดังนั้น การพัฒนาเมืองในทศวรรษต่อไปควรจะต้องมุ่งพัฒนาให้เมืองมีความยั่งยืน ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการสาธารณะขั้นพื้นฐานต่างๆ ได้อย่างเท่าเทียมและทั่วถึง โดยมีระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงง่าย ปลอดภัย และมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งรองรับการให้บริการเด็ก คนพิการ และผู้สูงอายุ



๒.๑.๖ การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล

ประเทศไทยมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างก้าวกระโดดในช่วง ๒๐ ปีที่ผ่านมาและกำลังก้าวไปสู่สังคมและเศรษฐกิจแบบดิจิทัล รวมทั้งอุตสาหกรรม ๔.๐ ที่จะเปลี่ยนแปลงทั้งวิถีชีวิตและรูปแบบการทำงาน ในอนาคตอย่างสิ้นเชิง มีการพัฒนาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เป็นระบบอัตโนมัติและระบบไฟฟ้า รวมถึงมีอุปกรณ์ที่รองรับอินเทอร์เน็ต และสามารถพกพาไปได้ทุกที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนสามารถเข้าถึงคลังข้อมูลและแสวงหาความรู้ได้อย่างไร้ขีดจำกัด มีการสื่อสารข้อมูลระหว่างกันที่รวดเร็วขึ้น และมีการให้บริการทางการเงิน และการขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นด้วย

นอกจากนั้น ด้วยพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปของคนยุคใหม่ที่มีการค้นหาข้อมูลก่อนการเดินทางเพิ่มขึ้น ทำให้มีการเข้าถึงแหล่งข้อมูลและการปรับปรุงฐานข้อมูลให้เป็นปัจจุบันตลอดเวลามีความสำคัญต่อการวางแผนในการเดินทางอย่างมาก ประกอบกับแนวโน้มในอนาคตที่จะมีประชาชนเข้าถึงอินเทอร์เน็ตเพิ่มมากขึ้น โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ คนไทยเข้าถึงอินเทอร์เน็ตในสัดส่วนประมาณร้อยละ ๓๙ และคาดว่าภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ สัดส่วนดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๕๑ ดังนั้น การพัฒนาระบบขนส่งในอนาคตต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งที่สามารถสื่อสารกับผู้ใช้งานระบบได้ เพื่อให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๒.๑.๗ การเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รูปแบบการค้าของหลายประเทศในโลกมีการเปลี่ยนแปลงไปสู่การค้าเสรี และมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้นเพื่อขยายโอกาสการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ซึ่งปัจจุบันประเทศมหาอำนาจได้เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น ได้แก่ สหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น ฯลฯ ส่งผลให้โอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจเปิดกว้างมากขึ้น ในขณะเดียวกันการแข่งขันก็จะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นเช่นเดียวกัน มีการย้ายฐานการผลิตสินค้าและบริการที่ใช้ทักษะต่ำและแรงงานเข้มข้นไปยังประเทศที่มีค่าแรงต่ำกว่า หรือมีความได้เปรียบด้านทรัพยากรทางธรรมชาติ ดังนั้น ประเทศไทยควรส่งเสริมการผลิตสินค้าที่ใช้ทักษะและความรู้ขั้นสูงเพื่อยกระดับมูลค่าสินค้าและบริการ ทำให้ศักยภาพในการแข่งขันสูงขึ้น และในอนาคต การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ชักนำการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ต่างๆ เชื่อมโยงประตูการค้า ฐานการผลิตสินค้า และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ รวมถึงส่งเสริมผู้ประกอบการของไทยให้ดำเนินธุรกิจได้อย่างสะดวก ซึ่งช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืนต่อไป



๒.๒ สภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ

๒.๒.๑ ข้อมูลเบื้องต้นของระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย

๑) โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง

• การขนส่งทางถนน

- ถนนภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง : ๖๖,๘๗๑ กิโลเมตร
- ถนนภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท : ๔๙,๐๘๐ กิโลเมตร
- ถนนภายใต้ความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย : ๒๐๗.๙ กิโลเมตร
- ถนนภายใต้ความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่น : ๑๐๑,๘๔๖ กิโลเมตร

• การขนส่งทางน้ำ

- ชายฝั่ง : ๒,๖๑๔ กิโลเมตร
- แม่น้ำ (เฉพาะที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งหลัก) : ๑,๗๕๐ กิโลเมตร
- คลอง (เฉพาะที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งหลัก) : ๒๐๗.๙ กิโลเมตร
- ท่าเรือที่มีการขึ้นทะเบียนไว้กับกรมเจ้าท่า มีทั้งหมด ๔๙๐ ท่า ในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือเพื่อการสัญจรและวิธีชุมชน รวมถึงรองรับการท่องเที่ยว ขณะที่ท่าเรือขนาดใหญ่ที่ใช้ในกิจการขนส่งสินค้าเป็นหลักมีจำนวน ๕ แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ภายใต้การกำกับดูแลของนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

• การขนส่งทางราง

- ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย มีโครงข่ายเส้นทางรถไฟรวมทั้งสิ้น ๔,๐๔๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย ทางเดี่ยว ๓,๗๖๓ กิโลเมตร ทางคู่ ๑๗๓ กิโลเมตร และทางสาม ๑๐๗ กิโลเมตร
- นอกจากนั้น ยังมีโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร ที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบันรวมทั้งสิ้น ๑๐๘ กิโลเมตร แบ่งเป็น
 - สายสีเขียวเข้ม หมอชิต-บางรัก ๒๒.๒๕ กม.
 - สายสีเขียวอ่อน สนามกีฬา-บางหว้า ๑๔.๒ กม.
 - สายสีน้ำเงิน บางซื่อ-หัวลำโพง ๒๐ กม.
 - สายสีม่วง เตาปูน-บางใหญ่ ๒๓ กม.
 - รถไฟฟ้าสุพรรณภูมิ พญาไท-มักกะสัน-สุพรรณภูมิ ๒๘.๕ กม.

• การขนส่งทางอากาศ

- ท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน : ๒๘ แห่ง
- ท่าอากาศยานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) : ๖ แห่ง
- ท่าอากาศยานของภาคเอกชน (บางกอกแอร์เวย์ส) : ๓ แห่ง
- ท่าอากาศยานของกองทัพเรือ ซึ่งเปิดให้ใช้ในกิจการพลเรือน : ๑ แห่ง
- เส้นทางบินระหว่างประเทศภายในเขตแฉ่งข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) ประมาณ ๒๓,๐๐๐ กิโลเมตร



- เส้นทางบินในประเทศภายในเขตแฉ่งข่าวการบินกรุงเทพ ประมาณ ๓๐,๐๐๐ กิโลเมตร
- พื้นที่ห้วงอากาศที่มีการใช้งานเฉพาะเพื่อภารกิจด้านความมั่นคง คิดเป็นประมาณร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ห้วงอากาศทั้งหมด

๒) รูปแบบและปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้า

สำหรับสัดส่วนการเดินทางและการขนส่งสินค้าด้วยรูปแบบการขนส่งประเภทต่างๆ สรุปได้ดังนี้

- **การเดินทางในเขต กทม. และปริมณฑล:** ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ปริมาณการเดินทางในเขต กทม. และปริมณฑลมีประมาณ ๒๐ ล้านเที่ยวต่อวัน โดยเป็นการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าประมาณ ๑ ล้านเที่ยวต่อวัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๕ ของปริมาณการเดินทางทั้งหมด
- **การเดินทางระหว่างเมือง:** จากการศึกษารายการของกรมทางหลวงพบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ มีการเดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งสิ้นประมาณ ๙๒๕ ล้านเที่ยวต่อปี ในจำนวนดังกล่าวร้อยละ ๘๙.๖ เป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาเป็นการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง รถไฟ และเครื่องบิน โดยมีสัดส่วนที่ร้อยละ ๗.๕ ๑.๘ และ ๑.๑ ตามลำดับ
- **การขนส่งสินค้า:** จากสถิติในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ พบว่า สัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศกว่าร้อยละ ๙๒.๑ เป็นการขนส่งทางถนน รองลงมาเป็นการขนส่งทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ โดยมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ ๖.๗๕, ๑.๑ และ ๐.๐๑ ตามลำดับ

๓) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ประมาณการตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของไทย อยู่ที่ระดับ ๑๒.๑ ล้านล้านบาท ขณะที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ที่ ๑.๗๑ ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๔.๑ ของ GDP โดยสัดส่วนดังกล่าวสามารถจำแนกเป็นต้นทุนด้านการขนส่ง (Transport Cost) ร้อยละ ๗.๓ ต้นทุนด้านการกอบเก็บสินค้า (Inventory Cost) ร้อยละ ๕.๕ และต้นทุนด้านการบริหารจัดการอื่นๆ ร้อยละ ๑.๓ ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ฯลฯ พบว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทยยังอยู่ในระดับที่สูง สะท้อนถึงช่องว่างที่ประเทศไทยยังสามารถดำเนินการเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลงได้อีกมาก

๔) สัดส่วนการใช้พลังงานภายในประเทศ

จากแผนอนุรักษ์พลังงาน ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๗๓) ซึ่งจัดทำโดยกระทรวงพลังงานพบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๓ ถึง ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ พลังงานที่ใช้ในประเทศถูกใช้ในภาคการขนส่ง เฉลี่ยกว่าร้อยละ ๓๕ ของการใช้พลังงานทั้งหมด ขณะที่ผลการคาดการณ์ ๒๐ ปี (ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๗๓) การใช้พลังงานในภาคการขนส่งยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเป็นรองเพียงภาคอุตสาหกรรมเท่านั้น

๕) ความปลอดภัยด้านการขนส่ง

ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทย เป็นสาเหตุของการเสียชีวิตลำดับต้นๆ ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจคิดเป็นมูลค่าปีละหลายหมื่นล้านบาท โดยอุบัติเหตุ



ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ประเมินการว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง ๒๑,๘๘๗ ราย หรือคิดเป็นประมาณ ๖๐ รายต่อวัน ซึ่งจัดเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่สองของโลก แม้ว่าจะมีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถลดระดับความรุนแรงของปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีนัยสำคัญ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ โดยมีหน่วยงานหลักในการแก้ปัญหา คือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และมีหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ร่วมดำเนินการ ขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคมได้จัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ซึ่งมีการกิจในการประสานงาน ป้องกันและแก้ไขปัญหาต่างๆ ด้านคมนาคมขนส่ง โดยโอนมาอยู่ภายใต้ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นการชั่วคราว จึงอาจกล่าวได้ว่า ปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานหลักที่มีทรัพยากรเพียงพอที่สามารถขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง

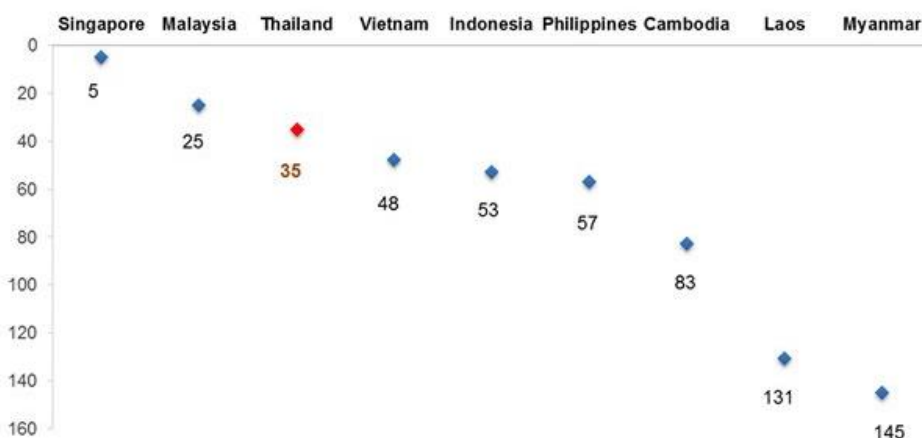
World Economic Forum, Global Competitiveness Report ๒๐๑๕ – ๒๐๑๖ ได้จัดอันดับคุณภาพและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยประเทศไทยมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในอันดับที่ ๓ ของอาเซียน แต่หากพิจารณาอันดับโลกจะพบว่าประเทศไทยมีอันดับที่ลดลงใน ๓ รูปแบบการขนส่ง ได้แก่ การขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศ ขณะที่การขนส่งทางน้ำเป็นเพียงรูปแบบเดียวที่มีอันดับโลกดีขึ้น ดังแสดงในรูปที่ ๒.๒-๑



รูปที่ ๒.๒-๑ อันดับคุณภาพและความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของประเทศไทย
เทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙



อีกหนึ่งตัวชี้วัดที่นิยมใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ Logistics Performance Index หรือ LPI ซึ่งจัดทำโดย World Bank ซึ่งจากการประเมินในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ พบว่าประเทศไทยมีคะแนน LPI เป็นอันดับที่ ๓๓ ของโลก และเป็นอันดับที่ ๓ ของอาเซียน ขณะที่อันดับ ๑ และอันดับ ๒ ของอาเซียน เป็นของสิงคโปร์และมาเลเซีย โดยมีอันดับโลกที่ ๕ และที่ ๒๕ ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ ๒.๒-๒



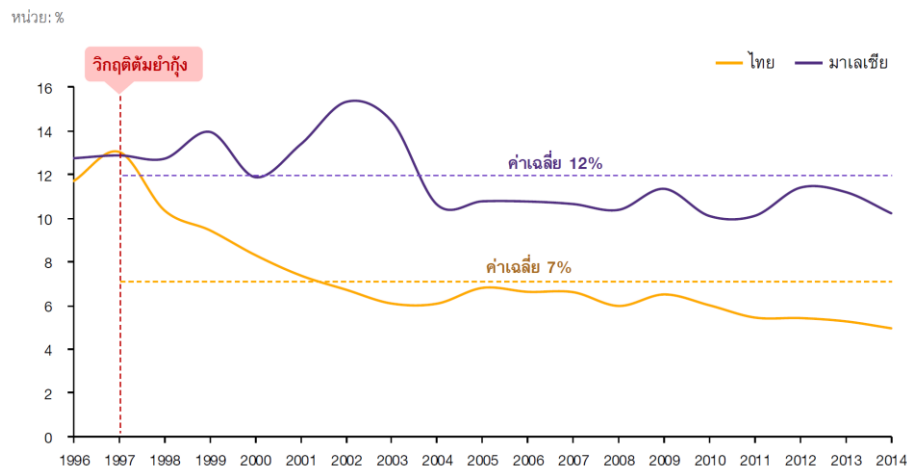
ที่มา : World Bank's Logistics Performance Report (พ.ศ. ๒๕๕๗)

รูปที่ ๒.๒-๒ อันดับคะแนน LPI ในภูมิภาคอาเซียน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗

๒.๒.๓. สถานะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของระบบคมนาคมขนส่งไทย

สัดส่วนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานถือเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญของการพัฒนาประเทศ จากข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๓ - พ.ศ. ๒๕๕๗ เป็นที่น่าสนใจว่าระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๓๓ - พ.ศ. ๒๕๔๐ งบประมาณรายจ่ายด้านการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่อรายจ่ายทั้งหมดของประเทศได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเคยสูงถึงร้อยละ ๔๑ ของงบประมาณทั้งหมด แต่ภายหลังเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. ๒๕๔๐ สัดส่วนงบประมาณรายจ่ายด้านการลงทุนต่อรายจ่ายทั้งหมดของประเทศได้ลดลงอย่างต่อเนื่องจนในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ งบประมาณส่วนดังกล่าวมีสัดส่วนเพียงร้อยละ ๑๙ ของงบประมาณทั้งหมด

เมื่อเปรียบเทียบการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งประสบปัญหาเศรษฐกิจในช่วงเวลาเดียวกัน พบว่าประเทศมาเลเซียยังคงรักษาระดับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๑๒ ของ GDP ขณะที่การลงทุนของไทยอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๗ ของ GDP สัดส่วนการลงทุนจึงเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนอันดับโลกด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และ LPI ซึ่งประเทศมาเลเซียมีอันดับที่ดีกว่าประเทศไทยในทุกมิติ สำหรับข้อมูลการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่อ GDP ของไทยกับมาเลเซียแสดงในรูปที่ ๒.๒-๓



ที่มา : Insight, SCB Economic Intelligent Center, พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ข้อมูลจากกระทรวงการคลัง

รูปที่ ๒.๒-๓ สัดส่วนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่อ GDP ของไทยและมาเลเซีย

๒.๒.๔. ระดับการเข้าถึงและการให้บริการของระบบคมนาคมขนส่งไทย

๑) การคมนาคมขนส่งทางถนน

จากการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของโครงข่ายทางหลวงในประเทศไทยพบว่า ปัจจุบันมีระบบโครงข่ายทางหลวงที่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ และได้มาตรฐานระดับหนึ่งแล้ว แต่ปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาเกี่ยวเนื่อง เช่น อุบัติเหตุทางถนน ยังคงมีเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต จึงไม่ควรมุ่งเน้นไปที่การก่อสร้างทางหลวงเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามข้อจำกัดที่จะนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทางอย่างมหาศาล โดยควรมุ่งเน้นที่การแก้ไขปัญหาจราจรเฉพาะจุดที่สำคัญ อาทิ การแก้ปัญหาจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟ การก่อสร้างจุดกลับรถ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในจุดที่จำเป็น การปรับปรุงคุณภาพพื้นผิวจราจร รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน

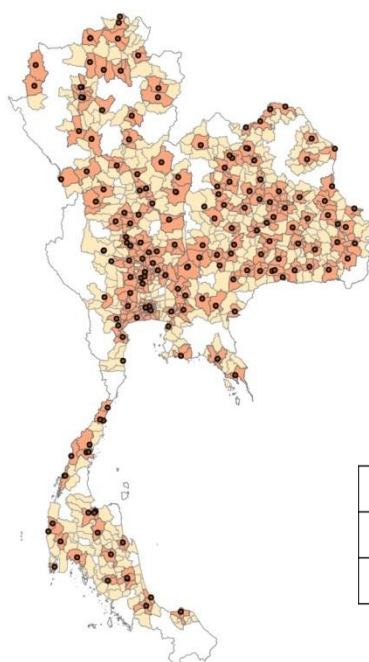
อีกหนึ่งการวิเคราะห์ที่สำคัญ คือ การประมาณการจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงได้สะดวก โดยพิจารณาจำนวนโครงข่ายถนนทางหลวงทั้งหมด (ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท) ทั้งนี้ พบว่าปัจจุบันมีประชากรไทยประมาณ ๓๗.๖ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๕๗.๒ ของประชากรทั้งหมด ที่สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทได้ภายในระยะทาง ๒ กิโลเมตร ขณะที่ประชากรประมาณ ๕๓.๕ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๑.๓ สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทได้ ภายในระยะทาง ๕ กิโลเมตร ทั้งนี้ ยังไม่รวมการเข้าถึงถนนซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นอีกกว่าแสนกิโลเมตร จึงกล่าวได้ว่า ปัจจุบันโครงข่ายถนนของประเทศไทย มีความครอบคลุมพื้นที่และประชากรส่วนใหญ่ของประเทศอย่างทั่วถึง

อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสนใจว่าในแต่ละปี กระทรวงคมนาคมจะต้องจัดสรรงบกว่า ๓ หมื่นล้านบาท หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ ๒๕ ของงบประมาณทั้งหมดที่ได้รับ เพื่อซ่อมบำรุงทางหลวงในความรับผิดชอบ ที่มีระยะทางรวมกว่า ๑.๑ แสนกิโลเมตร ด้วยเหตุนี้ แนวคิดในการพัฒนาทางหลวงที่มีการเก็บค่าใช้ทาง จึงเป็นประเด็นที่มีความน่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง



การคมนาคมขนส่งด้วยระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐาน

รถประจำทางและรถไฟ ถือเป็นการให้บริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐาน เป็นทางเลือกให้กับประชาชนผู้มีรายได้ปานกลางและรายได้น้อย จึงถือเป็นรูปแบบการเดินทางและการขนส่งที่มีความสำคัญต่อการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม โดยจากการวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้งของสถานีขนส่งผู้โดยสารในการกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก ได้แสดงตามรูปที่ ๒.๒-๔

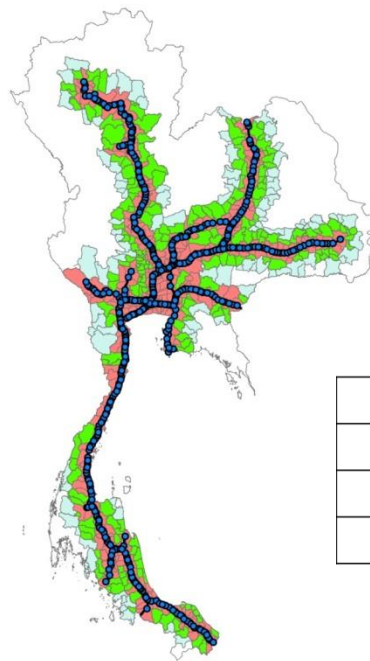


ระดับการเข้าถึง	ประชากร (ล้านคน)	สัดส่วน
รัศมี ๒๐ กม.	๒๙.๔	๔๔.๗%
รัศมี ๔๐ กม.	๕๒.๕	๗๙.๙%

รูปที่ ๒.๒-๔ พื้นที่ให้บริการของสถานีขนส่งผู้โดยสารในรัศมี ๒๐ และ ๔๐ กิโลเมตร

จากรูปที่ ๒.๒-๔ พบว่า ปัจจุบันมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกระจายอยู่ทั่วประเทศ ซึ่งเมื่อทำการประเมินระยะการบริการในรัศมี ๒๐ กิโลเมตรจากสถานีฯ พบว่าจะครอบคลุมประชากรประมาณ ๒๙.๔ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๔๔.๗ ของประชากรทั้งประเทศ แต่หากพิจารณาระยะการให้บริการ ในรัศมี ๔๐ กิโลเมตร พบว่าจะครอบคลุมประชากรประมาณ ๕๒.๕ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๙.๙ ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่พื้นที่ส่วนใหญ่ที่การให้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารยังเข้าไม่ถึง คือ พื้นที่ป่าและอุทยานแห่งชาติขนาดใหญ่ ประเด็นดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนา การเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Accessibility) โดยเฉพาะในรัศมี ๔๐ กิโลเมตรจากสถานีฯซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการพัฒนาดนและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในระดับพื้นที่

สำหรับการให้บริการระบบการขนส่งทางรางแก่ประชาชนในปัจจุบัน โดยประเมินพื้นที่ให้บริการที่ ๒๐ ๔๐ และ ๖๐ กิโลเมตร จากสถานีรถไฟแต่ละแห่ง ได้แสดงในรูปที่ ๒.๒-๕



ระดับการเข้าถึง	ประชากร (ล้านคน)	สัดส่วน
รัศมี ๒๐ กม.	๒๗.๕	๔๑.๘%
รัศมี ๔๐ กม.	๓๗.๕	๕๗.๔%
รัศมี ๖๐ กม.	๔๓.๙	๖๖.๘%

รูปที่ ๒.๒-๕ พื้นที่ให้บริการของสถานีรถไฟในรัศมี ๒๐ ๔๐ และ ๖๐ กิโลเมตร

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าสถานีรถไฟซึ่งอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟทุกเส้นทาง มีระยะห่างของสถานีฯ ไม่มากนัก เมื่อเทียบกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นจุดได้เปรียบที่สำคัญในการให้บริการประชาชนตามแนวเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตาม ด้วยเส้นทางการให้บริการซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญ จึงเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณาระยะการเข้าถึงสถานีฯ ในรัศมีที่ ๒๐ กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรประมาณ ๒๗.๕ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๔๑.๘ ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่ระยะการเข้าถึงสถานีฯ ในรัศมี ๔๐ กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรกว่า ๓๗.๕ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๕๗.๔ และระยะการเข้าถึงสถานีฯ ในรัศมี ๖๐ กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรถึงกว่า ๔๓.๙ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๖๖.๘ ของประชากรทั้งประเทศ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคใต้ เมื่อพิจารณาระยะการเข้าถึงสถานีฯ ในรัศมี ๔๐ กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรถึงกว่าร้อยละ ๘๐ ของภูมิภาค ด้วยเหตุนี้จึงเห็นได้ว่าภาคใต้เป็นภาคที่มีประชาชนใช้บริการรถไฟเพื่อการเดินทางระหว่างชุมชนหรือระหว่างจังหวัดมากกว่าภูมิภาคอื่นๆ ในประเทศไทย

จากการวิเคราะห์ทั้งในส่วน of สถานีรถไฟโดยสารประจำทางและสถานีรถไฟ จะเห็นได้ว่าหากพิจารณา ระยะการเข้าถึงสถานีฯ ในรัศมี ๒๐ กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรเพียงไม่ถึงร้อยละ ๕๐ ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่ประชากรที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ให้บริการในรัศมี ๒๐ กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้ต่ำและอยู่ห่างไกลจากความเจริญ ซึ่งแม้ประชาชนกลุ่มดังกล่าวอาจมีความต้องการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะน้อยกว่าประชาชนกลุ่มอื่นๆ แต่หากพิจารณาเรื่องความเท่าเทียม (Equity) และโอกาสทางสังคม การให้บริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานก็ควรเข้าถึงประชากรทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม ขณะที่หากขยายพื้นที่การเข้าถึงสถานีฯ เป็นภายในรัศมี ๔๐ กิโลเมตร พบว่าจะครอบคลุมประชากรโดยส่วนใหญ่ของประเทศ ดังนั้น การพัฒนาระดับการเข้าถึงสถานีฯ ในช่วงรัศมี ๔๐ กิโลเมตร โดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีรถไฟ จึงเป็นสิ่งจำเป็นเมื่อพิจารณาประเด็นการให้บริการขั้นพื้นฐานและการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม

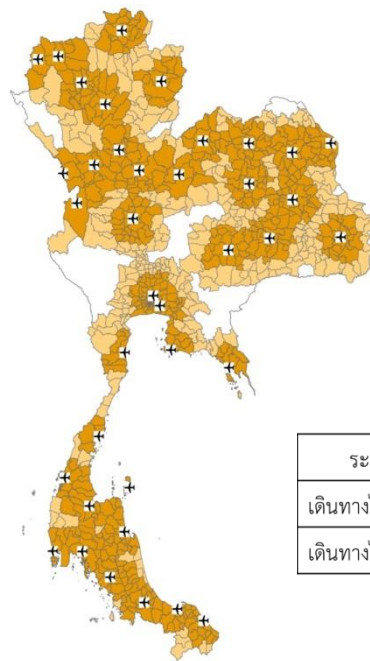


๒) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ใช้เพื่อกิจการพลเรือนและการพาณิชย์ จำนวน ๓๘ แห่ง โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน ๒๘ แห่ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๖ แห่ง ภาคเอกชน (บางกอกแอร์เวย์ส) ๓ แห่ง และท่าอากาศยานของกองทัพเรือ ซึ่งเปิดให้ใช้ในกิจการพลเรือน ๑ แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ทั้งนี้สำหรับผลการประเมินพื้นที่การให้บริการของท่าอากาศยานในประเทศไทยได้แสดงในรูปที่ ๒.๒-๖

ในส่วนของพื้นที่ห้วงอากาศ มีเขตแฉ่งข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region) เป็นพื้นที่รับผิดชอบการจราจรทางอากาศของประเทศไทย มีขนาด ๗๗๗,๗๖๐ ตารางกิโลเมตร รองรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศ และเส้นทางการบินในประเทศ รวมระยะทางประมาณ ๒๓,๐๐๐ และ ๓๐,๐๐๐ กิโลเมตร ตามลำดับ ซึ่งภายในพื้นที่ห้วงอากาศดังกล่าว มีพื้นที่ที่มีการใช้งานเฉพาะเพื่อกิจการด้านความมั่นคง ประกอบด้วย พื้นที่หวงห้าม (Prohibited Area) พื้นที่อันตราย (Danger Area) และพื้นที่จำกัด (Restricted Area) รวมพื้นที่ประมาณ ๔๐๕,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ห้วงอากาศทั้งหมด

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยเกิดการขยายตัวและมีการแข่งขันเพิ่มขึ้น เกิดเส้นทางการบินใหม่ๆ และมีเที่ยวบินให้บริการเพิ่มขึ้นจำนวนมาก และยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่องในอนาคต จากสถิติตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ พบว่าปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องทุกปี แม้ว่าจะมีเหตุการณ์หรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินในบางช่วงเวลา แต่เมื่อเหตุการณ์ฯ ผ่านพ้นไป ปริมาณเที่ยวบินก็จะฟื้นตัวกลับมาเหมือนเดิม โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ประเทศไทยมีปริมาณเที่ยวบินรวมทั้งสิ้น ๙๐๙,๐๖๖ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๙ เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (๘๓๑,๙๑๐ เที่ยวบิน) และมีจำนวนเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว ในช่วงเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา และมีแนวโน้มจะเติบโตเป็นไม่น้อยกว่า ๒.๗ ล้านเที่ยวบินต่อปี ภายใน ปี พ.ศ. ๒๕๗๙ ทั้งนี้ การเติบโตของปริมาณเที่ยวบินอย่างก้าวกระโดดทำให้เกิดปัญหาความแออัดคับคั่ง ทั้งในส่วนของการขนานบินและในพื้นที่ห้วงอากาศที่มีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินที่จำกัด นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาเรื่องระยะเวลาการเดินทางเข้าถึงสนามบินของประชาชน พบว่าการเข้าถึงสนามบินภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ครอบคลุมประชากรในพื้นที่ให้บริการประมาณ ๔๓.๘ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๖๖.๖ ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่การเข้าถึงสนามบินภายในระยะเวลา ๒ ชั่วโมง ครอบคลุมประชากรประมาณ ๖๑.๓ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๙๓.๒ ของประชากรทั้งประเทศ หมายความว่าประชาชนส่วนใหญ่สามารถเข้าถึงการคมนาคมขนส่งทางอากาศได้ภายในระยะเวลา ๒ ชั่วโมง ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางอากาศนับเป็นทางเลือกในการเดินทางของผู้มีรายได้ปานกลางถึงรายได้สูง หรือผู้ที่จำเป็นต้องเดินทางระหว่างเมืองหรือระหว่างประเทศบ่อยครั้ง ซึ่งประชากรกลุ่มดังกล่าวส่วนใหญ่มักเป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนเมือง จึงอาจกล่าวได้ว่าการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีพื้นที่ให้บริการที่ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้บริการโดยส่วนใหญ่ ซึ่งสะท้อนถึงความสำเร็จของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางอากาศในประเทศไทยเป็นอย่างดี ด้วยเหตุนี้ แนวทางการพัฒนาการให้บริการด้านการบินในอนาคต จึงควรให้ความสำคัญกับการเพิ่มระดับการเข้าถึงสนามบิน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบิน การบริหารจัดการพื้นที่ห้วงอากาศ รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบิน โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย

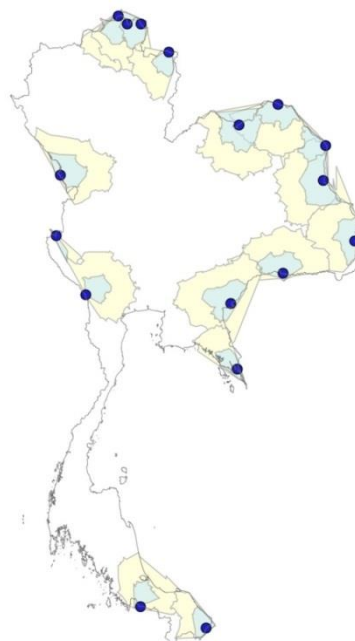


ระดับการเข้าถึง	ประชากร (ล้านคน)	สัดส่วน
เดินทางไม่เกิน ๖๐ นาที	๔๓.๘	๖๖.๖%
เดินทางไม่เกิน ๑๒๐ นาที	๖๑.๓	๙๓.๒%

รูปที่ ๒.๒-๖ พื้นที่การเข้าถึงท่าอากาศยานในประเทศไทยด้วยเวลา ๑ และ ๒ ชั่วโมง

๓) ด่านพรมแดนที่สำคัญ

จากผลการศึกษาเรื่องระดับการเข้าถึงด่านพรมแดนที่สำคัญของประเทศไทย จำนวน ๑๗ แห่ง ด้วยการเดินทางทางถนน ในระยะเวลา ๑ ชั่วโมงและ ๒ ชั่วโมง (ไม่รวมเวลาการเดินทางในเขตชุมชนเมือง) ของกรมทางหลวงในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ดังแสดงในรูปที่ ๒.๒-๗



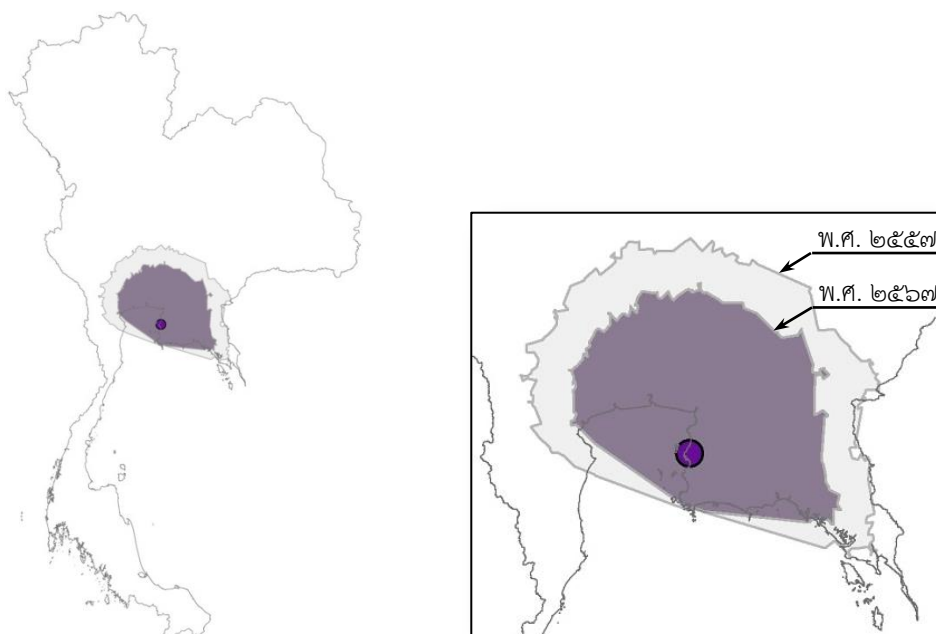
รูปที่ ๒.๒-๗ พื้นที่การเข้าถึงด่านพรมแดนที่สำคัญด้วยเวลา ๑ และ ๒ ชั่วโมง



จากรูปที่ ๒.๒-๓ ปัจจุบัน พบว่าโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดน ได้เชื่อมต่อกับด่านพรมแดนที่สำคัญที่มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศสูง ได้แก่ ด่านแม่สาย ด่านเชียงของ ด่านหนองคาย ด่านนครพนม ด่านมุกดาหาร ด่านสะเดา ด่านปาดังเบซาร์ ฯลฯ ทั้งหมดแล้ว แต่เมื่อพิจารณาเรื่องระยะเวลาการเข้าถึงเมืองภูมิภาคขนาดใหญ่พบว่า มีเพียงด่านแม่สาย ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๑ (หนองคาย-เวียงจันทน์) ด่านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์ ที่สามารถเดินทางเข้าถึงเมืองภูมิภาคขนาดใหญ่ได้ภายในเวลา ๑ ชั่วโมง และเมื่อพิจารณาระยะเวลาการเข้าถึงภายใน ๒ ชั่วโมง พบว่าด่านพรมแดนส่วนใหญ่สามารถที่จะเดินทางเข้าถึงเมืองภูมิภาคที่สำคัญได้

๔) เขตอุตสาหกรรมภาคตะวันออก

ท่าเรือแหลมฉบังถือเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าและเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมหลักในภาคตะวันออกของประเทศไทย โดยในรูปที่ ๒.๒-๔ ได้แสดงของพื้นที่ที่เข้าถึงท่าเรือแหลมฉบังได้ภายในระยะเวลา ๔ ชั่วโมง (ไม่รวมเวลาการเดินทางในเขตชุมชนเมือง)



ที่มา : กรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๕๗)

รูปที่ ๒.๒-๔ เปรียบเทียบพื้นที่การเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบังด้วยเวลา ๔ ชั่วโมง
ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และ พ.ศ. ๒๕๖๓

จากรูปที่ ๒.๒-๔ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จะเห็นได้ว่าขอบเขตของพื้นที่ที่เข้าถึงท่าเรือแหลมฉบังได้ภายในเวลา ๔ ชั่วโมง จะลดลงจากในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ อย่างชัดเจน ซึ่งเป็นผลมาจากปัญหาการจราจรที่ติดขัด ดังนั้น การพัฒนาระดับการเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบังจึงเป็นสิ่งจำเป็น ไม่ว่าจะด้วยการก่อสร้างขยายช่องจราจร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือการพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพ



๒.๒.๕ สรุปสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งแต่ละรูปแบบ

การวิเคราะห์สภาพการณ์ด้านการขนส่งช่วยบ่งชี้สถานะการพัฒนา ปัญหา/อุปสรรคปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากปัจจัยภายในและภายนอก โดยการวิเคราะห์ได้ใช้เครื่องมือ (๑) PESTLE สำหรับวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกระดับทั่วไป เพื่อค้นหาโอกาส และอุปสรรค/ความท้าทาย (๒) Task Environment Analysis เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกระดับภารกิจ โดยกำหนดประเด็นปัจจัยที่สร้างผลกระทบต่อการดำเนินงานแยกตามรูปแบบการขนส่ง (๓) Resource-based Analysis เพื่อวิเคราะห์หาจุดแข็งและจุดอ่อนของปัจจัยภายในองค์กร จากนั้นนำมาสังเคราะห์ผลโดยใช้การวิเคราะห์แยกตามประเด็นที่สำคัญจำนวน ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านนโยบาย ด้านอุปสงค์ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน ด้านผู้ประกอบการ และด้านผู้กำกับดูแล ซึ่งประเด็นต่างๆ เหล่านี้คือ ภารกิจของกระทรวงคมนาคมที่จะต้องบริหารนโยบายให้สามารถบรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยได้แยกประเด็นต่างๆ ตามรูปแบบการขนส่ง เพื่อใช้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของกระทรวงคมนาคมต่อไป ดังแสดงในตารางที่ ๒.๒-๑ ถึง ๒.๒-๔ สำหรับการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตามลำดับ

ตารางที่ ๒.๒-๑ สรุปสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนนของประเทศไทย

การขนส่งทางถนน		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
ด้านนโยบาย - รัฐบาลไทยเริ่มให้ความสำคัญกับแนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนระหว่างเมืองที่มีการเก็บค่าใช้ทาง (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) มากยิ่งขึ้น	ด้านนโยบาย - นโยบายการพัฒนาการขนส่งทางถนนในหลายทศวรรษที่ผ่านมา มุ่งเน้นที่การพัฒนาทางกายภาพ มากกว่าการบริหารจัดการและการพัฒนาทางสังคม เช่น การให้ความรู้ สร้างวินัยจราจร และการเคารพกฎหมาย - นโยบายที่ขาดการบูรณาการทั้งภายในและระหว่างรูปแบบการขนส่งอย่างเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ - ความไม่ต่อเนื่องของนโยบายในการบริหารประเทศและกำหนดทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งผลต่อแนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง	ด้านนโยบาย - การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มีความต่อเนื่อง สมดุล และยั่งยืน - การกำหนดทิศทางการพัฒนาและการคัดเลือกแผนงานโครงการบนพื้นฐานของงบประมาณที่จำกัด และการใช้จ่ายงบประมาณอย่างคุ้มค่าสูงสุด



ด้านอุปสงค์ - การขนส่งทางถนนยังถือเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศไทย รวมถึงมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการสนับสนุนการให้บริการของระบบขนส่งรูปแบบอื่นๆ ทั้งหมด - ด้วยตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทย ทำให้โครงข่ายการขนส่งทางถนนของประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้โดยสะดวก ส่งผลให้ไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งของภูมิภาคได้ - การเข้าเป็นประชาคมอาเซียน การบรรลุนโยบายการค้าการลงทุนภายในภูมิภาคอาเซียน และนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของรัฐบาลไทย ส่งผลให้การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งมีความสำคัญอยู่แล้ว ยังมีบทบาทที่สำคัญมากขึ้น	ด้านอุปสงค์ - การขยายตัวของชุมชนที่ไร้ทิศทาง ขาดการควบคุมอย่างเหมาะสม ส่งผลให้ลักษณะและพฤติกรรมการใช้งานของผู้ใช้ทางเปลี่ยนแปลงไปจากที่เคยมีการออกแบบถนนไว้ ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ที่ตามมา อาทิ ปัญหาอุบัติเหตุ การจราจรติดขัด การแบ่งแยกชุมชน การจราจรผสมระหว่างยานพาหนะขนาดเล็กและใหญ่ ความเร็วต่ำและความเร็วสูง เป็นต้น	ด้านอุปสงค์ - ทิศทางการพัฒนาที่มองความต้องการของผู้ใช้บริการแต่ละกลุ่มหรือแต่ละพื้นที่เป็นสำคัญ - การเดินทางระหว่างประเทศ โดยทางถนนที่จะเพิ่มมากยิ่งขึ้นในอนาคต รวมถึงความท้าทายในการบริหารจัดการยานพาหนะจากต่างประเทศ
ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ โครงสร้างพื้นฐานทางถนนของไทยในปัจจุบันถือว่ามีความคุณภาพและมาตรฐาน รวมถึงครอบคลุมพื้นที่และประชากรได้ค่อนข้างสมบูรณ์	ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - การบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้ทาง ซึ่งมีอยู่กว่าหนึ่งแสนกิโลเมตรในปัจจุบัน เป็นภาระด้านงบประมาณของประเทศเป็นอย่างยิ่ง - ยังขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุน อาทิ สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่ง และจุดพักรถบรรทุก บนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก	ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - การเพิ่มระดับความเชื่อมโยงและการเข้าถึงพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพ - การเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระหว่างทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



ด้านผู้ประกอบการ - เส้นทางและพื้นที่การให้บริการของระบบรถโดยสารประจำทางสาธารณะทั้งภายในกรุงเทพมหานคร และการเดินทางระหว่างเมือง ถือว่าครอบคลุมพื้นที่และประชากรส่วนใหญ่	ด้านผู้ประกอบการ - ปัญหาการขาดทุนสะสมของ ขสมก. - ยังมีปัญหาในเรื่องคุณภาพการให้บริการ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ให้บริการประเภท Paratransit - การแข่งขันทางธุรกิจที่รุนแรง ทั้งในการขนส่งทางถนนด้วยกัน และการแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่น เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาธุรกิจของผู้ประกอบการ - ทั้งโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ยังไม่ได้มีการออกแบบหรือปรับปรุงให้รองรับกับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างเพียงพอ	ด้านผู้ประกอบการ - ลดการผูกขาดทางการตลาดของผู้ให้บริการ เพื่อเพิ่มระดับการให้บริการ แต่ในขณะเดียวกันจะต้องควบคุมให้ไม่เกิดลักษณะของการผูกขาดการให้บริการ และส่งเสริมผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้เช่นกัน - ยกระดับมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย - เตรียมพร้อมรองรับกลุ่มผู้ใช้บริการใหม่ๆ ในอนาคต เช่น กลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ
ด้านผู้กำกับดูแล - หน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนส่วนใหญ่ มีการจัดโครงสร้างภารกิจองค์กรที่ค่อนข้างดี โดยแยกงานกำกับดูแล (Regulator) ออกจากงานการให้บริการ (Service Provider) อย่างชัดเจน	ด้านผู้กำกับดูแล - ขาดหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่กำกับดูแลและบริหารจัดการการขนส่งทางบกในภาพรวม ทำให้การบูรณาการระหว่างหน่วยงานทำได้ยากขึ้น - ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ถือได้ว่าอยู่ในระดับวิกฤต และส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างรุนแรง ทั้งในทางตรงและทางอ้อม - ปัญหาด้านพฤติกรรมและวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนของคนไทย ที่นำไปสู่ปัญหาด้านการขนส่งต่างๆ จำนวนมาก - การบังคับใช้กฎหมายขาดความต่อเนื่องจริงจัง - กฎหมายไม่ทันสมัย ไม่ยืดหยุ่น และมีความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน	ด้านผู้กำกับดูแล - การเพิ่มระดับของการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม - การแก้ปัญหาอุบัติเหตุด้วยกระบวนการและวิธีคิดใหม่ๆ - การบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องและจริงจัง - การปรับปรุงกฎหมายให้มีความยืดหยุ่นและเป็นปัจจุบัน - เป็นผู้กำกับดูแลที่มีการสนับสนุนอย่างสร้างสรรค์
ด้านเทคโนโลยี - เทคโนโลยีในปัจจุบันช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการนำทาง วิเคราะห์ความแออัดของการจราจร วิเคราะห์สภาพอากาศ และสามารถแนะนำเส้นทางได้อย่างแม่นยำ - ผู้ใช้รถใช้ถนนเข้าถึงเทคโนโลยีอยู่แล้ว	ด้านเทคโนโลยี - การใช้เทคโนโลยีมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ทำให้ประชาชนบางกลุ่มไม่สามารถเข้าถึงได้ - การพึ่งพาเทคโนโลยีมากเกินไปทำให้ประชาชนขาดการรวบรวมข้อมูลล่วงหน้า เมื่อเทคโนโลยีขัดข้องทำให้ตัดสินใจไม่ได้	ด้านเทคโนโลยี - เทคโนโลยีช่วยเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและลดการเดินทางที่ไม่จำเป็นลงได้ - เทคโนโลยีสำหรับช่วยเหลือคนพิการและผู้สูงอายุมีบทบาทสูงขึ้น



ตารางที่ ๒.๒-สรุปสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางรางของประเทศไทย

การขนส่งทางราง		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
ด้านนโยบาย - นโยบายภาครัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งทางรางเป็นอย่างมาก แม้เปลี่ยนรัฐบาลในช่วง ๔-๕ ปีที่ผ่านมา - มีการกำหนดแผนแม่บทรถไฟฟ้าเขตเมืองชัดเจน	ด้านนโยบาย - การเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญของบางโครงการ เมื่อเปลี่ยนรัฐบาล อาทิ รูปแบบการลงทุน เทคโนโลยี ทำให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามแผน - ความไม่แน่นอนของการพัฒนาระบบรางของประเทศเพื่อนบ้าน	ด้านนโยบาย - การบริหารความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและโอกาสของประเทศต่างๆ ในการลงทุนระบบรางในประเทศไทย - การกำหนดมาตรฐานและการจัดการเดินรถให้เป็นแบบใช้งานข้ามระบบได้ แม้จะต่างเทคโนโลยี (interchangeability) เพื่อความประหยัดในการบำรุงรักษาและการขยายระบบในอนาคต - การบูรณาการแผนงานโครงการและการลงทุน - การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชนตามหลัก TOD ต้องการความร่วมมือร่วมใจอย่างเข้มแข็งจากหน่วยงานต่างกระทรวงและเจ้าของที่ดินในพื้นที่
ด้านอุปสงค์ - แนวโน้มปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าเขตเมืองเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง - ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยทำให้การขนส่งทางรางของไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ได้โดยง่ายและสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของอาเซียน	ด้านอุปสงค์ - สัดส่วนผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟระหว่างเมืองลดลงเนื่องจากข้อจำกัดในการให้บริการของรฟท.	ด้านอุปสงค์ - กลุ่มเป้าหมายการเดินทางและขนส่งที่อาจทับซ้อนกันบางส่วนของโครงการรถไฟกับโครงการทางพิเศษระหว่างเมืองที่มีเส้นทางขนานกัน



การขนส่งทางราง		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - แผนการลงทุนรถไฟฟ้าเขตเมือง เส้นทางต่างๆ ชัดเจน - การผลักดันโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ขนาดทางหนึ่งเมตร โดยเริ่มทยอยลงนาม และเริ่มการก่อสร้างได้หลายเส้นทาง หลังจากไม่มีการพัฒนาทางคู่มานาน - การต่อขยายเส้นทางไปยังจังหวัดใหม่ๆ อาทิ บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม และเด่นชัย-เชียงรายได้-เชียงของ	ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - โครงข่ายรถไฟฟ้าเขตเมือง ยังมีจำกัด - รางรถไฟระหว่างเมืองมีสภาพทรุดโทรม - เส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยวทำให้มีข้อจำกัดมากในการเดินรถ - รถจักร รถโดยสาร แคร่ ทรุดโทรม ไม่เพียงพอ - ปัญหาระบบอาณัติสัญญาณ - ระบบการจัดการเดินรถยังค่อนข้างล้าสมัย - ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางลัดผ่าน - การเชื่อมโยงที่สถานียังไม่สะดวก	ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - การผลักดันโครงการลงทุนต่างๆ ให้เสร็จตามแผน - การบำรุงรักษาระบบ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน - การปรับปรุงการเชื่อมโยงฯ - การเตรียมความพร้อมในการพัฒนา รถไฟฟ้าระหว่างเมืองให้ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า
ด้านผู้ประกอบการ - โอกาสในการประกอบการรถไฟฟ้าเขตเมืองเพิ่มมากขึ้นตามเส้นทางที่พัฒนาใหม่ - โอกาสในการประกอบการรถไฟโดยสาร และขนส่งสินค้าระหว่างเมืองเพิ่มมากขึ้น เมื่อมีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง และแยกบทบาท รฟท.	ด้านผู้ประกอบการ - การประกอบการรถไฟฟ้ายังมีน้อยราย - ปัญหาการขาดทุนของ รฟท. - ปัญหาการดำเนินงานของ รฟฟท. - การประกอบรถไฟโดยสารระหว่างเมืองเป็นแบบผูกขาด - การประกอบการรถไฟขนส่งสินค้า โดยเอกชน ยังจำกัด	ด้านผู้ประกอบการ - การปรับตัวของ รฟท. & รฟม. - การส่งเสริมผู้ประกอบการรถไฟฟ้า มากยิ่งขึ้น - การส่งเสริมผู้ประกอบการรถไฟระหว่างเมือง (สินค้า และโดยสาร)
ด้านผู้กำกับดูแล - อยู่ระหว่างการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง	ด้านผู้กำกับดูแล - ปัญหาความขัดแย้งในบทบาทกำกับ/ประกอบการ	ด้านผู้กำกับดูแล - การพัฒนากรมการขนส่งทางราง ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดตั้งใหม่ให้มีศักยภาพเพียงพอในการขับเคลื่อน - การพัฒนา กฎ ระเบียบ มาตรฐาน ด้านต่างๆ - การกำหนดโครงสร้างค่าโดยสาร/ค่าใช้ทาง
ด้านเทคโนโลยี - โครงการลงทุนขนาดใหญ่จำนวนมาก เป็นโอกาสในการพัฒนาองค์ความรู้ในประเทศ	ด้านเทคโนโลยี - ยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีต่างประเทศ	ด้านเทคโนโลยี - การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาในประเทศ - การส่งเสริมอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศ



ตารางที่ ๒.๒-๓ สรุปสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย

การขนส่งทางน้ำ		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
ด้านนโยบาย - รัฐบาลให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) - ให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางน้ำ - เริ่มมีแนวคิดพัฒนาท่าเรือบก	ด้านนโยบาย - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำใช้เวลานาน - กองเรือไทยไม่ได้รับสิทธิประโยชน์เท่าที่ควร - ขาดการบูรณาการระหว่างการขนส่งรูปแบบต่างๆ	ด้านนโยบาย - การขับเคลื่อนแผนงานไปสู่ปฏิบัติ - การสร้างความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนา เพื่อลดโอกาสที่โครงการถูกคัดค้าน - การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพ
ด้านอุปสงค์ - ความต้องการในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีต้นทุนสูง ขณะที่การขนส่งทางรถไฟยังไม่ตอบสนองต่อความต้องการ - การเปิด AEC กระตุ้นการขนส่งทางทะเล - ภาคเอกชนสนใจลงทุนทางน้ำมากขึ้น แต่ต้องการรับการสนับสนุนจากภาครัฐ	ด้านอุปสงค์ - ท่าเรือกรุงเทพพื้นที่คับแคบแต่มีอุปสงค์มากเกินขีดความสามารถ - ท่าเรือเชียงแสนมีพื้นที่กว้างขวางแต่มีอุปสงค์ต่ำกว่าที่คาดการณ์มาก	ด้านอุปสงค์ - การส่งเสริมด้านการตลาดสำหรับท่าเรือที่มีอยู่แล้ว แต่ยังมีสินค้าน้อย อาทิ ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือระนอง เป็นต้น - มาตรฐานการขนส่งทางน้ำที่สูงขึ้น จะช่วยกระตุ้นให้คนสนใจเดินทางทางน้ำมากขึ้น - สายเรือมีอิทธิพลต่อการกำหนดบทบาทท่าเรือน้ำลึก
ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - แผนงานมีความชัดเจน - ภูมิศาสตร์ของไทยมีทะเลสองฝั่งเอื้อต่อการมีท่าเรือน้ำลึก	ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - ประชาชนคัดค้านการสร้างท่าเรือใหม่ - การเชื่อมต่อระหว่าง mode มีปัญหา - การขุดลอกร่องน้ำยังไม่เพียงพอ	ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - การพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน - การพัฒนาท่าเรือฝั่งชายฝั่งเพื่อส่งเสริมการขนส่งชายฝั่ง - การพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Port) - การเชื่อมต่อท่าเรือสำคัญทุกแห่งด้วยระบบราง จะช่วยยกระดับการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นทัดเทียมกับประเทศชั้นนำ - การใช้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด - การเตรียมการรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศในอนาคต - การออกแบบที่เป็นมิตรต่อชุมชน



การขนส่งทางน้ำ		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
ด้านผู้ประกอบการ - ผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางมีโอกาสเข้ามาสู่ตลาดขนส่งมากขึ้นเนื่องจากภาครัฐให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำมากขึ้น	ด้านผู้ประกอบการ - ผู้ประกอบการขนส่งของไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการต่างชาติรายใหญ่ ซึ่งมีธุรกิจโลจิสติกส์ในเครือครบวงจรกว่า - ปัญหาทุกระเบียบมีความซับซ้อนไม่ทันสมัย ไม่เป็นไปตามข้อตกลงสากล - ขาดแหล่งเงินทุนกู้ยืมยืมต่ำจากสถาบันการเงินเพราะมักจะมองว่าธุรกิจต่อเรือและซ่อมเรือลงทุนสูงแต่คืนทุนนาน - อุเรือไทยขาดคำสั่งการต่อเรือใหม่	ด้านผู้ประกอบการ - การพัฒนาท่าเรือโดยสารให้ทันสมัย
ด้านผู้กำกับดูแล - การขนส่งทางน้ำมีส่วนขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ	ด้านผู้กำกับดูแล - ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ เนื่องจากการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำมีซับซ้อนและขึ้นอยู่กับหน่วยงานมากมาย - คนที่ทำหน้าที่ตรวจเรือ ขาดขวัญกำลังใจในการทำงาน จากปัญหาขาดแคลนเครื่องมือที่ใช้ตรวจเรือ และขาดเงินประจำตำแหน่ง - องค์การสากลจับตามองการละเมิดน่านน้ำของไทย - กรมเจ้าท่ามีภาระหน้าที่หลายอย่างมาก เมื่อเทียบกับจำนวนบุคลากร	ด้านผู้กำกับดูแล - สร้างกระบวนการ เพื่อควบคุมแผนยุทธศาสตร์ให้มีความศักดิ์สิทธิ์ ไม่เปลี่ยนแปลงโดยง่ายจากนโยบายทางการเมือง มุ่งเดินหน้าตามแผนงาน - การขุดลอกร่องน้ำทำได้อย่างทั่วถึง - เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาดำเนินการในกิจการของรัฐมากขึ้น - การกำหนด career path ของบุคลากรทางน้ำที่ชัดเจน - การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย - ประเทศเพื่อนบ้านพัฒนาท่าเรืออย่างรวดเร็ว
ด้านเทคโนโลยี - รัฐบาลให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้ในมากขึ้นเพื่อรองรับเศรษฐกิจดิจิทัล	ด้านเทคโนโลยี - ระบบฐานข้อมูลขาดการบูรณาการทั้งระบบ ใช้ตัดสินใจเชิงนโยบายไม่ได้ - การปรับตัวไม่ทันกับเทคโนโลยีกลายเป็นจุดอ่อน	ด้านเทคโนโลยี - Single Window ที่เชื่อมโยงข้อมูลทุกหน่วยงาน



ตารางที่ ๒.๒-๔ สรุปสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

การขนส่งทางอากาศ		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
ด้านนโยบาย - รัฐบาลกำหนดนโยบายศูนย์กลางการบินและน่านฟ้าเสรี - รัฐบาลกำหนดนโยบายศูนย์กลางการผลิตและบำรุงรักษาอากาศยาน	ด้านนโยบาย - ขาดแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ - ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อขับเคลื่อนนโยบาย - ความไม่ชัดเจนของเป้าหมายจากการกำหนดนโยบาย - ขาดการติดตามและประเมินผลนโยบายที่สำคัญ	ด้านนโยบาย - การเปิดเสรีการบินระหว่างประเทศ/ภูมิภาคเพิ่มขึ้น - ทิศทางการพัฒนาบุคลากรและความรู้ - การบริหารนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ
ด้านอุปสงค์ - แนวโน้มปริมาณการเดินทางทางอากาศเติบโตอย่างรวดเร็ว - ประชาชนเข้าถึงข้อมูลการเดินทางและผู้ให้บริการมากขึ้น ทำให้ตัดสินใจด้วยข้อมูลมากขึ้น	ด้านอุปสงค์ - ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความผันผวน	ด้านอุปสงค์ - ความผันผวนของสภาพแวดล้อม - ความต้องการเส้นทางบินใหม่และเส้นทางบินแบบจุดต่อจุดเพิ่มขึ้น - การจัดการเรื่องร้องเรียนเพิ่มมากขึ้น
ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - มีท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการรองรับความต้องการ - ศักยภาพของห้วงอากาศยังสามารถขยายเพื่อใช้งานทางพลเรือนได้อีกมาก - มีสถาบันเปิดสอนระดับวิชาชีพหลายสาขามากขึ้น - นักลงทุน/นักธุรกิจสนใจลงทุนประกอบการด้านการบินมากขึ้น	ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - ความคับคั่งและล่าช้าจากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานขนาดใหญ่ - โครงการพัฒนาท่าอากาศยานมักจะติดปัญหาสิ่งแวดล้อมและชุมชน การขยายพื้นที่ทำได้จำกัด - ท่าอากาศยานขนาดกลาง-เล็กยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ - ท่าอากาศยานหลายแห่งต้องการการบำรุงรักษาเพิ่มขึ้น - ระบบเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ขาดการวางแผนพัฒนาร่วมกัน - พื้นที่ห้วงอากาศและเส้นทางการบินมีจำกัดและมีการจราจรคับคั่งสูง - ความซับซ้อนของกฎหมายทำให้การปรับปรุงกฎหมายทำได้ยากและใช้เวลานาน - ยังขาดหลักสูตรขั้นสูงและงานวิจัยพัฒนาเฉพาะทาง - ความเป็นปัจจุบันของข่าวอากาศไม่เพียงพอ - ความล่าช้าในการพัฒนาท่าอากาศยานให้รองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น	ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน - การขยายขีดความสามารถฯ ของท่าอากาศยานเดิมและการพัฒนาท่าอากาศยานใหม่ - การแก้ปัญหาผลกระทบจากการพัฒนาท่าอากาศยานขนาดใหญ่ - การแก้ปัญหาเพื่อเพิ่มการใช้พื้นที่ห้วงอากาศ - การใช้เทคโนโลยีการจราจรทางอากาศสมัยใหม่ - ความต้องการองค์ความรู้เฉพาะทางมากขึ้น



ตารางที่ ๒.๒-๔ สรุปสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (ต่อ)

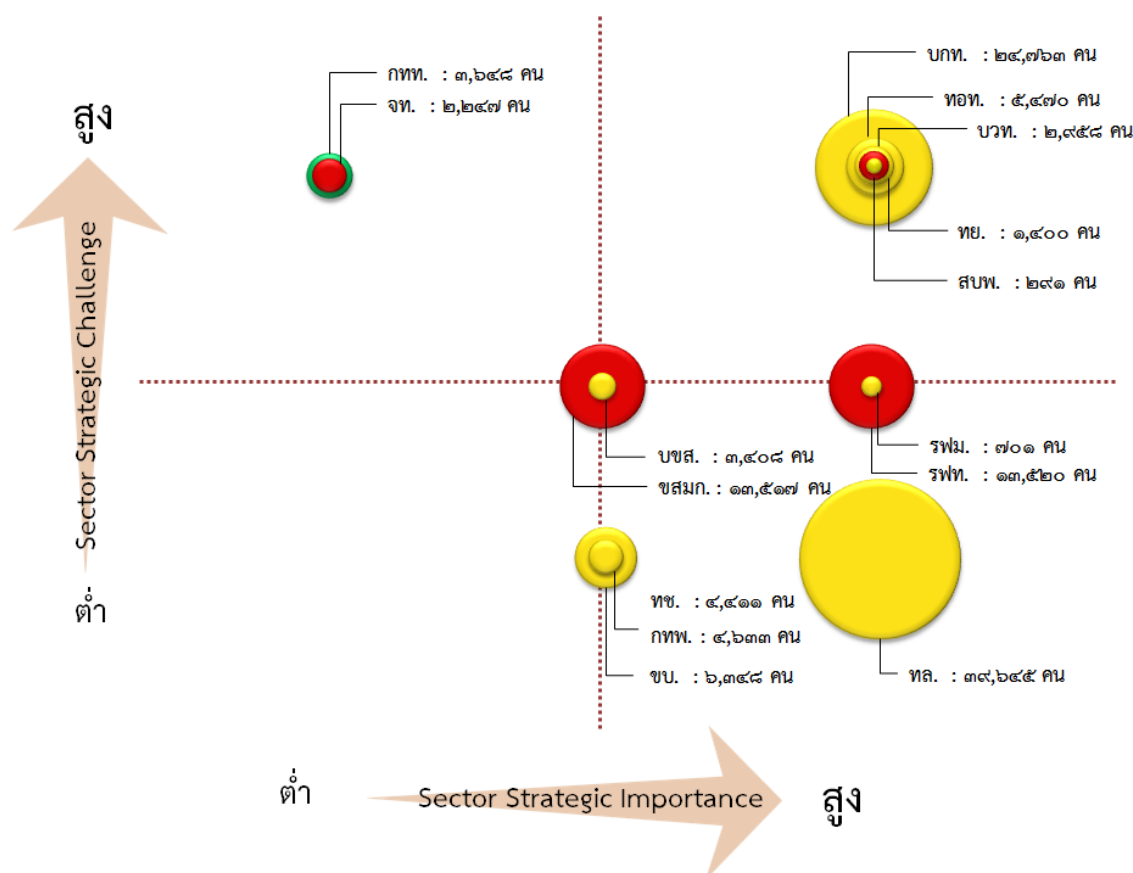
การขนส่งทางอากาศ		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
ด้านผู้ประกอบการ - จำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นทำให้เพิ่มทางเลือก - รูปแบบการประกอบการมีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้ตอบสนองความต้องการเฉพาะกลุ่มได้ดียิ่งขึ้น - ประสิทธิภาพของสายการบินเพิ่มขึ้นจากการแข่งขัน - มีจำนวนเที่ยวบินและเส้นทางบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้น - ราคาค่าบริการลดลงจากการแข่งขัน - บุคลากรด้านการบินมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล	ด้านผู้ประกอบการ - จำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นทำให้การแข่งขันสูงขึ้น - การแข่งขันจากสายการบินทุนข้ามชาติที่มีความได้เปรียบมากขึ้น - สายการบินทุนท้องถิ่นขาดการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน - การแข่งขันอาจเกิดการใช้กลยุทธ์แข่งขันที่ไม่เป็นธรรมหรือลดต้นทุนด้านความปลอดภัย - อาจมีสายการบินเล็กกิจการเพิ่มขึ้น - บุคลากรด้านการบินมีความขาดแคลนในบางสายงาน เช่น นักบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ - กฎระเบียบ ที่ยังไม่เปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติประกอบอาชีพนักบิน โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่ยังไม่สามารถผลิตบุคลากรได้ทันกับความต้องการ	ด้านผู้ประกอบการ - การเพิ่มขึ้นของการแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศ - ทุนและบทบาทภาคเอกชนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง - การส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ - การเพิ่มขึ้นของรูปแบบการประกอบการ - การพัฒนาและวางแผนในการเพิ่มการผลิตบุคลากรที่จะประกอบอาชีพด้านการขนส่งทางอากาศให้เพียงพอ และมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานสากล ให้ทันกับความต้องการของการขยายตัวด้านการบิน
ด้านผู้กำกับดูแล - มีหน่วยงานด้านการกำกับดูแลใหม่ ที่มีศักยภาพในการดำเนินงาน	ด้านผู้กำกับดูแล - ปัญหาดัศยภาพและการพัฒนาระบบในการกำกับดูแล ทั้งด้านความปลอดภัย เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและการคุ้มครองผู้บริโภค	ด้านผู้กำกับดูแล - แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและขับเคลื่อนหน่วยงานกำกับดูแล และปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง - การกำกับที่เข้มแข็ง มีประสิทธิภาพ ครอบคลุม และเสมอภาค - การพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการกำกับดูแล
ด้านเทคโนโลยี - เทคโนโลยีช่วยลดความคับคั่ง ลดต้นทุนการเดินทาง ลดระยะเวลาการเดินทาง และเพิ่มความปลอดภัย	ด้านเทคโนโลยี - การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี	ด้านเทคโนโลยี - การใช้เทคโนโลยีให้เกิดประโยชน์สูงสุด



๒.๓ สภาพการณ์ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

การประเมินสภาพการณ์ทางยุทธศาสตร์สำหรับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม อาศัยเครื่องมือที่เรียกว่า **Governmental Portfolio Cube** โดยทำการประเมินระดับขีดความสามารถของหน่วยงาน (Organisation Strength) เปรียบเทียบกับสถานการณ์ของระดับความท้าทายในการพัฒนา และการแก้ปัญหาของภาคส่วนที่หน่วยงานรัฐนั้นมีการเกี่ยวข้องโดยตรง (Sector's Challenge) และระดับความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของภาคส่วนนั้นต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ประเทศ (Sector's Strategic Importance)

ทั้งนี้ กระบวนการในการวิเคราะห์จะใช้การให้ระดับคะแนนแบ่งเป็น ๓ ระดับ (๓ Rating Scale) คือ ระดับสูง ปานกลาง และต่ำ โดยผลคะแนนแต่ละส่วนจะประกอบเป็นแนวทางในการกำหนดเป้าหมาย และออกแบบกลยุทธ์ของแต่ละหน่วยงาน ผลการประเมินสภาพการณ์ของหน่วยงานทั้งหมดในสังกัดกระทรวงคมนาคม สรุปได้ดังรูปที่ ๒.๓-๑ (สีแดง = ระดับวิกฤต/ สีเหลือง = ระดับมีปัญหาบางเรื่อง และต้องระมัดระวัง/ สีเขียว = ระดับไม่มีปัญหา) ตัวเลขที่แสดงไว้ คือ ขนาดของหน่วยงาน (หน่วย:คน ซึ่งรวม ข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้างประจำ และลูกจ้างชั่วคราว) แสดงเป็นขนาดของวงกลม โดยผลการประเมินสภาพการณ์ของหน่วยงานแต่ละแห่ง แสดงรายละเอียดในตารางที่ ๒.๓-๑



รูปที่ ๒.๓-๑ สภาพการณ์ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม



ตารางที่ ๒.๓-๑ สภาพการณ์ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

๑. กรมทางหลวง			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลักอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมา จนมีความเพียงพอและครอบคลุมทั่วประเทศสำหรับการบริการขั้นพื้นฐาน - มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลทางหลวงฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุ ฐานข้อมูลงานบำรุงทาง โดยใช้เทคโนโลยีการจัดเก็บและสืบค้นที่ทันสมัย ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่และผู้บริหารของ ทล. ในการวิเคราะห์โครงข่าย จัดทำแผนงานประกอบการตัดสินใจแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างทันทั่วถึง - มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านทางหลวงที่ทันสมัย ในรูปแบบของ Application ผ่านโทรศัพท์มือถือ อาทิ Highway Traffic, ITIM, ITS, HWY๓๐๔ เป็นต้น ทำให้ประชาชนผู้รับบริการได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น - มีการพัฒนาช่องทางรับเรื่องร้องเรียนมากขึ้น เพื่อช่วยเหลือผู้ใช้ทาง ทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาลที่มีประชาชนเดินทางหนาแน่นติดต่อกัน	- มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเรื่องงานทางอยู่จำนวนมาก - มีแผนงานที่ชัดเจน - เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ เพราะมีหน้าที่ดูแลโครงข่ายทางหลวงสายหลัก ทั้งทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง - เป็นองค์กรขนาดใหญ่ ครอบคลุมทั่วประเทศ สามารถรองรับกิจกรรมการดำเนินงานที่หลากหลาย ครอบคลุมภารกิจสำหรับการพัฒนาทางหลวง - ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล มีการจัดฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง - มีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จึงได้รับงบประมาณสูงที่สุดใน คค.	- ขนาดองค์กรที่ใหญ่ ทำให้การขับเคลื่อนองค์กรค่อนข้างยุ่งยาก ไม่คล่องตัว - มีภาระในการบำรุงรักษาทางหลวงมาก แต่งบประมาณมีจำกัด - ที่ผ่านมาหน่วยงานมีความท้าทายต่อภารกิจน้อย เพราะระบบงานมีความซับซ้อนต่ำ สามารถคาดการณ์เหตุการณ์ได้ง่าย คู่ขนานกับการทำงานที่ทำมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน ทำให้บุคลากรส่วนมากมีแรงซบภายในน้อยต่อการพัฒนาสิ่งใหม่ที่ทำภายในอนาคต - บุคลากรกว่าร้อยละ ๗๕ ไม่ได้จบการศึกษาระดับปริญญาตรี เพราะทำงานสายช่าง - คะแนนประเมินผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองมีค่าเฉลี่ย ๓ ปีต่ำที่สุด เมื่อเทียบกับหน่วยงานราชการอื่นๆ ในสังกัด คค.	- การพัฒนาเส้นทางสายหลักในอนาคตควรมุ่งไปก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งจะช่วยให้มีการนำค่าผ่านทางมาใช้ในการบำรุงรักษาทางหลวงที่มีอยู่เดิม และสามารถใช้ในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่ได้ในอนาคต - การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่ตามแผนงานในอนาคต จะช่วยให้ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และสามารถสนับสนุนประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วภายใน ๒๐ ปี - ควรมุ่งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนบนทางสายหลักมากขึ้น อาทิ จุดพักรถริมทาง สถานีบริการ เป็นต้น - การผลักดันแนวคิดการพัฒนาระบบบำรุงรักษาทางและสะพานแบบใหม่ อาทิ วิธีการจ้างเหมาบำรุงรักษาแบบ Performance Based Maintenance Contract - การให้เอกชนมาร่วมลงทุนในการพัฒนาทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวง



๑. กรมทางหลวง (ต่อ)			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
- ให้ความสำคัญเป็นอย่างมากกับการจัดการเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมและชุมชน โดยมีการจัดรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวทางของ สผ. ทุกขั้นตอนมีการจัดประชุมเพื่อรับฟังปัญหาจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเหมาะสมและร่วมแก้ไขปัญหามาให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี - การพัฒนาบุคลากรของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ปัจจุบันกรมทางหลวงมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ และความชำนาญในทุกภารกิจหลักของหน่วยงาน			- มุ่งเน้นการบริหารจัดการทางหลวงมากขึ้น อาทิ การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับการเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัล การวิจัยและพัฒนาวัสดุงานที่ช่วยลดต้นทุนและมีอายุการใช้งานที่ยาวนานมากขึ้น - การปรับปรุงกฎระเบียบและข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาและบริหารจัดการทางหลวง - การจัดการความรู้ (KM) - การปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลที่มีอยู่ให้มีข้อมูลทันสมัยและสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา - ปัญหาของการพัฒนาทางหลวงในอนาคต จะมีความซับซ้อนมากขึ้น คาดการณ์ปัญหาได้ยากขึ้น ทำให้ต้องมีการเตรียมความพร้อมของบุคลากรมากขึ้น - การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในลักษณะบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่เป้าหมายการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายใน ๒๐ ปี



๒. กรรมการขนส่งทางบก			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
- มีการพัฒนาช่องทางรับเรื่องร้องเรียนและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์เพื่อช่วยเหลือผู้ใช้งานทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาลที่มีประชาชนเดินทางหนาแน่นติดต่อกัน - มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งที่ทันสมัย ในรูปแบบของ Application ผ่านโทรศัพท์สมาร์ตโฟน อาทิ DLT Smart Services, DLT GPS, DLT e-Form เป็นต้น ทำให้ผู้ให้บริการขนส่งและประชาชนผู้รับบริการได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น - มีการติดตั้งระบบ GPS สำหรับรถสาธารณะ - มีการพัฒนาการให้บริการรถแท็กซี่ โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการประเมินความพึงพอใจของการใช้บริการผ่านทาง Application DLT Check-in - การควบคุมการทดสอบขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Driving)	- เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญต่อการเจรจาด้านการขนส่งระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน - มีกองทุนประมุลป้ายทะเบียนสวย สามารถนำมาใช้ประโยชน์ต่อการส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนได้ - เป็นองค์กรที่มีขนาดกลาง มีสำนักงานขนส่งครอบคลุมทั่วประเทศ สามารถรองรับกิจกรรมการดำเนินงานที่หลากหลาย - มีบุคลากรระดับ ป.ตรี ขึ้นไปมากที่สุด ในกระทรวงคมนาคม คือ ประมาณ ๒,๐๐๐ คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕๓ - คะแนนประเมินผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองมีค่าเฉลี่ย ๓ ปีดีที่สุด เมื่อเทียบกับหน่วยงานราชการอื่นๆ ในสังกัด คค. แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของระบบราชการที่ดี	- บุคลากรส่วนมากยังมีข้อจำกัดในการนำเสนอแนวคิดการพัฒนาสิ่งใหม่ที่ทำหายในอนาคต - งบประมาณที่ได้รับต่อปีอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล ทำให้การเสนอโครงการใหม่มีข้อจำกัด - การกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งยังทำได้ไม่ดีนัก เมื่อเทียบกับภารกิจการให้บริการประชาชนที่ทำได้ดีกว่า จะเห็นได้จากการคะแนนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ ๗๓.๒๘) ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (ร้อยละ ๗๔) - ที่ผ่านมาหน่วยงานมีความท้าทายต่อภารกิจน้อย เพราะระบบงานมีความซับซ้อนต่ำ สามารถคาดการณ์เหตุการณ์ได้ง่าย คำนึงกับการทำงานที่ทำมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน ทำให้บุคลากรส่วนมากมีแรงขับเคลื่อนน้อยต่อการพัฒนาสิ่งใหม่ที่ทำหายในอนาคต	- มุ่งเน้นการบริหารจัดการด้านการขนส่งมากขึ้น โดยเฉพาะการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้งานบริการประชาชนเพื่อรองรับการเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัล - การเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์มากขึ้น โดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้ามากขึ้น - การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งของไทยไปลงทุนในอาเซียนมากขึ้น - การปรับปรุงกฎระเบียบและข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการด้านการขนส่งทางถนน - การปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลที่มีอยู่ให้มีข้อมูลทันสมัยและสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา - ปัญหาของการพัฒนารูปแบบการให้บริการด้านขนส่งทางบกในอนาคตจะมีความซับซ้อนมากขึ้น คาดการณ์ปัญหาได้ยากขึ้น ทำให้ต้องมีการเตรียมความพร้อมของบุคลากรมากขึ้น



๒. กรมการขนส่งทางบก (ต่อ)			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
• การขับเคลื่อนโครงการยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ อาทิ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ เชียงของ จังหวัดเชียงราย โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัด นครพนม และโครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าภูมิภาค ๑๗ แห่ง เป็นต้น • การนำเทคโนโลยี มาใช้กับงานด้านบริการ มากมาย อาทิ การชำระภาษี ศูนย์บริการร่วม ในศูนย์การค้า บริการจองหมายเลขทะเบียน จัดทำระบบการชำระภาษีรถที่สถานตรวจสภาพรถ เป็นต้น • จัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ • พัฒนาห้องน้ำภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร ให้มีความสะอาด ได้มาตรฐาน • การพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการ (Q Mark) ทั้งการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก และการขนส่งคนโดยสารด้วยรถโดยสารประจำทาง เพื่อยกระดับคุณภาพของผู้ประกอบการรถบรรทุก • กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานหนึ่งในกระทรวงคมนาคม ที่ได้รับรางวัลบริการภาครัฐแห่งชาติ จากสำนักงาน ก.พ.ร. อย่างต่อเนื่อง ๑๔ ปี ขึ้น	• บุคลากรส่วนมากมีความสามารถในการให้บริการประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ • มีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งภาคเอกชนที่ดี		



๓. กรมทางหลวงชนบท			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายรองอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา จนมีความเพียงพอและครอบคลุมทั่วประเทศสำหรับการบริการขั้นพื้นฐาน - มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูล GIS การขนส่งเส้นทางลัด/เส้นทางเลี่ยง โดยใช้เทคโนโลยีการจัดเก็บและสืบค้นที่ทันสมัย ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่และผู้บริหารของ ทช. ในการวิเคราะห์โครงข่าย จัดทำแผนงานประกอบการตัดสินใจแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างทันท่วงที - มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านทางหลวงที่ทันสมัย ในรูปแบบของ Application ผ่านโทรศัพท์สมาร์ทโฟน อาทิ DRR Route เป็นต้น ทำให้ประชาชนผู้รับบริการได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น - มีการพัฒนาช่องทางรับเรื่องร้องเรียนและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์เพื่อช่วยเหลือผู้ใช้ทางทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาลที่มีประชาชนเดินทางหนาแน่นติดต่อกัน	- มีทัศนคติและค่านิยมองค์กรเป็นจุดแข็งสำคัญ - ทั้งระดับผู้บริหารและปฏิบัติงานมีอุดมการณ์ร่วมกันในการผลักดันผลผลิตของหน่วยงานสู่สังคม - ผลการประเมินผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองได้คะแนนเฉลี่ย ๓ ปี อยู่ในระดับดี (ลำดับที่ ๒ รองจาก ขบ.) - มองบทบาทของหน่วยงานว่าเป็นหน่วยงานสหกิจบริการ ไม่ใช่เป็นเพียงหน่วยงานวิศวกรรมการทาง - มีการวางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์จากยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน ทันสมัย มุ่งเน้นที่การตอบสนองความต้องการของสังคมและชุมชนอย่างเข้าถึงและตรงจุด เน้นผลลัพธ์ที่สามารถเห็นภาพได้อย่างเป็นรูปธรรม - มีระบบฐานข้อมูลทางหลวงที่ทันสมัยและครบถ้วน ประชาชนสามารถเข้าถึงง่าย - มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเรื่องงานทางและสะพานอยู่จำนวนมาก - เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ เพราะมีหน้าที่ดูแลการก่อสร้างถนน สะพาน ทางลัด ทางเลี่ยง	- ได้รับงบประมาณน้อย เมื่อเทียบกับปริมาณงาน (จำนวนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบ) ต่องบประมาณที่ได้รับในแต่ละปี - มีจำนวนบุคลากรน้อยเมื่อเทียบกับภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน - ปัญหาอายุราชการของพนักงานและการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ - ทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงข่ายงานทางและการเข้าถึงพื้นที่เท่าที่ควร	- มุ่งเน้นการบริหารจัดการด้านการขนส่งมากขึ้น โดยเฉพาะการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบริการประชาชนเพื่อรองรับการเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัล - การปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลที่มีอยู่ให้มีข้อมูลทันสมัยและสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา - การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกมิติเข้ามาร่วมกับรัฐในการพัฒนา - ปัญหาของการพัฒนาทางหลวงในอนาคตจะมีความซับซ้อนมากขึ้น คาดการณ์ปัญหาได้ยากขึ้น ทำให้ต้องมีการเตรียมความพร้อมของบุคลากรมากขึ้น - ให้ความสำคัญต่อการสื่อสารกับประชาชนให้มากยิ่งขึ้น - การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในลักษณะบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่เป้าหมายการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายใน ๒๐ ปี



๓. กรมทางหลวงชนบท (ต่อ)			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
กรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานหนึ่งในกระทรวงคมนาคม ที่ได้รับรางวัลเป็นที่ประจักษ์ในผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง อาทิ รางวัลคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA) ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ในหมวด ๑ ด้านการนำองค์กรและความรับผิดชอบต่อสังคม จากสำนักงาน ก.พ.ร.	ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล มีการจัดฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง		



๔. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
- พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษในเขตกรุงเทพและปริมณฑลในช่วง ๓ ทศวรรษ ที่ผ่านมา จนเป็นโครงข่ายคมนาคมหลักของเมือง - เริ่มพัฒนาจุดพักรถบนทางพิเศษ - ปรับปรุงพื้นที่ใต้เขตทางพิเศษ ซึ่งมุ่งเน้นให้เกิดประโยชน์แก่ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ สังคม และสิ่งแวดล้อม - บริหารองค์กรให้มีกำไรอย่างต่อเนื่อง และแบ่งรายได้เข้ารัฐในระดับที่ดีตลอดมา - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่ได้รับรางวัลและเกียรติบัตรเป็นที่ประจักษ์ในผลการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง อาทิ รางวัลดีเด่นจากโครงการประกวดรางวัลรายงานความยั่งยืน	- เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีขนาดกลางและจำนวนพนักงานมีการเพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ ๒๓ ภายในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๘ - มีผลประกอบการได้กำไรมาโดยตลอด ถือว่าอยู่ในระดับดีมากเป็นลำดับที่ ๒ เป็นรองเพียงบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - บุคลากรมีความรู้ความสามารถ โดยเฉพาะเรื่องการบริหารจัดการ การขนส่งและกำกับดูแลผู้รับสัมปทานภาคเอกชน - ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล มีการจัดฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง	- ผลการประเมินสถานการณ์ดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๘ กทพ. ได้คะแนนอยู่เกณฑ์ที่มีปัญหาบางเรื่อง ส่วนมากเป็นเรื่องการหาแนวทางใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด - ขาดการสนับสนุนงบประมาณเพื่อใช้ในการพัฒนาโครงการทางพิเศษใหม่จากภาครัฐ เนื่องจากรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และการขนส่งระบบราง - โครงการของ กทพ. มักจะได้รับการต่อต้านจากประชาชน	- การพัฒนาทางพิเศษในภูมิภาครองรับการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ - การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก - กำหนดบทบาทของ กทพ. กับ ทล. ให้ชัดเจน ควบคู่ร่วมใจกันทำงาน (collaboration) - สร้างมูลค่าเพิ่มสู่ธุรกิจอื่นจากการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สินที่มีอยู่ - สร้างความแข็งแกร่งอย่างยั่งยืนจากการเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับพันธมิตรในการจัดการ ระบบการเดินทางและขนส่ง รวมทั้งโลจิสติกส์



๔. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
๓ ปีซ้อน จากสถาบันไทยพัฒน์ รางวัลสถานประกอบการที่มีความมุ่งมั่นดำเนินการโครงการสถานประกอบการปลอดภัย (ดำเนินงานได้สัมฤทธิ์ผล) โดยสำนักความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน และเกียรติบัตรเพื่อแสดงว่าได้พัฒนาองค์กรให้เป็นสถานประกอบการสร้างเสริมสุขภาพระดับพื้นฐานตามที่สมาคมพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ส.พ.ส.) กำหนด เป็นต้น			



๕. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
การจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษา จำนวน ๔๘๙ คัน (อยู่ในระหว่างการประมูลเพื่อคัดเลือก)	- มีภารกิจที่ชัดเจน จึงทำให้การจัดทำแผนทั้งในระดับยุทธศาสตร์และปฏิบัติงานมีความชัดเจน - มีโครงข่ายการบริการที่ค่อนข้างครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานคร - มีการจัดทำแผนและตรวจติดตามผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ ตามระบบการตรวจประเมินรัฐวิสาหกิจ	- สถานการณ์ดำเนินงานตามผลการประเมินของ สคร. พบว่า ขสมก. อยู่ในสภาวะวิกฤตต่อเนื่องมาหลายปี มีผลขาดทุนสะสมถึง ๙๖,๐๐๐ ล้านบาทในปี ๒๕๕๗ - ข้อจำกัดจากการบริหารจัดการรถร่วมบริการที่ไม่มีประสิทธิภาพส่งผลให้การขับเคลื่อนองค์กรตามบทบาทหน้าที่ โดยเฉพาะระดับการให้บริการในภาพรวม ยังไม่เป็นที่น่าพึงพอใจ - มีการจำกัดจำนวนบุคลากรขององค์กร ทำให้องค์กรอยู่ในสภาพเสื่อมถอยและเป็นสังคมผู้สูงอายุ ไม่สามารถรับสมัครคนรุ่นใหม่ ทำให้องค์กรขาดนวัตกรรมและแนวความคิดใหม่ๆ ในการดำเนินงาน	- แยกการกำกับดูแลรถร่วมบริการของเอกชน ออกจากงานบริการหลักขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยให้เอกชนมาบริหารจัดการเดินรถแทนในอนาคต - การวางแผนเปลี่ยนเส้นทางเดินรถใหม่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น - การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับการเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัล
	รายได้ของบุคลากรอยู่ในระดับที่ดี เมื่อเทียบกับกลุ่มอาชีพอื่นๆ ที่มีระดับการศึกษาเท่ากัน	- การบริการระบบขนส่งสาธารณะของ ขสมก. เป็นการบริการพื้นฐานแก่สังคม จึงไม่สามารถมุ่งแสวงหาผลกำไรได้อย่างรัฐวิสาหกิจอื่นๆ - การดูแลรถร่วมบริการ ทำได้โดยยาก - การเพิ่มลดหรือปรับเปลี่ยนเส้นทางให้บริการทำได้ยาก ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง - ปัญหาจากดอกเบี้ยทางบัญชีสะสม - รายได้จัดเก็บจากรถร่วมบริการไม่เป็นไปตามที่ควรจะเป็น - ขาดแคลนคนขับรถ - ผลกระทบจากนโยบายการเมืองและปัญหาจากการจัดการประมูล ทำให้ไม่สามารถพัฒนาระดับการให้บริการได้ตามแผนที่ตั้งไว้ - ยังไม่มีกระบวนการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร ผู้ให้บริการอย่างเป็นรูปธรรม	



๖. บริษัท ขนส่ง จำกัด			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
• การเปิดเส้นทางเดินรถระหว่างประเทศไปยัง สปป.ลาว และกัมพูชา รวม ๑๔ เส้นทาง • การพัฒนาสถานีเดินรถเชิงของ จ.เชียงราย ที่ทันสมัยบนเนื้อที่ ๔ ไร่ • จัดตั้งศูนย์บริการตรวจสอบสภาพรถ และให้บริการตั้งศูนย์ถ่วงล้อ ณ สถานีตรวจสอบสภาพรถยนต์เอกชน สำนักซ่อมบำรุงและตรวจสอบสภาพรถ (รังสิต) • บริการรับ-ส่งพัสดุภัณฑ์ (ส่งของ ทั่วไทย รับได้ในวันเดียว : ๑ Day ๑ Night) • ติดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) บนรถโดยสารทุกคันของ บขส.	• เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีขนาดกลางและมีแนวโน้มลดจำนวนพนักงานลง โดยลดลงร้อยละ ๖.๔ ภายในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๘ เพื่อปรับตัวให้เข้ากับการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำและรถตู้ของภาคเอกชน • มีผลประกอบการเป็นบวกมาโดยตลอด แต่ไม่ได้อยู่ในระดับที่ทำการกำไรสูงนัก	• สถานการณ์ของ บขส. ในช่วงก่อนปี พ.ศ. ๒๕๕๓ อยู่ในระดับที่ดี แต่ในช่วง ๕-๖ ปีหลังมา เริ่มเกิดการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำและรถตู้ ทำให้ผู้ใช้บริการลดลง และสถานะการดำเนินงานถูกลดสถานะลงมาอยู่ในระดับระมัดระวัง	• ทบทวนและจัดทำแผนการเดินรถ และแผนการบริหารสถานีที่มีประสิทธิภาพทั้งระบบให้สามารถแข่งขันกับเอกชน • แผนการสร้างรายได้จากธุรกิจหลักและธุรกิจเสริม



๗. การรถไฟแห่งประเทศไทย			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
• การจัดซื้อหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าใหม่ ๒๐ คันมี การส่งมอบครบแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ • การจัดซื้อตู้โดยสารใหม่ ๑๑๕ คัน พร้อม พ่วงตู้สำหรับคนพิการ พร้อมให้บริการภายใน ตุลาคม ๒๕๕๙ นี้ • รถไฟฟ้าช่วงฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง ช่วยเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่าง ไอซีทีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังได้มาก	• มีโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ในสังกัดซึ่ง ดำเนินการมานาน • มีเขตทางเดิมอยู่แล้ว สามารถพัฒนารถไฟ ทางคู่ได้ต่อเนื่อง • ยังมีทรัพยากรตามเขตทางรถไฟที่รอการ บริหารจัดการจำนวนมาก ซึ่งสามารถ สร้างรายได้มหาศาลให้กับ รฟท. ใน อนาคต • มีประสบการณ์ในการกำกับดูแลสัญญา สัมปทานไอซีทีลาดกระบัง	• สถานการณ์ดำเนินงานตามผลการประเมินของ สคร. พบว่า รฟท. อยู่ในสภาวะวิกฤตต่อเนื่องมาหลายปี มีผลขาดทุนสะสมถึง ๑๐๒,๐๐๐ ล้านบาท ในปี ๒๕๕๗ • ขาดแคลนบุคลากรทางรางจำนวนมาก • ผลกระทบจากการให้บริการเชิงสังคม สำหรับผู้มี รายได้น้อย ทำให้ไม่สามารถจัดเก็บค่าโดยสาร ของรถไฟชั้นสามได้ รวมทั้งไม่สามารถขึ้นราคา ค่าโดยสารได้ • รางและรถจักรมีสภาพเก่า ทรุดโทรม • รฟท. ต้องทำหน้าที่เป็นทั้งผู้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ผู้เดินรถ ผู้บำรุงรักษา และผู้กำกับเองทั้งหมด ทำให้ ไม่สามารถขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมายได้ • ภาพลักษณ์การบริหารงานการเดินรถไฟสายแอร์ พอร์ตลิงค์ที่ขาดทุน ทำให้ รฟท. ขาดความน่าเชื่อถือ	• การพัฒนาเส้นทางรถไฟสายหลักให้เป็นทางคู่ • การก่อสร้างโครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงไปยังประตู การค้าหลักทั้งหมด เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยง ที่สมบูรณ์ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าที่ประหยัด พลังงาน • สถาบันต่างๆ ที่หันมาพัฒนาหลักสูตรระบบราง ควรเข้ามาหารือ เพื่อจะได้ทราบความต้องการ ที่แท้จริง • กรมการขนส่งทางรางจะทำหน้าที่เป็นผู้นำกับ มาตรฐาน และรฟท. จะทำหน้าที่เดินรถ • การเปิดให้เอกชนเข้ามาลงทุนเดินรถบนรางที่มีอยู่ หรือบนเส้นทางใหม่ • การจัดซื้อแคร่บรรทุกทุกสินค้ารองรับน้ำหนักได้ ๒๐ ตันต่อเพลลา จะช่วยสนับสนุนการขนส่งสินค้าให้มี ประสิทธิภาพมากขึ้น • การบริหารจัดการรถไฟสายสีแดงและ แอร์พอร์ตลิงค์ให้ประชาชนสามารถเดินทาง เชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานดอนเมืองกับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวกรวดเร็ว • การบริหารจัดการสถานีกลางบางซื่อและการ เชื่อมต่อการขนส่งทุกรูปแบบให้เป็นศูนย์กลาง การขนส่งสาธารณะที่ทันสมัยที่สุดของอาเซียน • การบริหารจัดการทรัพยากรของ รฟท. ให้เกิด ประโยชน์สูงสุด • การปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่ส่งเสริมให้ ภาคเอกชนเข้ามาเดินรถบนรางของ รฟท.



๘. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
• รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ สามารถเป็นทางเลือกการเดินทางที่มีคุณภาพของประชาชนในกรุงเทพมหานครได้มาก • รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ พร้อมให้บริการเต็มรูปแบบในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ • การเตรียมการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีต่างๆ ตามแผนแม่บท	• มีความรู้ ความสามารถเฉพาะทางสูง • มีทรัพย์สินทั้งในส่วนโครงสร้างระบบราง และพื้นที่สถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่อยอด • มีประสบการณ์ในการบริหารสัญญางานก่อสร้างรถไฟฟ้า และบริหารสัญญางานเดินรถไฟฟ้า • รฟม. มีผลประกอบการที่ได้กำไรเกิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาทสองปีติดต่อกัน ในช่วงปี ๒๕๕๖-๒๕๕๗ หลังจากก่อนหน้านี้ผลประกอบการยังขาดทุนอยู่	• บุคลากรไม่สามารถปรับตัวทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิด และยังไม่ได้ดึงศักยภาพบุคลากรที่เก่งๆ มาใช้เต็มที่ • ไม่มีประสบการณ์ในการเดินรถไฟฟ้าเอง • การตีความกฎหมายขัดแย้งกัน เช่น อำนาจของ รฟม. ในการพัฒนาพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงพาณิชย์ว่า ดำเนินการได้มากน้อยแค่ไหน	• การพัฒนาระบบตัวร่วมให้เป็นมากกว่า บัตรโดยสาร ควรสามารถใช้เป็นบัตรเงินสด เหมือนกับในต่างประเทศ • การปรับโครงสร้างค่าโดยสารรถไฟฟ้าทุกสาย ให้เป็นระบบเดียว • การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าครบตาม แผนแม่บทใช้เวลาประมาณ ๑๐ ปีข้างหน้า รฟม.มีเวลาเตรียมการปรับเปลี่ยนบทบาท จากการสร้างมาเป็นการบริหาร



๙. การท่าเรือแห่งประเทศไทย			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
การบริหารท่าเรือหลักให้เป็นประตูการค้า การนำเข้าส่งออกของประเทศ	- บุคลากรมีความรู้ความสามารถในการ กำกับดูแลที่ดี - มีแผนงานชัดเจน - กทท. มีผลประโยชน์ที่ได้กำไร มาโดยตลอด - เป็นหน่วยงานเดียวของรัฐวิสาหกิจภายใต้ คค. ที่สถานการณ์ดำเนินงานอยู่ในระดับ ดี ไม่มีปัญหา - ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่ได้ มาตรฐานโลก	- โครงการพัฒนาท่าเรือมักจะติดปัญหาเรื่องผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและชุมชน - มีบุคลากรไม่เพียงพอ	- การปรับปรุงขยายขีดความสามารถท่าเรือและ การขนส่งต่อเนื่องหลังท่า - การนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาประยุกต์ใช้ ในการให้บริการประชาชนมากขึ้นและสามารถ เชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ มากขึ้น อาทิ กรมศุลกากร ภาคเอกชน เป็นต้น - การรับของและออกของผ่านโทรศัพท์ สมาร์ทโฟนและรองรับหลายธนาคารมากขึ้น - การพัฒนาศูนย์ธุรกิจพาณิชย์ (Maritime Business Center) - รัฐกำหนดนโยบายสัดส่วนของสินค้าที่ผ่าน ท่าเรือกรุงเทพกับผ่านท่าเรือเอกชน - รัฐกำหนดความชัดเจนและระยะเวลา ที่เหมาะสมสำหรับการเพิ่มความจุท่าเรือ ปัจจุบันและการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ ในอนาคต - การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อสนับสนุน ให้มีการขนส่งสินค้าจากในภูมิภาคและประเทศ เพื่อนบ้านมายังท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น - การบริหารความเสี่ยง - การพัฒนาบุคลากร



๑๐. กรมเจ้าท่า			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
งานก่อสร้างท่าเรือต่างๆ ทั่วประเทศ	- มีกฎหมายและภารกิจที่ชัดเจน - มีแผนงานที่ชัดเจน - ผลการประเมินผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองของกรมเจ้าท่าได้คะแนนเฉลี่ย ๓ ปี อยู่ในระดับดี (ลำดับที่ ๔ จากทั้งหมด ๗ แห่งในสังกัด คค.)	- องค์กรมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับภาระงาน - การขุดลอกร่องน้ำมีปริมาณงานมาก แต่งบประมาณที่ได้รับมีข้อจำกัด ทำให้งานขุดลอกร่องน้ำดำเนินการไม่ทั่วถึง - ปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ไม่มีประสิทธิภาพทั้งในระดับองค์กร ระดับหน่วยงาน และระดับบุคคล - การออกแบบระบบงานยังขาดประสิทธิภาพทั้งในระดับองค์กรและระดับบุคคล - ขาดการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี - ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ คนเก่งมักจะย้ายออกไป - ความก้าวหน้าทางอาชีพของตำแหน่งต่างๆ ใน จท. ไม่จูงใจให้คนทำงานในระยะยาว - เจ้าพนักงานตรวจเรือขาดเงินประจำตำแหน่ง ทำให้ย้ายไปประกอบอาชีพอื่น - บุคลากรขาดทักษะด้านภาษาอังกฤษ - ขาดแคลนอุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจเรือ - คนประจำเรือมีอัตราการลาออกสูง เพราะไม่มีเวลาให้ครอบครัว - กฎหมายและกฎระเบียบหลายฉบับยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัย	- การสนับสนุนด้านความปลอดภัยทางน้ำ - การแก้ไขปัญหาเรือชายฝั่ง - การแก้ปัญหาเรื่องขุดลอกร่องน้ำ - การแก้ปัญหาและป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง - การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ อาทิ ท่าเรือปากบารา ท่าเรือสงขลาแห่งที่สอง เป็นต้น - การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งเพิ่มเติม อาทิ ท่าเรือชุมพร เป็นต้น - รัฐควรกำหนด Flagship project สำหรับทางน้ำให้ชัดเจน และแยกออกมาจากงานประจำ - การพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีภายใต้ความร่วมมือกับภาคเอกชน - การให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการที่มีผลตอบแทนทางการเงินดี



๑๑. สถาบันการบินพลเรือน			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
• ผลิตบุคลากรด้านการบินให้กับประเทศมาเป็นเวลานาน • ได้รับมอบประกาศนียบัตรการเป็นสมาชิกประเภท Full Member โครงการ ICAO TRAINAIR PLUS	• ผลประกอบการเป็นบวกทุกปี • สบพ. เป็นหน่วยงานด้านการบินเพียงแห่งเดียวในประเทศไทยที่เป็นสมาชิกประเภท Full Member ในโครงการ TRAINAIR PLUS ของ ICAO • สามารถดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรฝึกอบรมของ สบพ. ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานตามที่ ICAO กำหนดไว้ในโครงการ ICAO TRAINAIR PLUS Programme	• ผลการประเมินสถานการณ์ดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๘ สบพ. ได้คะแนนอยู่เกณฑ์ที่มีปัญหาบางเรื่อง • การผลิตบุคลากรการบินยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ปัจจุบัน สบพ.ผลิตนักบินสัญชาติไทยปีละประมาณ ๒๒๐-๑,๓๐๐ คน (ข้อมูลปี ๒๕๕๙) ซึ่งไม่เพียงพอต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน • มีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณการพัฒนาบุคลากร อุปกรณ์การสอนที่ทันสมัย และด้านอาคารสถานที่ • ปัญหาการย้ายงานของครูการบินเพื่อไปทำงานให้กับสายการบินเพิ่มมากขึ้น	• การพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือกับหน่วยงานทั้งภายในและต่างประเทศ เพื่อเปิดสอนหลักสูตรฝึกอบรมเฉพาะทาง/การพัฒนาวิชาชีพต่อเนื่องเพิ่มขึ้น เช่น การฝึกอบรมในด้านการฝึกบังคับอากาศยานไร้คนขับ (โดรน) การขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ การจัดการระบบความปลอดภัย มนุษย์ปัจจัยด้านการบิน กฎหมายการบิน เป็นต้น



๑๒. กรมท่าอากาศยาน			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
• การพัฒนาและบริหารจัดการท่าอากาศยานภูมิภาคของประเทศรองรับทั้งกิจกรรมการบินเชิงพาณิชย์ เชิงสังคมและงานราชการ • การแยกส่วนงานด้านการกำกับดูแลออกไปเป็นสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้สำเร็จ	• มีท่าอากาศยานที่มีศักยภาพสูงอยู่ในความดูแลถึง ๕ แห่ง อาทิ ท่าอากาศยานกระบี่ อุดรธานี สุราษฎร์ธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี และมีท่าอากาศยานที่มีศักยภาพรองลงมาแต่ยังมีผลประกอบการได้กำไร ได้แก่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช และตรัง	• มีข้อจำกัดเรื่องจำนวนบุคลากรและงบประมาณทำให้ บพ. เดิม ไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยได้ทันการเปลี่ยนแปลงตามมาตรฐานสากล • ขาดแคลนบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะทาง • การแก้ไขปัญหาไม่ทันกับสถานการณ์ ซึ่งอุตสาหกรรมการบินมีความเป็นพลวัตรสูง มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วตลอดเวลา • มีระดับสมรรถนะขององค์กรในระดับต่ำ ทั้งที่ภาพรวมของการขนส่งทางอากาศมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในระดับสูง และมีความท้าทายของสภาพแวดล้อมภายนอกในระดับสูงเช่นกัน • การพัฒนาเชิงพาณิชย์บริเวณท่าอากาศยานของ ทย. ติดปัญหาเรื่องต้องนำส่งรายได้ให้แก่เจ้าของที่ดินคือกรมธนารักษ์ ทำให้ขาดแรงจูงใจในการพัฒนา • มีสนามบินมากถึง ๒๑ แห่งที่มีศักยภาพต่ำ ผลประกอบการขาดทุน แต่ยังมีเหตุผลความจำเป็นที่จะต้องเปิดให้บริการ ทำให้เป็นภาระกับหน่วยงาน	• ส่งเสริมการเปิดเส้นทางบินใหม่เชื่อมโยงภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน • ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางอากาศในจังหวัดที่มีสินค้าที่มีศักยภาพ • ปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานท่าอากาศยาน • พัฒนาขีดความสามารถในการบริหาร การดำเนินงานและการให้บริการ ทั้งในด้านการปฏิบัติการและด้านธุรกิจ • ส่งเสริมกิจกรรมศูนย์ฝึกการบิน • ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรการบิน



๑๓. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
- พัฒนาและบริหารจัดการท่าอากาศยานหลักของประเทศ - บริษัทยอดเยี่ยมแห่งปี ๒๐๑๖ สาขาอุตสาหกรรมบริการจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย - บริษัทยอดเยี่ยมแห่งปี ๒๐๑๖ กลุ่มบริการจากวารสารการเงินการธนาคาร - การเปิดใช้งานอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ของท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งมีความทันสมัยและสวยงาม - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ ๒ ได้รับเลือกให้เป็นต้นแบบของความโปร่งใสตามหลักสากล - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับรางวัลพนักงานสนามบินดีเด่นอันดับ ๑๐ ของโลกจาก Skytrax award ๒๐๑๖	- เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีขนาดกลางและจำนวนพนักงานมีการเพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ ๒๓ ภายในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๘ - มีผลประกอบการได้กำไรมาโดยตลอด ถือว่าอยู่ในระดับดีมาก สร้างกำไรให้กับคค. ได้สูงที่สุด - ผู้บริหารมีความรู้ความสามารถและวิสัยทัศน์ พนักงานมีขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงานดีมาก - บุคลากรมีความรู้ความสามารถ โดยเฉพาะเรื่องการเป็น operator ท่าอากาศยานที่มีประสิทธิภาพ - มีท่าอากาศยานที่มีศักยภาพสูงที่สุดของประเทศอยู่ในความดูแล ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต หาดใหญ่ เชียงใหม่ และแม่ฟ้าหลวง เชียงราย - ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล มีการจัดฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง	- ผลการประเมินสถานการณ์ดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๘ ทอท. ได้คะแนนอยู่เกณฑ์ปกติ-ดีขึ้น - การขับเคลื่อนแผนงานพัฒนาท่าอากาศยาน มีความล่าช้า ยังไม่ทันกับความต้องการของอุปสงค์ด้านการบิน - การกำหนดรูปแบบสัญญาสัมปทานการให้เอกชนเข้าร่วมงานขาดความยืดหยุ่นและลดโอกาสในการพัฒนาคุณค่าส่วนเพิ่มให้กับผู้ใช้บริการ - ขาดการบูรณาการวางแผนและพัฒนากิจการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว - โครงสร้างและระบบการทำงานภายในองค์กรยังขาดการบูรณาการในทิศทางที่เสริมพลังการขับเคลื่อน	- ยกระดับการวางแผนทั้งด้านเทคนิคและด้านธุรกิจในลักษณะของการบริหารระบบท่าอากาศยานให้มากยิ่งขึ้น - ยกระดับการเชื่อมต่อท่าอากาศยานกับระบบการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ - พัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินงานด้านธุรกิจและการตลาดเชิงรุก ทั้งด้านที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับการบิน - พิจารณาการใช้กลยุทธ์การเติบโตผ่านการขยายการลงทุน/รับจ้างบริหารท่าอากาศยานในต่างประเทศ - การขยายศักยภาพด้านการวิจัยและพัฒนา ร่วมกับสถาบันการศึกษาเพื่อพัฒนางานด้านธุรกิจท่าอากาศยานของหน่วยงานและประเทศ



๑๔. บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
- ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล มีการจัดฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง - การดำเนินการเชิงรุกเพื่อร่วมแก้ปัญหา ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบริการ จราจรทางอากาศอย่างเป็นรูปธรรม (ปัญหาคลื่นรบกวนจากวิทยุชุมชน และการจุดบั้งไฟ และโคมลอย) - ลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาคุณภาพ และศักยภาพในการให้บริการทั้งในปัจจุบัน และอนาคต - การดำเนินการเชิงรุกเพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาการใช้โครงสร้างห้วงอากาศและ เส้นทางการบิน	- มีอันดับเครดิตขององค์กรดีอย่าง สม่าเสมอและการจราจรทางอากาศ มีอัตราการเติบโตอย่างก้าวกระโดด - เป็นหน่วยงานเชี่ยวชาญเฉพาะทางที่มี บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถสูง - เป็นธุรกิจแบบไม่ค้ากำไรและใช้ทรัพยากร เพื่อการพัฒนาอย่างเต็มที่ - เป็นหน่วยงานที่ไม่แสวงหากำไร หากมี รายได้สูงกว่ารายจ่ายจะ<u>จ่ายคืนให้สายการบินผู้ถือหุ้น</u>	- สถานการณ์ดำเนินงานตามผลการประเมินของ สคร. พบว่า บวท. ได้คะแนนอยู่เกณฑ์ที่มีปัญหาบางเรื่อง - ภาระด้านการเงินจากการลงทุนมีโอกาสเพิ่มความ เสี่ยงทางการเงิน	- การพัฒนาการใช้พื้นที่ห้วงอากาศร่วมกับ หน่วยงานด้านความมั่นคงเพิ่มมากขึ้น - การทำงานทั้งเชิงแก้ไขและเชิงป้องกันร่วมกับ ทำอากาศยานในการจัดการผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นทั้งภายในและโดยรอบ ทำอากาศยาน - การขยายศักยภาพด้านการวิจัยและพัฒนา ร่วมกับภาคการศึกษาเพื่อพัฒนางานด้าน การจราจรทางอากาศของหน่วยงานและ ประเทศ - การขยายบทบาทในเวทีระดับภูมิภาคเพื่อ ขับเคลื่อนความร่วมมือเชิงรุกด้านการบริหาร จราจรทางอากาศในต่างประเทศ และ/หรือใน ระดับภูมิภาค



๑๕. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
• การดำเนินการแก้ปัญหาขาดทุนต่อเนื่อง โดยการลดต้นทุนทั้งระบบได้ระดับหนึ่ง • การเติบโตโดยเพิ่มความหลากหลายในแนวนอน (Horizontal Diversification Strategy) โดยตั้งสายการบินไทยสมายล์ (Subsidiary Airline) ที่มีตัวแบบทางธุรกิจที่ชัดเจน คล่องตัว มีศักยภาพในการแข่งขัน และสามารถเสริมศักยภาพและคุณภาพการเชื่อมต่อให้กับการบินไทยได้เป็นอย่างดี • การปรับปรุงฝูงบินและเครือข่ายเส้นทางการบิน (Fleet & Network Rationalisation) ได้อย่างเป็นรูปธรรม	• เป็นสายการบินแห่งชาติและมีชื่อเสียงที่โดดเด่นระดับโลก ด้านการให้บริการ (คุณค่าตราสินค้าสูง) • มีบุคลากรด้านเทคนิคและการบริการที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์สูง • มีทรัพยากรทั้งที่เกี่ยวข้องกับการบินและไม่เกี่ยวข้องกับการบินที่มีความพร้อมในการใช้ประโยชน์ • มีความหลากหลายของธุรกิจเกี่ยวเนื่องในแนวดิ่ง (Vertical Diversification) เช่น ธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจครัวการบิน ธุรกิจบริการภาคพื้น และธุรกิจขนส่งสินค้า เป็นต้น ที่ช่วยส่งเสริมการดำเนินงานทั้งในด้านต้นทุนและคุณภาพ หากสามารถบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ • มีส่วนแบ่งการตลาดและระบบการสร้างความภักดีของลูกค้าที่ดีในระดับหนึ่ง • เป็นสมาชิกของเครือข่ายพันธมิตรด้านการบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก (Star Alliance)	• สถานการณ์ดำเนินงานตามผลการประเมินของ สคร. พบว่า บกท. อยู่ในสภาวะวิกฤตต่อเนื่องมาหลายปี มีผลขาดทุนสะสม ๘,๘๐๐ ล้านบาทในปี ๒๕๕๗ ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะ ๕ ปีหลังเท่านั้น โดยในปี ๒๕๕๒-๒๕๕๓ บกท. ยังเป็นหน่วยงานที่อยู่ในระดับไม่มีปัญหา • ปรับตัวไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศของอุตสาหกรรมการบินที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว • บุคลากรและระบบงานด้านธุรกิจและการตลาดขาดประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการแข่งขันและการพัฒนาธุรกิจเชิงรุก • ขนาดและรูปแบบองค์กรที่รวมความหลากหลายของประเภทธุรกิจไว้ภายใน ทำให้ไม่สามารถบริหารทรัพยากรและขีดความสามารถได้อย่างเต็มที่ในธุรกิจใดธุรกิจหนึ่ง • การบริหารจัดการต้นทุนในระดับกิจกรรม ยังไม่สามารถทำได้อย่างสัมฤทธิ์ผลมากนัก • มี Legacy เดิมของคนและระบบ • มีระบบการจำหน่ายตั๋วเป็นแบบ Agent Based/Power of Agent ทำให้ไม่สามารถแข่งขันได้เต็มประสิทธิภาพ	• ควรให้ความสำคัญกับการเข้าถึงความต้องการและความคาดหวังของกลุ่มตลาดเป้าหมายให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถกำหนดรูปแบบและแนวทางการพัฒนาผลิตภัณฑ์และกลยุทธ์ด้านการตลาดได้ดียิ่งขึ้น • ควรพิจารณาการใช้กลยุทธ์พันธมิตรกับสายการบินต่างประเทศ ทั้งรูปแบบที่ไม่ถือครองหุ้นและรูปแบบที่เข้าถือครองหุ้น (Non-equity and Equity Strategic Alliance) ให้มากขึ้น เพื่อเพิ่มอัตราการเข้าสู่ตลาดใหม่และการขยายส่วนแบ่งตลาดเดิม ผ่านการใช้เที่ยวบินร่วมและการขายบริการเชื่อมต่อ • ควรพัฒนาระบบรายได้ที่ไม่ใช่จากการขายบัตรโดยสาร (Ancillary Revenue) ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการทำกำไรและการตั้งราคาเพื่อการแข่งขัน • การใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์จะช่วยเพิ่มช่องทางการขายและการสื่อสารกับลูกค้า • การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีของเครื่องบินรุ่นใหม่ให้เป็นจุดขาย • การขยายตัวของธุรกิจการบินภายหลังจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)



๑๕. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (ต่อ)			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
	- มีเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุมโดยมีเส้นทางบินไปสู่เมืองหลักที่สำคัญทั่วโลก - มีเอกลักษณ์ความเป็นไทย “Touches of Thai” ที่โดดเด่นและแตกต่างจากสายบินอื่น	- มีเครื่องบินและเครื่องยนต์หลากหลายประเภททำให้มี cost สูง - มีกระบวนการทำงานที่มีขั้นตอนปฏิบัติจำนวนมาก (Silo) - ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานยังไม่เพียงพอที่จะสร้างคุณค่าเพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กรร่วมกัน	



๑๖. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
- เป็นหน่วยงานจัดทำนโยบายและบูรณาการการดำเนินงานด้านการขนส่งและจราจรในภาพรวมของประเทศและเมืองหลัก - ร่างกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี - แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ - แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ - แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๘	- มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านการจัดทำและกลั่นกรองแผนงาน - มีการศึกษาโครงการด้านการขนส่งและจราจรที่เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาของกระทรวงคมนาคมเป็นจำนวนมาก - มีแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน - เป็นผู้จัดทำแผนงานยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและจราจรระดับชาติ - มีความสามารถสูงในการขับเคลื่อนแผนงานด้านการขนส่งและจราจรไปสู่ปฏิบัติ	- แผนงานที่ศึกษาออกมา เมื่อนำไปใช้จริงไม่สามารถวัดประเมินผลแผนงานได้ชัดเจน - องค์ความรู้จากการศึกษาโครงการไม่ได้ถ่ายทอดมาสู่เจ้าหน้าที่ของ สนข. อย่างเต็มที่ ทำให้ต้องอาศัยบริษัทที่ปรึกษาในการนำแผนไปสู่ปฏิบัติ - จำนวนบุคลากรยังน้อยเมื่อเทียบกับภาระงาน เนื่องจากการบูรณาการแผนงานระหว่างหน่วยงาน เป็นภารกิจที่ต้องใช้ความละเอียดและกินเวลานาน - บุคลากรที่มีความสามารถจะได้รับภาระงานที่เพิ่มมากขึ้น ส่วนบุคลากรที่ขาดทักษะจะไม่ได้ทำงานอย่างเต็มที่ ทำให้องค์กรมีความเหลื่อมล้ำ บทบาทไม่ชัดเจน	- พัฒนาองค์ความรู้ของบุคลากรในหน่วยงาน ด้วยการฝึกอบรมถ่ายทอดความรู้อย่างต่อเนื่อง - พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพสูง - ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลให้เป็นปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง - ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการทำงาน เพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาการทำงานรองรับการเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัล - พัฒนาตัวชี้วัดแผนงานที่มีความท้าทายและวัดได้
- การจัดทำตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจรที่มีความเหมาะสมกับภารกิจของหน่วยงาน ภายใต้ “โครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร เพื่อประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ” - ผลักดันโครงการเข้าร่วมไปสู่ปฏิบัติ	- ผลการประเมินผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองได้คะแนนเฉลี่ย ๓ ปี อยู่ในระดับดี - บุคลากรประมาณร้อยละ ๙๕ มีวุฒิ ป.ตรีขึ้นไป - ผู้บริหารมีความรู้ความสามารถและมีวิสัยทัศน์ - มีการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรต่อเนื่องมาหลายปี จึงค่อนข้างจะสมบูรณ์	การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารกระทรวงและผู้บริหารระดับสูงบ่อย ทำให้นโยบายของหน่วยงานมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย กระทบต่อภาระงาน	- กำหนดบทบาทและคุณค่าของบุคลากรทุกตำแหน่งให้ชัดเจน ให้พนักงานทุกคนได้มีส่วนร่วมในการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรไปสู่องค์กรชั้นนำที่มีสมรรถนะสูง - มีบุคลากรด้านการบริหารที่ชัดเจน สามารถดำเนินการบริหารได้อย่างเต็มที่ มีวิสัยทัศน์ต่อนโยบายและองค์กรที่ดี กล้าตัดสินใจ - แผนยุทธศาสตร์ในอนาคตจะสามารถนำไปใช้ได้จริง มีความชัดเจน มีจุดมุ่งหมายที่แน่ชัด มีการขับเคลื่อนองค์กรได้อย่างรวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น แผนที่ใช้จะเป็นระบบมากขึ้น



๑๗. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม			
ผลสำเร็จ	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาสในการปรับปรุงพัฒนา
การขับเคลื่อนแผนงานด้านคมนาคมขนส่งไปสู่การปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง	- มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านการกลั่นกรองแผนงาน การจัดทำงบประมาณ และการจัดทำข้อมูลเสนอต่อผู้บริหารกระทรวงคมนาคม - มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร เพื่อใช้ในการพัฒนาระบบงานของหน่วยงานในสังกัด	- บุคลากรขาดความเชี่ยวชาญในเฉพาะด้าน ไม่มี ความรู้ ความสามารถเพียงพอในงานที่รับผิดชอบ และไม่ได้รับการพัฒนาในทิศทางที่จะสามารถสนับสนุนการเติบโตขององค์กรได้ - บุคลากรไม่พอเพียงต่อภาระงานที่เพิ่มมากขึ้น - การปรับเปลี่ยนองค์กรทำได้ช้าและยาก เนื่องจากบุคลากรเดิมไม่พร้อมต่อการเปลี่ยนแปลง เน้นการทำงานเชิงรับ - การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารกระทรวงคมนาคมส่งผลต่อการกำหนดนโยบายและทิศทางการทำงาน - มีการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานภายในองค์กร แต่ยังไม่สามารถตอบสนองต่อการบูรณาการได้อย่างเต็มที่	- มีการนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ในหน่วยงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน โดยเฉพาะเทคโนโลยีด้านสื่อสังคมออนไลน์ - มีความพร้อมด้านข้อมูลสารสนเทศในการปฏิบัติงาน - บุคลากรมีทักษะ ความสามารถ และ ความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงาน และเชี่ยวชาญด้านภาษาต่างประเทศที่มากขึ้น ทำให้มี ประสิทธิภาพการทำงานที่ดีขึ้น - มีบุคลากรด้านการบริหารที่ชัดเจน สามารถ ดำเนินการบริหารได้อย่างเต็มที่ มีวิสัยทัศน์ ต่อนโยบายและองค์กรที่ดี กล้าตัดสินใจ



๒.๔ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญและความคาดหวัง

ความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกระทรวงคมนาคมทั้งกลุ่มที่เป็นผู้ส่งมอบบริการและ ผู้รับบริการ เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการกำหนดยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมในอนาคต ทั้งนี้ ความคาดหวังเหล่านี้ได้รับมาจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจากการ ประชุมเชิงปฏิบัติการ (workshop) ที่ผู้เข้าร่วมประชุม (ซึ่งมาจากหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม) ร่วมกันแสดงความคิดเห็นและความคาดหวังที่มีต่อกระทรวงคมนาคม โดยสามารถสรุปความคาดหวังของทุกกลุ่มได้ดังตารางที่ ๒.๔-๑

ตารางที่ ๒.๔-๑ ความคาดหวังที่มีต่อกระทรวงคมนาคมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	ความคาดหวัง
Customer (ผู้ใช้บริการ -ผู้ขับขี่ส่วนบุคคล ผู้โดยสาร เจ้าของสินค้า)	• ระบบขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็ว • ระบบขนส่งที่ราคาประหยัด • ระบบขนส่งที่มีความปลอดภัย • ระบบขนส่งที่มีความตรงต่อเวลา • ระบบขนส่งที่มีบริการทั่วถึง
Supplier (ผู้นำส่งปัจจัย -สถาบันการศึกษา/วิจัย ผู้รับเหมา ผู้ผลิตระบบ/เครื่องมือ/อุปกรณ์)	• การให้ความสำคัญกับงานวิจัยและพัฒนา • ทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน • ความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง • งบประมาณลงทุนพัฒนาต่อเนื่อง
Partner (ผู้ส่งมอบผลผลิต -ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัด)	• นโยบายที่ชัดเจน • ยุทธศาสตร์นำ • การบูรณาการระหว่างหน่วย • การตัดสินใจในประเด็นที่คลุมเครือและกำหนดทิศทางให้หน่วยปฏิบัติได้ชัดเจนและไม่ซ้ำซ้อน
Regulatee (ผู้ประกอบการภายใต้การกำกับ)	• กฎระเบียบที่ชัดเจน • ความรวดเร็วในการดำเนินการ • กฎระเบียบที่ปรับทันกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง • การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการที่ยืดหยุ่น • การรักษาผลประโยชน์ของผู้ประกอบการไทย
Public (สาธารณชน สื่อ องค์กรเอกชน)	• การลดผลกระทบจากการดำเนินโครงการ • ความรับผิดชอบต่อสังคม • ความใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม • ความคล่องตัว • ความปลอดภัย • การใช้พลังงานและความยั่งยืน • ความโปร่งใสในการดำเนินงาน • ขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศ

ส่วนที่ ๓:

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔





ส่วนที่ ๓

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

๓.๑ วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม

“พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน”

โดยกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ไว้ ๔ ตัวชี้วัด โดยแบ่งการประเมินเป็น ๒ มิติ ประกอบด้วย การประเมินจากภายนอก และการประเมินจากภายใน ดังนี้

- **มิติการประเมินจากภายนอก** – ใช้วิธีอ้างอิงคะแนนคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทย ในดัชนีความสามารถการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum (WEF) เพื่อสะท้อนความสำเร็จในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม
- **มิติการประเมินจากภายใน**– วัดความสำเร็จของการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ทั้ง ๔ ข้อ ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ ซึ่งส่งผลให้ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ได้แก่ สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สัดส่วนต้นทุนการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศบรรลุค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ข้อมูล ปีฐาน	ค่าเป้าหมาย				
		ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศไทย ในดัชนีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum (คะแนนเต็ม ๗ คะแนน)	๔.๐ (ปี ๒๕๕๙)	๔.๑	๔.๑	๔.๔	๔.๗	๕.๖
๒. สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น ๒ ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่ ๒.๑) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒.๒) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง (ร้อยละ)	๓๒.๘๒ (ปี ๒๕๕๘) ๕๐.๒๘ (ปี ๒๕๕๘)	๓๒.๘๒ ๕๐.๙๔	๓๒.๙๗ ๕๑.๕๙	๓๓.๐๒ ๕๒.๒๕	๓๓.๗๒ ๕๒.๙๐	๓๔.๖๕ ๕๓.๕๖
๓. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ต่อประชากรหนึ่งแสนคน)	๙.๕๔ (ปี ๒๕๕๘)	๘.๕๘	๗.๗๒	๖.๙๕	๖.๒๖	๕.๖๓
๔. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ)	๗.๔ (ปี ๒๕๕๘)	๗.๓	๗.๓	๗.๓	๗.๒	๖.๙



๓.๒ พันธกิจกระทรวงคมนาคม

- ๑) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ
- ๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการจราจรให้เพียงพอกับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต
- ๓) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง
- ๔) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง
- ๕) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ
- ๖) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

๓.๓ ค่านิยมกระทรวงคมนาคม

“i-GETT”

- | | | |
|-----|-------------|--------------------|
| (๑) | Inclusive | บริการทั่วถึง |
| (๒) | Green | ใส่ใจสิ่งแวดล้อม |
| (๓) | Efficient | มีประสิทธิภาพ |
| (๔) | Technology | รู้จักใช้เทคโนโลยี |
| (๕) | Transparent | มีความโปร่งใส |

๓.๔ ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”- การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- กลยุทธ์ ๑.๑ ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน
- กลยุทธ์ ๑.๒ พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้
- กลยุทธ์ ๑.๓ เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง
- กลยุทธ์ ๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม
- กลยุทธ์ ๑.๕ ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ “ปลอดภัยและมั่นคง”- การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

- กลยุทธ์ ๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง
- กลยุทธ์ ๒.๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง
- กลยุทธ์ ๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง
- กลยุทธ์ ๒.๔ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ”- การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

- กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
- กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ ๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”- การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

- กลยุทธ์ ๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป
- กลยุทธ์ ๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ ๔.๓ พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ
- กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง
- กลยุทธ์ ๔.๕ พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง
- กลยุทธ์ ๔.๖ ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

โดยมีรายละเอียดของแต่ละยุทธศาสตร์ดังสรุปต่อไปนี้



ยุทธศาสตร์ที่ ๑

การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

หลักการและเหตุผล

ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งมาอย่างต่อเนื่องจนปัจจุบันถือว่าระบบขนส่งของไทยมีความครอบคลุมในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ด้วยบริบทของประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วทั้งในด้านทิศทางการพัฒนาประเทศ เศรษฐกิจ สังคม และโครงสร้างประชากร ส่งผลให้ภายในระยะ ๕ ปีจากนี้ ประเทศไทยจำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและยกระดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งขั้นพื้นฐานให้มากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับกับความเปลี่ยนแปลงและประเด็นท้าทายต่าง ๆ ในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นภาระที่เพิ่มขึ้นในการบำรุงรักษาทางหลวง การเพิ่มระดับการเข้าถึงระบบขนส่งแก่ประชาชนในพื้นที่ห่างไกล การเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชนในเขตเมือง การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชิงสังคมที่ยั่งยืนอยู่ และการรองรับผู้ใช้บริการในกลุ่มผู้สูงอายุและผู้พิการ นอกจากนี้ การใช้พลังงานในภาคการขนส่งซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณ ๑ ใน ๓ ของการใช้พลังงานของประเทศ และส่วนใหญ่พึ่งพิงพลังงานฟอสซิลซึ่งต้องนำเข้าจากต่างประเทศก่อให้เกิดปัญหาในหลายมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจจากการเสียเงินตราต่างประเทศ ด้านสิ่งแวดล้อมจากมลพิษทางอากาศ และด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกจากก๊าซเรือนกระจก ดังนั้น ประเทศไทยจึงต้องพัฒนาระบบขนส่งที่สามารถลดการใช้พลังงาน และเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานสะอาดในภาคการขนส่ง ประเด็นท้าทายทั้งหมดที่กล่าวมานี้ ถือเป็นรากฐานการพัฒนาที่สำคัญเพื่อนำไปสู่ระบบขนส่งที่ยั่งยืน

เป้าประสงค์

- ๑) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน
- ๒) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้
- ๓) มีการพัฒนาระบบขนส่ง ที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ข้อมูล ปีฐาน	ค่าเป้าหมาย				
		ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑) ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มีความเรียบตามมาตรฐาน (IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕)	๘๒.๑ (ปี ๒๕๕๘)	๘๒	๘๒	๘๔	๘๖	๘๘
๒) สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง (ร้อยละ)	๗๖ (ปี ๒๕๕๘)	๗๘	๗๙	๘๐	๘๑	๘๒
๓) สัดส่วนการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ)	๔.๐ (ปี ๒๕๕๘)	๕.๐	๕.๘	๖.๖	๑๐.๔	๑๕.๐
๔) ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่อจำนวนสถานีทั้งหมดในการดูแลของกระทรวงคมนาคม	-	๑๐	๒๐	๓๐	๔๐	๕๐
๕) ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปีนั้นๆ	เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๔.๐ จาก BAU (ปี ๒๕๕๘)	ลดลง ๑.๐	ลดลง ๒.๐	ลดลง ๓.๐	ลดลง ๕.๐	ลดลง ๗.๐



กลยุทธ์ วัตถุประสงค์ และแนวทางการคัดเลือกโครงการ

กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	แนวทางการคัดเลือกโครงการ
๑.๑ ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน	๑) เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการการซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ๒) ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบำรุงทางหลวง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและแบ่งเบาภาระของหน่วยงาน	แผนงาน/โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑.๑ ได้แก่ การพัฒนาระบบบริหารจัดการการซ่อมบำรุงโดยใช้ระบบ Asset Management การส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบำรุงทางหลวงแบบ Performance Based Maintenance Service Contract
๑.๒ พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้	๑) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งให้เชื่อมโยงครอบคลุมและเข้าถึงได้	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑.๒ ได้แก่ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง อาทิ การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ ปรับปรุงเส้นทางและตารางการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ การขยายพื้นที่การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระดับบริการของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค
๑.๓ เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง	๑) เพิ่มความคล่องตัว และขีดความสามารถในการรองรับปริมาณความต้องการของการเดินทางในอนาคต ๒) เพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑.๓ แบ่งได้เป็น ๒ กลุ่ม โดย : กลุ่มที่ ๑ ได้แก่ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยเป็นการพัฒนาบนพื้นฐานของโครงข่ายระบบขนส่งเดิม เพื่อความคล่องตัว และขีดความสามารถในการรองรับการเดินทางในอนาคต ตัวอย่างของโครงการในกลุ่มนี้ เช่น การตัดถนนใหม่เพื่อแก้ปัญหาและเพิ่มการเข้าถึงในระดับพื้นที่ การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก การขยายช่องทางจราจร เป็นต้น กลุ่มที่ ๒ ได้แก่ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง อาทิ การพัฒนาระบบ feeder เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งหลัก เช่นระบบรางและท่าอากาศยาน เป็นต้น การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมืองกับการเดินทางภายในชุมชนเมือง
๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม	๑) มีการพัฒนาระบบขนส่งที่สามารถรองรับการบริการผู้สูงอายุ ผู้พิการมากขึ้น ๒) มีบริการเชิงสังคมที่เพียงพอและได้รับการสนับสนุนที่เหมาะสม	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑.๔ ได้แก่ กลุ่มที่ ๑ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการรองรับการให้บริการผู้สูงอายุ ผู้พิการ และรวมถึงกลุ่มผู้ใช้บริการที่มีข้อจำกัดอื่น ๆ อาทิ การพัฒนาสถานีรถไฟและสถานีรถโดยสารประจำทางให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ ทั้งนี้จะรวมไปถึงการพัฒนาระเบียงข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นดังกล่าวนี้ด้วย กลุ่มที่ ๒ โครงการประเภทบริการเชิงสังคมที่มีกลุ่มเป้าหมาย และพื้นที่บริการชัดเจนและมีการประเมินต้นทุนที่แท้จริงเพื่อขอรับการอุดหนุนจากรัฐบาลอย่างเหมาะสม



กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	แนวทางการคัดเลือกโครงการ
๑.๕ ส่งเสริมและพัฒนา ระบบขนส่งที่ลดการใช้ พลังงาน พึ่งพิงพลังงาน ที่สะอาด และเป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อม (Green)	๑) ส่งเสริมการลดการใช้พลังงาน สิ้นเปลืองในภาคการขนส่ง (Avoid) ๒) ส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนมาใช้ระบบ ขนส่งที่สะอาด (Shift) ๓) สนับสนุนการพัฒนาและประยุกต์ ๔) ใช้เทคโนโลยีระบบขนส่งที่เป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น (Improve)	โครงการที่ภายใต้กลยุทธ์ที่ ๑.๔ แบ่งได้เป็น ๓ กลุ่ม ตามแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน Avoid-Shift-Improve ดังนี้ กลุ่มที่ ๑ (Avoid) ประกอบด้วยโครงการเพื่อส่งเสริม การลดการใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลืองในภาคการขนส่ง เช่น มาตรการสนับสนุนการลดการขนส่งเที่ยวเปล่า และมาตรการการร่วมเดินทาง (Carpool) กลุ่มที่ ๒ (Shift) ประกอบด้วยโครงการเพื่อเปลี่ยน จากรูปแบบการขนส่งในปัจจุบันไปใช้การขนส่งที่ใช้ พลังงานน้อยกว่า และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมยิ่งขึ้น อาทิ การสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทน การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล กลุ่มที่ ๓ (Improve) ประกอบด้วยโครงการที่นำ เทคโนโลยีและการบริหารจัดการเข้ามาใช้เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการใช้พลังงานและลดผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม อาทิ มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถไฟฟ้า การจัดซื้อรถประจำทาง NGV และไฟฟ้า ของ ขสมก. และการเปลี่ยนหรือเพิ่มหัวรถจักรรถไฟรุ่นใหม่ที่มี ประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมยิ่งขึ้น เป็นต้น



ยุทธศาสตร์ที่ ๒

การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

หลักการและเหตุผล

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลักของระบบขนส่ง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกจากส่งผลต่อความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนแล้วยังกระทบต่อการให้บริการและส่งผลต่อเนื่องไปถึงความน่าเชื่อถือของระบบขนส่งและปัญหาของภาครัฐในการจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณในการแก้ไข องค์การอนามัยโลกประมาณการว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เฉลี่ยสูงถึง ๒๑,๘๘๗ ราย หรือ ประมาณวันละ ๖๐ ราย และจัดเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่สองของโลก หากพิจารณาองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งประกอบด้วย “คน รถ ถนน และสภาพแวดล้อม” เป็นที่ยอมรับในสากลว่า “คน” เป็นปัจจัยที่มีส่วนมากที่สุด ทว่าความพยายามในการแก้ไขปัญหาในประเด็นนี้ที่ผ่านมาอาจยังไม่เข้มข้นเท่าที่ควร

ขณะที่อัตราการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งรูปแบบอื่นอาจไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับทางถนนแต่มีผลกระทบเป็นวงกว้าง อาทิ กรณีอุบัติเหตุทางน้ำซึ่งมักเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวทำให้กระทบต่อภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศ นอกจากนี้ กรณีองค์การด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ตรวจพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยยังส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในวงกว้าง

นอกจากปัญหาอุบัติเหตุ ปัจจุบันทุกประเทศทั่วโลกกำลังเผชิญความเสี่ยงจากภัยด้านความมั่นคงที่ระบบขนส่งมีแนวโน้มจะเป็นเป้าหมายในการก่อการร้าย รวมทั้งความเสี่ยงจากภัยพิบัติธรรมชาติที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น การเตรียมการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงและการเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเหตุ จึงเป็นภารกิจที่กระทรวงคมนาคมต้องให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง เพื่อยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงในระบบขนส่งของประเทศ

เป้าประสงค์

- ๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง
- ๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย
- ๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของการขนส่ง



ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ข้อมูล ปีฐาน	ค่าเป้าหมาย				
		ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑. จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. (จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อการเดินทางหนึ่งล้านกิโลเมตร)	๖.๓๕ (ปี ๒๕๕๘)	๔.๗๒	๔.๕๕	๔.๓๙	๔.๒๓	๔.๐๗
๒. อัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงของการขนส่งทางรถไฟ (จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อการให้บริการหนึ่งล้านกิโลเมตร)	๐.๓๘๖๔ (ปี ๒๕๕๘)	๐.๓๘ ๖๔	๐.๓๘ ๖๔	๐.๓๖ ๐๙	๐.๓๓ ๕๔	๐.๑๙ ๐๐
๓. อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ (จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด)	๙.๕๔ (ปี ๒๕๕๘)	๘.๖๔	๘.๓๕	๘.๐๕	๗.๗๕	๗.๔๕
๔. การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ (จำนวนอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ)	๖ (ปี ๒๕๕๘)	๐	๐	๐	๐	๐
๕. ระดับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (จำนวนครั้งที่พบวัตถุอันตรายบนอากาศยานหรือปลายทางและจำนวนครั้งของเหตุการณ์ จี๋ ปล้น ยึด อากาศยานที่ออกจากประเทศไทย)	๑ (ปี ๒๕๕๘)	๐	๐	๐	๐	๐



กลยุทธ์ วัตถุประสงค์ และแนวทางการคัดเลือกโครงการ

กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	แนวทางการคัดเลือกโครงการ
๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง	๑) มีการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ๒) มีการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน ๓) มีการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ได้แก่ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงและพัฒนาองค์ประกอบของการขนส่งทั้ง ๓ ปัจจัย ได้แก่ ๑) ผู้ขับขี่ เน้นระบบการเชื่อมฐานข้อมูลผู้กระทำผิด ๒) ยานพาหนะ เน้นในเรื่องความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะ และ ๓) ระบบโครงสร้างพื้นฐาน เน้นไปที่การตรวจสอบความปลอดภัยของระบบ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดผลบรรลุตามวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ที่กำหนด โดยเฉพาะอย่างยิ่งความปลอดภัยทางถนนที่ยังมีการกำหนดเป้าหมายที่สอดคล้องกับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
๒.๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง	๑) มีการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ระบบขนส่ง ๒) มีกระบวนการออกใบอนุญาตผู้ควบคุมยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพ	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๒.๒ ได้แก่ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับความปลอดภัยของผู้ขับขี่ เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่ออุบัติเหตุ โดยจะเน้นไปที่การเผยแพร่องค์ความรู้แก่ประชาชน และการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาตผู้ควบคุมยานพาหนะที่เน้นไปที่การสอบภาคปฏิบัติให้มีความเข้มข้นทัดเทียมกับในระดับสากล
๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	๑) มีการปรับปรุงความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๒.๓ ได้แก่ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย การปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ เป็นต้น
๒.๔ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง	๑) มีมาตรการความปลอดภัยของระบบขนส่งจากภัยธรรมชาติและภัยก่อการร้าย ๒) มีระบบตอบสนองและจัดการอุบัติการณ์เมื่อเกิดเหตุเพื่อบรรเทาผลกระทบ ๓) มีแผนการฟื้นฟูของระบบขนส่งภายหลังเกิดเหตุให้กลับสู่สภาวะปกติ	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๒.๔ ได้แก่ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดบทบาทหน้าที่เพื่อป้องกันการเกิดเหตุที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งผ่านการทำงานที่สอดคล้องกับหน่วยงานด้านความมั่นคง โครงการที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดบทบาทหน้าที่เพื่อตอบสนองเมื่อเกิดเหตุ และฟื้นฟูระบบขนส่งภายหลังเกิดเหตุภัยธรรมชาติและภัยก่อการร้าย รวมทั้งโครงการที่ให้ผู้ปฏิบัติได้ซ้อมปฏิบัติการกรณีฉุกเฉินดังกล่าว



ยุทธศาสตร์ที่ ๓

การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อน
การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

หลักการและเหตุผล

ที่ผ่านมาความพยายามในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยอาจจะยังไม่มี ความก้าวหน้าเท่าที่ควร ดังจะเห็นได้จากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันในปี พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ โดย World Economic Forum (WEF) ซึ่งประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๘ ลดลงในสาขาการขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศ และเมื่อเทียบกับ ประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ประเทศไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย อย่างมากในทุกสาขาการขนส่ง และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระบบขนส่งทางรางประเทศไทยยังเป็นรองประเทศอินโดนีเซีย และเวียดนาม การวางแผนพัฒนาการขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วง ครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา โดยอาศัยโครงข่ายถนนเป็นตัวกระจายความเจริญหลักไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ก่อให้เกิด ปัญหาหลายประการ ดังเห็นได้จากสัดส่วนภาคการขนส่งทางถนนที่มีสัดส่วนกว่าร้อยละ ๘๕ ของการขนส่ง ทั้งหมด ส่งผลให้โครงข่ายการขนส่งในระบบรางและการขนส่งทางน้ำ ซึ่งถือได้ว่ามีต้นทุนต่อหน่วยการขนส่ง ที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน รวมถึงภาคการขนส่งทางอากาศ ไม่ได้ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ความไม่สมดุล ในภาคการขนส่งที่เน้นการขนส่งทางถนนส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ มีสัดส่วนที่สูง สะท้อนถึงความจำเป็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทั้งระบบ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมถึงโอกาสในการใช้ระบบขนส่งเป็นกลไกสำคัญในการ ขับเคลื่อนนโยบายกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของรัฐบาล อาทิ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณ ชายแดน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

เป้าประสงค์

- ๑) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ
- ๒) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล
- ๓) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
- ๔) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ



ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ข้อมูล ปีฐาน	ค่าเป้าหมาย				
		ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑. อัตราการขยายตัวของการลงทุนภาครัฐในระบบขนส่ง (ร้อยละ)	-	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐
๒. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ)	๗.๔ (ปี ๒๕๕๘)	๗.๓	๗.๓	๗.๓	๗.๒	๖.๙
๓. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)	๑.๔ (ปี ๒๕๕๘)	๑.๕๕	๒.๓๑	๒.๘๖	๓.๔๗	๔.๐๐
๔. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)	๑๑.๔๔ (ปี ๒๕๕๘)	๑๑.๗	๑๑.๙	๑๒.๒	๑๒.๖	๑๕.๐
๕. ทำอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี) (ขีดความสามารถรวมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง)	๗๕ (ปี ๒๕๕๙)	๗๕	๗๕	๙๐	๙๐	๑๒๐
๖. ทำอากาศยานในภูมิภาคมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี) (ขีดความสามารถรวมของท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย และท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน)	๕๕ (ปี ๒๕๕๙)	๕๕	๕๕	๕๕	๕๕	๖๖
๗. ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินในภาพรวม (ล้านเที่ยวบินต่อปี)	๐.๙๐ (ปี ๒๕๕๙)	๐.๙๙	๑.๐๙	๑.๑๖	๑.๒๔	๑.๓๒



กลยุทธ์ วัตถุประสงค์ และแนวทางการคัดเลือกโครงการ

กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	แนวทางการคัดเลือกโครงการ
๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและโลจิสติกส์ให้ สนับสนุนการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศ	๑) มีโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับ การพัฒนาเพื่อขับเคลื่อน การพัฒนาภาคส่วนที่สำคัญ ได้แก่ - การท่องเที่ยว - เขตเศรษฐกิจพิเศษ - อุตสาหกรรมและเกษตรกรรม	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๓.๑ ได้แก่ แผนงาน/ โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานระดับ Mega Project ภายใต้ นโยบายของรัฐบาล ที่ช่วยขับเคลื่อนการพัฒนา พื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เขตเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม และพื้นที่เกษตรกรรม โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดผลบรรลุตามวัตถุประสงค์ เชิงกลยุทธ์ที่กำหนด
๓.๒ พัฒนาการเชื่อมโยง ระหว่างประเทศและ ภูมิภาคด้วยระบบขนส่ง และโลจิสติกส์	๑) การเพิ่มขึ้นของเส้นทางที่ ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ ๒) การเพิ่มขึ้นของปริมาณการ ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ	โครงการที่ภายใต้กลยุทธ์ที่ ๓.๒ ได้แก่ แผนงาน/ โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา เส้นทางและความถี่ที่ให้บริการเชื่อมโยงประต การค้าหลักของประเทศ รวมทั้งที่เชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดผล บรรลุตามวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ที่กำหนด
๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนาระบบ กำกับและดูแลด้าน เศรษฐกิจ	๑) มีระบบการกำกับและดูแลด้าน เศรษฐกิจที่ชัดเจนและสอดคล้อง กับบริบท ๒) มีการปรับปรุง/พัฒนาระบบกำกับ และดูแลด้านเศรษฐกิจที่ สอดคล้องกับข้อค้นพบ ๓) มีการเพิ่มขึ้นของระดับการแข่งขัน ในตลาดการขนส่ง ๔) ราคา/ต้นทุนในระบบขนส่งลดลง	โครงการที่ภายใต้กลยุทธ์ที่ ๓.๒ ได้แก่ แผนงาน/ โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล อำนวยความสะดวก และส่งเสริมการให้บริการ ด้านการขนส่ง เพื่อสนับสนุนให้เกิดการลดต้นทุน ด้านการขนส่ง และเพิ่มขีดความสามารถใน การแข่งขันของผู้ให้บริการด้านการขนส่ง โดยมี เป้าหมายเพื่อให้เกิดผลบรรลุตามวัตถุประสงค์ เชิงกลยุทธ์ที่กำหนด



ยุทธศาสตร์ที่ ๔

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

หลักการและเหตุผล

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ตามกรอบนโยบายให้สามารถบรรลุผลสำเร็จได้ตามเป้าหมายที่กำหนดนั้น นอกจากการดำเนินงานตามภารกิจที่สำคัญในการพัฒนาและบริหารระบบขนส่งของประเทศที่สำคัญ ๓ ส่วนหลักทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การกำกับดูแล และบริการการขนส่ง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาส และขีดความสามารถ ลดปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้บรรลุผลสำเร็จ โดยปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่สำคัญได้แก่ ปัจจัยด้านระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ควรได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้สามารถวิเคราะห์และถ่ายทอดนโยบายสู่ยุทธศาสตร์และแผนงาน สามารถจัดสรรทรัพยากร (งบประมาณ) ให้กับการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยสร้างกลไกในการขับเคลื่อนแผนงานได้สอดคล้องกับสถานการณ์ รวมถึงการติดตามและประเมินผล เพื่อให้มั่นใจว่าเป้าหมายที่กำหนดสามารถบรรลุผล และเกิดการเรียนรู้เพื่อให้เกิดการพัฒนา การพัฒนาระบบกฎหมายให้สอดคล้องกับทิศทางในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ การพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ทั้งในมิติด้านการเรียนรู้และพัฒนาประสิทธิภาพของระบบ และกระบวนการ การส่งมอบผลผลิตที่มีคุณภาพตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และความสามารถด้านประสิทธิผลในการบรรลุตามเป้าหมายของหน่วยงาน การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลให้สามารถสนับสนุนทั้งการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ องค์ความรู้ และนวัตกรรมให้ตอบสนองต่อทิศทางการพัฒนา และยกระดับระบบการดำเนินงานที่มีธรรมาภิบาลของหน่วยงานให้เกิดความโปร่งใสและเกิดความเชื่อมั่นกับสาธารณะ ดังนั้นการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ดังกล่าว จึงควรดำเนินการอย่างบูรณาการเป็นระบบและสอดคล้องกัน เพื่อให้เกิดผลสำเร็จแก่ยุทธศาสตร์ได้ในที่สุด

เป้าประสงค์

- ๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง
- ๒) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง
- ๓) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่หน่วยงาน
- ๔) หน่วยงานมีความโปร่งใส และสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณะ



ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ค่าเป้าหมาย				
	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑) ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคมและนโยบายสำคัญ/พิเศษของรัฐบาล	๓.๕	๔.๐๐	๔.๕๐	๕.๐๐	๕.๐๐
๒) ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติงานประจำปีของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	๓.๕	๔.๐๐	๔.๕๐	๕.๐๐	๕.๐๐
๓) ระดับความสำเร็จของการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของกระทรวงคมนาคม	๓.๕	๔.๐๐	๔.๕๐	๕.๐๐	๕.๐๐
๔) ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔	๓.๕	๔.๐๐	๔.๕๐	๕.๐๐	๕.๐๐
๕) ระดับความสำเร็จของการใช้ประโยชน์จากผลงานวิจัย พัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	๓.๕	๔.๐๐	๔.๕๐	๕.๐๐	๕.๐๐
๖) ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	๓.๕	๔.๐๐	๔.๕๐	๕.๐๐	๕.๐๐
๗) ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	๓.๕	๔.๐๐	๔.๕๐	๕.๐๐	๕.๐๐
๘) ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม	๓.๕	๔.๐๐	๔.๕๐	๔.๕๐	๔.๕๐



กลยุทธ์ วัตถุประสงค์ และตัวชี้วัด

กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	แนวทางการคัดเลือกโครงการ
๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป	๑) มีระบบกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับที่สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป และสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้ประสบผลสำเร็จ	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔.๑ ได้แก่ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ประเมินผล ดำเนินงาน/จัดทำปรับปรุง และพัฒนา ทั้งในส่วนของตัวบทกฎหมาย ระบบงานด้านกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย และระบบการติดตามประเมินผล และการปรับปรุงกฎหมาย
๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรภาครัฐ	๑) องค์กรภาครัฐได้รับการพัฒนาตามแผนงานอย่างต่อเนื่อง และสามารถสร้างประสิทธิผลได้ตามเป้าหมายของหน่วยงาน	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔.๒ ได้แก่ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ประเมินผล ดำเนินงาน/จัดทำ ปรับปรุง และพัฒนาปัจจัยที่สำคัญขององค์กร ทั้งด้านโครงสร้างระบบงาน ทรัพยากร กฎระเบียบข้อบังคับ การปฏิบัติงาน
๔.๓ พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ	๑) มีระบบการบริหารนโยบาย และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการที่ได้รับการพัฒนา และสามารถสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้ประสบผลสำเร็จ	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔.๓ ได้แก่ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ประเมินผล ดำเนินงาน/จัดทำ ปรับปรุง และพัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดผลบรรลุตามวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ที่กำหนด
๔.๔ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง	๑) มีระบบเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่งที่มีคุณภาพตรงตามความต้องการของผู้ใช้งานและได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔.๔ ได้แก่ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ประเมินผล ดำเนินงาน/จัดทำ ให้บริการ ปรับปรุง และพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ทั้งในส่วน ofฐานข้อมูล โปรแกรม ระบบและอุปกรณ์ เพื่อสนับสนุนทั้งการบริหารงานและการบริการด้านการขนส่ง



กลยุทธ์	วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์	แนวทางการคัดเลือกโครงการ
๔.๕ พัฒนาศักยภาพบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรม ด้านการขนส่ง	๑) ศักยภาพบุคคลด้านการขนส่ง ได้รับการพัฒนาให้มีขีดความสามารถ ในการปฏิบัติงานตามภารกิจ ๒) งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง ได้รับการส่งเสริมและพัฒนาให้สามารถ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔.๕ ได้แก่ แผนงาน/ โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ประเมินผล ดำเนินงาน/จัดทำ ปรับปรุง และ พัฒนา ศักยภาพบุคคล ทั้งบุคลากรใน หน่วยงานภาครัฐ และบุคลากร/วิชาชีพที่สำคัญ ด้านการขนส่ง รวมถึงการดำเนินงาน/จัดทำ ปรับปรุง และพัฒนาด้านองค์ความรู้ การส่งเสริม และสนับสนุนงบประมาณด้านการวิจัยและ พัฒนาทั้งภายในหน่วยงานภาครัฐ ภายนอกและ ระหว่างหน่วยงาน
๔.๖ ส่งเสริมและพัฒนาระบบ ธรรมาภิบาลและความ โปร่งใส	๑) หน่วยงานด้านการขนส่งมีความ น่าเชื่อถือจากสาธารณะ	โครงการภายใต้กลยุทธ์ที่ ๔.๖ ได้แก่ แผนงาน/ โครงการ/มาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ประเมินผล ดำเนินงาน/จัดทำ ส่งเสริม ปรับปรุง และพัฒนาระบบธรรมาภิบาลขององค์กร ทั้งสำหรับหน่วยงานภาครัฐ และผู้ประกอบการ ภาคเอกชนในระบบขนส่ง

ส่วนที่ ๔:

แผนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔





ส่วนที่ ๔

แผนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

เพื่อให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดแผนการดำเนินงานที่สนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้บรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ของกระทรวงคมนาคมที่ได้กำหนดไว้ โดยจัดทำแผนการดำเนินงานของแต่ละยุทธศาสตร์ดังต่อไปนี้



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๑.๑ ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน	๑.๑.๑	โครงการบำรุงรักษาทางและสะพานบนทางหลวง							
	๑)	โครงการบำรุงรักษาทางและสะพานบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	ทล.		*	*	*	*	*
	๒)	โครงการบำรุงรักษาทางและสะพานบนโครงข่ายทางหลวงชนบท	ทช.		*	*	*	*	*
	๓)	โครงการนำร่องการพัฒนากระบวนการบำรุงรักษาทางและสะพานด้วยวิธีการ "มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ของการควบคุมคุณภาพผิวทาง หรือ Performance Based Maintenance Contract" บนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลัก	ทล.			*	*	*	*
	๑.๑.๒	โครงการพัฒนาระบบสู่มตรวจน้ำหนักรถบรรทุกเคลื่อนที่ เพื่อป้องปรามการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในเชิงรุกบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท							
	๑)	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกเคลื่อนที่และปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	ทล.	ทช.		*			
	๒)	โครงการจัดซื้อระบบและการดำเนินการสู่มตรวจน้ำหนักรถบรรทุกบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	ทล.				*	*	*
	๓)	โครงการจัดซื้อระบบและการดำเนินการสู่มตรวจน้ำหนักรถบรรทุกบนโครงข่ายทางหลวงชนบท	ทช.			*	*	*	*
	๑.๑.๓	การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายทางหลวง	ทช.		*	*	*		
	๑.๑.๔	การยกระดับมาตรฐานทาง (เฉพาะบริเวณพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย)	ทช.		*	*	*	*	*
	๑.๑.๕	ก่อสร้างถนนลาดยาง/คอนกรีต (เฉพาะบริเวณพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย)	ทช.		*	*	*		
	๑.๑.๖	การส่งเสริมและสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น (เฉพาะบริเวณพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย)	ทช.				*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๑.๑.๗	โครงการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง							
	๑)	โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย	รฟท.		*	*			
	๒)	โครงการปรับปรุงสะพาน	รฟท.		*	*	*	*	
	๓)	โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ	รฟท.		*	*	*		
	๔)	โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมทั่วประเทศ	รฟท.		*	*			
	๕)	โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแก๊สคอย	รฟท.		*	*	*		
	๖)	โครงการสร้างโรงซ่อมรถจักรที่ศรีราชาและอาคารที่ทำการหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	รฟท.		*	*	*		
	๗)	โครงการศึกษาและจัดทำคู่มือการออกแบบก่อสร้าง และบำรุงรักษางานโครงสร้างทางรถไฟและมาตรฐานโครงสร้างทางรถไฟ	สนข.		*	*			
	๘)	ระบบอาณัติสัญญาณ (Signalling) / Re-Signalling	รฟฟท.		*	*	*	*	
	๙)	ประตูกันชนขาลาแบบสูงครึ่งบานที่สถานีรถไฟฟ้า ๗ สถานี	รฟฟท.		*				
	๑.๑.๘	การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ (ท่าเรือใน กทม. ปริมณฑลและภูมิภาค, เชื้อนกัณฑ์รายและกันคลื่น, เชื้อนป้องกันกัณฑ์ดเคาะชายฝั่งทะเล, เชื้อนป้องกันตลิ่งพัง รวมทั้งการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ และการจัดหาเรือและเครื่องมืออุปกรณ์ ฯลฯ)	จท.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๑.๑.๙	การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ							
	๑)	โครงการปรับปรุง/พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ	บวท.		*	*	*	*	*
	๒)	การจัดทำ/ปรับปรุงแนวปฏิบัติในการวางแผนและดำเนินการการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับโครงสร้างพื้นฐานหลักของท่าอากาศยาน	กพท.			*	*	*	*
	๓)	การตรวจสอบผลการดำเนินงานด้านการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานหลักของท่าอากาศยาน	กพท.			*	*	*	*
๑.๒ พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้	๑.๒.๑	โครงการพัฒนาระบบตัวร่วม							
	๑)	โครงการจัดหาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) (มูลค่าโครงการรวม = ๓๓๗.๙๕ ล้านบาท)	สนข.		*	*	*		
	๒)	การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม (CTC)	สนข.		*	*			
	๑.๒.๒	โครงการทางหลวงชนบทเพื่อพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้	ทช.		*	*	*	*	*
	๑.๒.๓	โครงการพัฒนาถนนฝั่งเมือง (เฉพาะบริเวณพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย)	ทช.		*	*	*	*	*
	๑.๒.๔	โครงการแก้ไขการสัญจรอย่างเร่งด่วน (เฉพาะบริเวณพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย)	ทช.		*	*	*	*	*
	๑.๒.๕	โครงการพัฒนาการบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานด้วยรถโดยสารประจำทาง							
	๑)	โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ขบ.			*			
	๒)	โครงการจัดซื้อจัดหาที่ดินและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ขบ.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๓)	โครงการซ่อมบำรุงและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีอยู่ในปัจจุบัน	ขบ.			*	*	*	*
	๔)	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ แห่งใหม่	บขส.			*	*	*	*
	๕)	การปรับปรุงเส้นทางและข้อกำหนดการให้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง	ขบ.		*	*			
	๖)	การปรับปรุงเส้นทางและข้อกำหนดการให้บริการรถโดยสารประจำทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล	ขบ.		*	*			
	๗)	การปรับปรุงมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล	ขสมก.		*	*	*	*	*
	๘)	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก	สนข.		*	*			
	๑.๒.๖	โครงการพัฒนาระบบติดตามและแสดงตำแหน่งปัจจุบันของรถโดยสารสาธารณะเพื่อปรับปรุงระดับการให้บริการและความปลอดภัย							
	๑)	โครงการพัฒนาระเบียงและกระบวนการบังคับใช้ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบติดตามและแสดงตำแหน่งรถโดยสารประจำทางสาธารณะ	ขบ.			*	*		
	๓)	โครงการพัฒนาระบบติดตามและแสดงตำแหน่งรถโดยสารประจำทางสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เกิดประโยชน์สูงสุด	ขสมก.	ขบ.	*	*	*	*	*
	๔)	โครงการพัฒนามาตรฐานการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารไม่ประจำทาง	ขบ.			*	*	*	*
	๑.๒.๗	โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและรถไฟฟ้าชานเมือง							
	๑)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก และ ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	รฟท.		*	*	*	*	



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๒)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต (สัญญา ๓) (มูลค่าเงินกู้ JICA ๘๒,๒๘๑.๕ ลบ./มูลค่าเงิน งบประมาณ ๕,๗๒๑.๙ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	
	๓)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	รฟท.		*	*	*	*	
	๔)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดงอ่อน) ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.		*	*	*	*	*
	๕)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดงอ่อน) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๖)	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย (ระยะที่ ๑) ช่วงพญาไท-บางซื่อ (มูลค่า ๑๗,๒๔๕.๖ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๗)	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย (ระยะที่ ๒) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง (มูลค่า ๑๓,๙๐๓.๗ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๘๔,๓๐๓.๓ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	
	๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๓๗,๗๒๘.๐ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	*
	๑๐)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๑๑๓,๙๙๙.๓ ลบ. งบ. หลังปี ๖๔ = ๓๘,๕๓๑.๗ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	*
	๑๑)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๕๓,๕๑๙.๕ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	
	๑๒)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๕๑,๙๓๑.๒ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	
	๑๓)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๑๒๘,๔๒๐.๖ ลบ. หลังปี ๖๔ = ๕๑,๔๐๙.๙ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๑๔)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๑๘,๒๘๗.๒ ลบ.)	รฟม.		*	*			
	๑๕)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔ (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๒๑,๑๙๗.๐ ลบ. หลังปี ๖๔ = ๑,๔๒๑.๐ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	*
	๑๖)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๑๒๓,๓๕๔.๐ ลบ. หลังปี ๖๔ = ๖๐,๒๘๒.๔ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	*
	๑๗)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ-บางปู (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๑๒,๑๔๖.๐ ลบ. หลังปี ๖๔ = ๒,๓๒๙.๔ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	*
	๑๘)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงคูคต-ลำลูกกา (มูลค่าก่อสร้างทั้งหมด = ๙,๘๐๓.๐ ลบ. หลังปี ๖๔ = ๑,๘๘๙.๓ ลบ.)	รฟม.		*	*	*	*	*
	๑๙)	โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ (บึงกุ่ม)	สนข.		*	*			
	๑.๒.๘	โครงการส่งเสริมการให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ							
	๑)	การส่งเสริมการพัฒนาศูนย์บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ	กพท.			*	*	*	*
	๒)	การพัฒนาการตลาดเชิงรุกเพื่อพัฒนาศูนย์บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ	ทอท.		*	*	*	*	*
	๑.๒.๙	โครงการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย	กพท.		*	*			
	๑.๒.๑๐	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง	ทย.		*	*	*		



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๑.๒.๑๑	ศูนย์บริการข้อมูลและรับเรื่องร้องเรียน							
	๑)	โครงการศึกษาและออกแบบระบบบูรณาการศูนย์บริการข้อมูลและรับเรื่องร้องเรียนกลางกระทรวงคมนาคม	สปค.	ขบ./ ขสมก./ รฟม./รฟท./ จท.	*	*	*	*	*
	๒)	การปรับปรุง/พัฒนาระบบงานการกำกับดูแลด้านการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการระบบขนส่งทางอากาศ	กพท.			*	*	*	*
	๓)	การดำเนินงานตรวจสอบการดำเนินงานผู้ประกอบการด้านการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการระบบขนส่งทางอากาศ	กพท.			*	*	*	*
	๔)	การจัดทำระบบเผยแพร่ข้อมูลสมรรถนะผู้ประกอบการสายการบินด้านการตรงต่อเวลา (Punctuality) และข้อร้องเรียนผู้โดยสาร (Customer Complaints)	กพท.			*	*	*	*
	๑.๒.๑๒	โครงการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬ	สนข.		*				
	๑.๒.๑๓	โครงการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี	สนข.			*			
	๑.๒.๑๔	โครงการจ้างศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒	สนข.		*	*			
๑.๓ เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง	๑.๓.๑	โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลักและทางหลวงอาเซียน เพื่อรองรับการเดินทางภายในประเทศและในภูมิภาคในอนาคต							
	๑)	โครงการขยายทางหลวงแผ่นดินสาย ๓๐๔ อ.กบินทร์บุรี-อ.ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) เป็น ๔ ช่องจราจร	ทล.		*	*			
	๒)	โครงการขยายทางหลวงแผ่นดินสาย ๑๒ อ. แม่สอด - จ.มุกดาหาร เป็น ๔ ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	ทล.		*				



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๓)	โครงการขยายทางหลวงแผ่นดินสาย ๒๑๒ นครพนม - มุกดาหาร (ตอนหัวน้ำใหญ่-ธาตุพนม) เป็น ๔ ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	ทล.		*				
	๔)	โครงการขยายทางหลวงแผ่นดินสาย ๑๐๓ อ.ร้องกวาง - อ.งาว (ตอน ๓) เป็น ๔ ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	ทล.			*			
	๕)	โครงการขยายทางหลวงแผ่นดินสาย ๒๔ นครราชสีมา - อุบลราชธานี เป็น ๔ ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	ทล.			*	*		
	๖)	โครงการขยายทางหลวงแผ่นดินสาย ๔ ชุมพร - ระนอง เป็น ๔ ช่องจราจร	ทล.			*			
	๗)	โครงการขยายทางหลวงแผ่นดินสาย ๑๑๘ เชียงใหม่ - เชียงราย เป็น ๔ ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	ทล.				*	*	*
	๑.๓.๒	โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่							
	๑)	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่	ทช.		*	*			
	๑.๓.๓	โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง							
	๑)	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง	ทช.		*	*	*	*	
	๒)	โครงการจ้างเหมาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบัง (มูลค่ารวม = ๙๘๔.๘๔๕ ล้านบาท)	กทท.		*				
	๑.๓.๔	โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ							
	๑)	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทช.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๑.๓.๕	โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนท่าเรือมาบตาพุด							
	๑)	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเรือมาบตาพุด	ทช.		*	*	*	*	
	๑.๓.๖	โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงราย							
	๑)	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย	ทช.		*	*			
	๑.๓.๗	โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ จ.เชียงราย							
	๑)	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ จ.เชียงราย	ทช.		*	*	*	*	
	๑.๓.๘	โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนท่าเรือปากบารา							
	๑)	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเรือปากบารา	ทช.					*	*
	๑.๓.๙	โครงการก่อสร้างสะพาน (เฉพาะบริเวณพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย)	ทช.		*	*	*	*	*
	๑.๓.๑๐	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค	ทช.		*	*	*	*	*
	๑.๓.๑๑	โครงการพัฒนาถนนผังเมือง (เฉพาะบริเวณพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย)	ทช.		*	*	*	*	*
	๑.๓.๑๒	โครงการแก้ไขการสัญจรอย่างเร่งด่วน (เฉพาะบริเวณพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย)	ทช.		*	*	*	*	*
	๑.๓.๑๓	โครงการยกระดับมาตรฐานขั้นทาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง (เฉพาะบริเวณพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย)	ทช.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๑.๓.๑๔	โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อสนับสนุนท่าอากาศยานในเมืองภูมิภาค							
	๑)	แผนงานบูรณาการการเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบกับท่าอากาศยาน	สนข.	สปค.	*	*	*	*	*
	๑.๓.๑๕	การศึกษาความเหมาะสมและแนวทางในการแก้ปัญหาการจราจรชะลอตัวและติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในระยะยาว	สนข.	กทพ/ทล.		*			
	๑.๓.๑๖	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่							
	๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย	รฟท.		*	*	*		
	๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (กรอบวงเงินโครงการ : ๒๖,๐๐๗.๒๐ ลบ.)	รฟท.		*	*	*		
	๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	รฟท.		*	*	*	*	*
	๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ (กรอบวงเงินโครงการ : ๒๙,๘๕๓.๑๘ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๕)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	รฟท.		*	*	*	*	
	๖)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (กรอบวงเงินโครงการ : ๑๗,๒๙๐.๖๓ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	
	๗)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.		*	*	*	*	
	๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (กรอบวงเงินโครงการ ๕๖,๐๖๖.๓ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุดรราชธานี (กรอบวงเงินโครงการ ๓๕,๘๓๙.๗ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๑๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (กรอบวงเงินโครงการ ๒๖,๐๖๕.๘ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี (กรอบวงเงินโครงการ ๒๓,๓๘๔.๙ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๑๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - สงขลา (กรอบวงเงินโครงการ ๕๑,๘๒๓.๓ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (กรอบวงเงินโครงการ ๗,๙๔๑.๘ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ (กรอบวงเงินโครงการ ๕๙,๙๒๔.๒ ลบ.)	รฟท.		*	*	*	*	*
	๑.๓.๑๗	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่							
	๑)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	รฟท.		*	*	*	*	*
	๒)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ สายบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.		*	*	*	*	*
	๓)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือหวาย	รฟท.			*	*	*	*
	๔)	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่เชื่อมต่อสายเหนือ สายอีสาน และสายใต้	รฟท.				*	*	



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๑.๓.๑๘	โครงการจัดการจราจร แคร่ และอะไหล่ของรถไฟ							
	๑)	โครงการจัดการจราจรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ ทดแทนรถจักร GE จำนวน ๕๐ คัน	รฟท.		*		*	*	*
	๒)	โครงการจัดการดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ พร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๘๖ คัน	รฟท.			*	*	*	*
	๑.๓.๑๙	โครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารจากระบบขนส่งมวลชนเขตพื้นที่ปทุมธานี	สนข.			*			
	๑.๓.๒๐	แผนงานพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการท่าอากาศยาน	ทอท.		*	*			
	๑.๓.๒๑	การกำหนดแผนร่วมเชิงบูรณาการในการพัฒนาขีดความสามารถระบบโครงสร้างพื้นฐานส่งเพื่อเชื่อมโยงท่าอากาศยาน	สนข.	กพท.		*	*	*	*
๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม	๑.๔.๑	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับผู้สูงอายุและผู้พิการในสถานีขนส่งผู้โดยสารทุกรูปแบบการเดินทาง							
	๑)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับคนทั้งมวล	ขบ.			*	*	*	*
	๒)	โครงการพัฒนาสถานีรถไฟผู้โดยสารที่รองรับคนทั้งมวล	รฟท.	รฟม.		*	*	*	*
	๑.๔.๒	โครงการปรับปรุงบริการเชิงสังคมสำหรับการบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐาน							
	๑)	โครงการปรับปรุงบริการเชิงสังคมสำหรับรถโดยสารประจำทาง	ขสมก.			*	*	*	*
	๒)	โครงการปรับปรุงบริการเชิงสังคมสำหรับรถไฟโดยสาร	รฟท.			*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๑.๕ ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงานฟossil ที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green)	๑.๕.๓	การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการบนโครงข่ายทางหลวงชนบท	ทช.			*	*	*	*
	๑.๕.๔	โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	สนข.		*				
	๑.๕.๑	โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม							
	๑)	โครงการจัดซื้อรถโดยสาร NGV ทดแทนเพื่อใช้ในการบริการขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ขสมก.		*				
	๒)	โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า (มูลค่าโครงการรวม = ๒,๒๗๒.๒๒ ลบ.)	ขสมก.		*	*			
	๑.๕.๒	โครงการส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม							
	๑)	โครงการศึกษาการจัดทำร่างข้อกำหนดของยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าของประเทศไทย	خب.			*			
	๒)	โครงการศึกษาการจัดทำมาตรการทางภาษีการใช้รถเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ใช้รถที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม	خب.			*			
	๓)	โครงการพัฒนาทางจักรยาน/ทางเท้า เพื่อการสัญจรในเขตทางหลวงชนบท	ทช.			*	*	*	*
	๔)	โครงการพัฒนาเส้นทางผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน	ทช.		*	*			
	๕)	การพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Port)	กทท.		*	*	*	*	*
	๖)	การส่งเสริมผู้ประกอบการในการพัฒนาระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	กพท.				*	*	*
	๗)	การจัดทำ/ปรับปรุงข้อกำหนด หลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติร่วมกันในการจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากโครงการพัฒนาและการดำเนินงานท่าอากาศยานขนาดใหญ่	กพท.				*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๘)	การปรับปรุง/พัฒนาระบบงานกำกับและดูแลด้านสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งทางอากาศ	กพท.				*	*	*
	๙)	การดำเนินงานตรวจสอบการดำเนินงานผู้ประกอบการตามมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม	กพท.				*	*	*
	๑๐)	การพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับและดูแลด้านสิ่งแวดล้อม	กพท.				*	*	*
	๑๑)	โครงการจัดทำ Airport Carbon Footprint และบริหารจัดการเพื่อลดก๊าซเรือนกระจก	ทอท.		*	*	*	*	*
	๑.๕.๓	โครงการติดตามและประเมินผลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคขนส่ง	สนข.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนา ระบบมาตรฐานและ กำกับดูแลด้านความ ปลอดภัยของการ ขนส่ง	๒.๑.๑	การจัดตั้งสำนักอำนวยการความปลอดภัยคมนาคม	สปค.		*				
	๒.๑.๒	การจัดทำแผนหลักและแผนจัดการความปลอดภัยจากการขนส่ง	สนข.		*				
	๒.๑.๓	โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน							
	๑)	โครงการตรวจสอบความปลอดภัยบนทางหลวงแผ่นดิน	ทล.		*	*	*	*	*
	๒)	โครงการตรวจสอบความปลอดภัยบนทางหลวงชนบท	ทช.			*	*	*	*
	๒.๑.๔	โครงการพัฒนาระบบตรวจวัดความเร็วและแรงเหวี่ยงบนทางหลวง	ทล.			*	*	*	*
	๒.๑.๕	การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมความเร็วในการขับขึ้นโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินอย่างเข้มข้น	ทล.		*	*	*	*	*
	๒.๑.๖	โครงการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนโครงข่ายทางหลวง	ทล.			*	*	*	*
	๒.๑.๗	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อจัดการด้านความปลอดภัย							
	๑)	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ	ขบ.			*	*		
	๒)	โครงการพัฒนาระบบเชื่อมฐานข้อมูลผู้กระทำผิดกฎจราจร	ขบ.	สตช.	*	*			
	๒.๑.๘	โครงการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์เทียบเท่าสากล	ขบ.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๒.๑.๙	โครงการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	ขบ.	สตช./ สธ./ปภ./ ทล./ทช.	*	*	*	*	*
	๒.๑.๑๐	โครงการจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน	สนข./ กรมราง			*			
	๒.๑.๑๑	โครงการจัดทำหลักเกณฑ์และแนวทางการพิจารณาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งทางราง	สนข./ กรมราง			*	*	*	*
	๒.๑.๑๒	โครงการจัดทำกระบวนการด้านการกำกับและดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางราง	สนข./ กรมราง	รฟท./ รฟม./ รฟฟท.		*			
	๒.๑.๑๓	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีและสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบเครือข่ายและระบบรักษาความปลอดภัยทางน้ำ							
	๑)	โครงการตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรในพื้นที่ (อ่าวพัทยา-เกาะล้าน) เพื่อการยกระดับความปลอดภัยทางน้ำ (พัทยาโมเดล)	จท.			*			
	๒)	โครงการจัดหาติดตั้งเพิ่มเติมระบบโทรทัศน์วงจรปิดและระบบเน็ตเวิร์ก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดูแล รักษาความปลอดภัยในแม่น้ำป่าสัก แม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ จ.อยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี	จท.			*			
	๓)	โครงการจัดหาระบบสื่อสารและสร้างเครือข่ายเพื่อพัฒนาระบบวงจรปิดเพิ่มเติมแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.		*				
	๔)	โครงการติดตามเฝ้าระวังเรือโดยสาร เรือขนถ่ายสินค้าอันตรายตลอดแนวชายฝั่งประเทศไทย	จท.			*			



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๕)	โครงการพัฒนาระบบควบคุมจราจรทางน้ำ (ดอนสัก-หน้าทอน-ท้องศาลา จ.สุราษฎร์ธานี)	จท.			*			
	๖)	โครงการพัฒนาระบบควบคุมจราจรทางน้ำ (บ้านเพ - เกาะเสม็ด จ.ระยอง)	จท.			*			
	๗)	โครงการพัฒนาระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) และเทคโนโลยีอื่นที่เหมาะสมในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการควบคุม ติดตาม และความปลอดภัย	จท.			*			
	๘)	โครงการจัดหาอากาศยานไร้คนขับแบบขึ้นลงทางดิ่ง เพื่อตรวจคราบน้ำมันในทะเลบริเวณอ่าวไทย และชายฝั่งตะวันตก	จท.			*			
	๙)	โครงการจัดหาระบบวิทยุสื่อสารสำหรับสถานีชายฝั่ง แบบเครือข่าย (Wireless Mesh Network) ระบบดิจิทัล (Digital)	จท.			*			
	๑๐)	โครงการบำรุงรักษาและพัฒนาระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS ระยะที่ ๑)	จท.			*			
	๑๑)	โครงการจัดหาและติดตั้งระบบเฝ้าระวังเตือนภัยและระบบรักษาความปลอดภัยเพื่อตรวจสอบการสัญจรทางเรือในพื้นที่สำคัญ	จท.			*	*	*	*
	๒.๑.๑๔	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีและสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งทางน้ำ							
	๑)	โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบที่เกี่ยวข้องกับ National Single Window	จท. กทท. ศก.		*				
	๒)	โครงการพัฒนาและปรับปรุงด้านเทคโนโลยีและสารสนเทศ	จท.			*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๒.๑.๑๕	การจัดการเรือและเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ							
	๑)	โครงการจัดหาเครื่องสร้างภาพใต้น้ำและหยั่งน้ำหลายลำคลื่นแบบนำพาเพื่อความปลอดภัยในแม่น้ำและริมชายฝั่งในทะเลบริเวณอ่าวไทย และชายฝั่งตะวันตก	จท.			*			
	๒)	การจัดการเรือกู้ภัยความเร็วสูง สีส้ม	จท.			*	*	*	*
	๓)	การจัดการเรือตรวจการณ์ลำน้ำ/ทะเล	จท.			*	*	*	*
	๒.๑.๑๖	การพัฒนากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น การจัดทำร่างกฎหมายรองรับการดำเนินการภายใต้การขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ เป็นต้น	จท.			*	*	*	*
	๒.๑.๑๗	การปรับปรุงระบบงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทางอากาศ							
	๑)	การปรับปรุง/จัดทำกฎหมาย มาตรฐานและแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางการขนส่งทางอากาศ ครอบคลุมด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ท่าอากาศยาน เส้นทางบิน ห้วงอากาศ) อากาศยาน ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ประกอบการ และผู้กำกับดูแล	กพท.		*	*	*	*	*
	๒)	การปรับปรุง/พัฒนาระบบงานกำกับและดูแลด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งทางอากาศ	กพท.		*	*	*	*	*
	๓)	การดำเนินงานตรวจสอบการดำเนินงานผู้ประกอบการตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย	กพท.		*	*	*	*	*
	๔)	การพัฒนาคุณสมบัติผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบิน	กพท.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๒.๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง	๒.๒.๑	โครงการผลิตสื่อเพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์ถ่ายทอดความรู้ ภูมิปัญญา วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย และการอยู่ร่วมกันบนท้องถนน	ขบ.			*	*	*	*
	๒.๒.๒	โครงการถ่ายทอดสื่อประชาสัมพันธ์ถ่ายทอดความรู้ ภูมิปัญญา วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย และการอยู่ร่วมกันบนท้องถนน ผ่านช่องทางสื่อสารและสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ	ขบ.		*	*	*	*	*
	๒.๒.๓	โครงการยกระดับมาตรฐานการทำใบอนุญาตขับรถภาคปฏิบัติ	ขบ.		*	*			
	๒.๒.๔	โครงการจัดการอบรมสัมมนาด้านการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งโดยรถบรรทุก	ขบ.			*	*	*	*
	๒.๒.๕	โครงการจัดการอบรมสัมมนาด้านการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมให้แก่ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ	ขบ.			*	*	*	*
	๒.๒.๖	โครงการส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ประกอบการและผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ	กพท.		*	*	*	*	*
๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	๒.๓.๑	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกและสถานีบริการทางหลวงบนโครงข่ายทางหลวง	ทล.			*	*	*	*
	๒.๓.๒	โครงการแก้ไขจุดอันตรายบนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท							
	๑)	โครงการแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนบนทางหลวงแผ่นดิน	ทล.		*	*	*	*	*
	๒)	โครงการแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนบนทางหลวงชนบท	ทช.		*	*	*	*	*
	๓)	โครงการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟ	ทล.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๒.๓.๓	โครงการพัฒนาระบบควบคุมเครื่องกั้นทางรถไฟเสมอระดับอัจฉริยะ	รฟท.			*	*	*	*
	๒.๓.๔	โครงการยกระดับการบริการชาวสภาพอากาศเพื่อการบิน	สปค./อต.	กพท.		*	*	*	*
	๒.๓.๕	โครงการแก้ไขข้อบกพร่องของท่าอากาศยาน							
	๑)	จัดหายานพาหนะสำหรับการดับเพลิงกู้ภัยอากาศยาน	ทย.		*	*	*	*	
	๒)	โครงการแก้ไขข้อบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ๒๘ แห่ง (USAP)	ทย.		*	*	*		
	๓)	แผนงานก่อสร้างพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (RESA)	ทย.		*	*	*	*	
๒.๔ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง	๒.๔.๑	โครงการพัฒนาระบบแจ้งเตือนเหตุฉุกเฉินและภัยพิบัติทางอากาศ	สปค.			*	*	*	
	๒.๔.๒	การจัดทำแผนซ้อมปฏิบัติการกรณีเหตุฉุกเฉินและภัยพิบัติทางอากาศ	สปค.				*	*	
	๒.๔.๓	การบริหารจัดการด้านความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ	ทช.			*	*	*	*
	๒.๔.๔	โครงการศึกษาความเหมาะสมการติดตั้ง GPS ยานพาหนะจากต่างประเทศ	خب.			*			
	๒.๔.๕	โครงการปรับปรุง/พัฒนากระบวนการงานด้านการกำกับและดูแลด้านความมั่นคงการขนส่งทางราง	สนข./กรมราง			*			
	๒.๔.๖	การปรับปรุง/พัฒนาระบบงานกำกับและดูแลด้านความมั่นคงในระบบขนส่งทางอากาศ	กพท.		*	*	*	*	*
	๒.๔.๗	การดำเนินงานตรวจสอบการดำเนินงานผู้ประกอบการตามมาตรฐานด้านความมั่นคง	กพท.		*	*	*	*	*
	๒.๔.๘	การพัฒนาคุณสมบัติผู้ตรวจสอบความมั่นคงทางการบิน	กพท.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ให้สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ	๓.๑.๑	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภาค							
	๑)	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางปะอิน-นครราชสีมา	ทล.		*	*	*	*	
	๒)	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางใหญ่-กาญจนบุรี	ทล.		*	*	*	*	*
	๓)	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นครปฐม-ชะอำ	ทล.		*	*	*	*	
	๓.๑.๒	โครงการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อสนับสนุนพื้นที่ฐานการผลิตและอุตสาหกรรม							
	๑)	โครงการก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนพื้นที่ฐานการผลิตและอุตสาหกรรม	ทล./ทช.		*	*	*	*	*
	๒)	โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง แห่งที่ ๒ (ICD ๒)	รฟท.			*	*	*	*
	๓)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเมืองภูมิภาคหลัก ๘ แห่ง (มูลค่าโครงการรวม ๙,๔๓๘.๐ ลบ.)	ขบ.		*	*	*	*	*
	๔)	โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่านเพื่อการเดินเรือ	จท.					*	*
	๕)	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก	จท.		*	*			*
	๓.๑.๓	โครงการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว							
	๑)	โครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต (มูลค่าโครงการรวม = ๑๐,๔๙๖.๖๕ ลบ.)	กทพ.			*	*	*	*
	๒)	การพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	ทล./ทช.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๓)	การปรับปรุงตู้รถไฟเพื่อการท่องเที่ยว	รฟท.		*	*	*	*	*
	๔)	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต	สนข.		*	*	*	*	*
	๕)	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) จำนวน ๔ แห่งที่ จ.กระบี่, อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี, จังหวัดภูเก็ต และชายฝั่งบริเวณกรุงเทพฯ ถึง จังหวัดชลบุรี	จท.		*			*	*
	๖)	โครงการพัฒนาเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออกและตะวันตก (มูลค่าโครงการรวม = ๙๘๑.๗ ลบ.) (ระยะสั้น-การเดินทางเรือเฟอร์รี่ และระยะยาว-การพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่)	จท.		*	*	*	*	*
	๗)	โครงการก่อสร้างท่าเรือสนามบินภูเก็ต	จท.					*	*
	๓.๑.๔	โครงการพัฒนาทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล							
	๑)	โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.		*	*	*	*	
	๒)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 และ EW Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.			*	*	*	
	๓.๑.๕	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC อย่างบูรณาการ							
	๑)	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ส่วนต่อขยายพัทยา - มาบตาพุด	ทล.		*	*	*		
	๒)	โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐาน สายกรุงเทพ - ระยอง	รฟท.			*	*	*	*
	๓)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓	กทพ.		*		*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๔)	โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๑ (มูลค่าโครงการรวม = ๒,๐๓๑.๑๔๖ ลบ.)	กทท.		*				
	๕)	การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (มูลค่าโครงการรวม = ๑,๘๖๔.๑๙๓ ลบ.)	กทท.		*				
	๖)	โครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา	บกท.		*	*	*	*	*
	๓.๑.๖	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Seaboard)							
	๑)	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ. สตูล	ทช.					*	*
	๒)	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (วงเงินรวม ๒๐,๕๔๙.๕๒๒๔ ลบ.)	จท.		*	*	*	*	*
	๓)	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ (วงเงินรวม ๑๖,๕๕๐ ลบ.)	จท.				*	*	*
	๓.๑.๗	โครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน/ความเร็วสูง							
	๑)	โครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน สายกรุงเทพ - เชียงใหม่ (ระยะแรก กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)	รฟท.			*	*	*	*
	๒)	โครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน สายกรุงเทพ - หนองคาย (ระยะแรก กรุงเทพฯ-นครราชสีมา)	รฟท.			*	*	*	*
	๓)	โครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน สายกรุงเทพ - หัวหิน	รฟท.			*	*	*	*
	๓.๑.๘	การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวิ							
	๑)	โครงการศึกษาในการให้ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิเป็นองค์กรอิสระ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวิ	จท.			*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๒)	โครงการพัฒนาทักษะนายประจำเรือและลูกเรือในด้านภาษาต่างประเทศ ทั้งกรณีศัพท์ทางเทคนิค และการติดต่อสื่อสารทั่วไป	จท.			*	*	*	*
	๓)	มาตรการสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาที่ผลิตคนประจำเรือมีอาจารย์ประจำและอาจารย์ประจำวิชาเพียงพอในการเรียนการสอน ตลอดจนมีกระบวนการตรวจสอบคุณสมบัติของอาจารย์และกระบวนการเรียนการสอนให้เป็นไปตามมาตรฐาน	จท.			*	*	*	*
	๔)	มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี	จท.						
	๕)	การพัฒนากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น การจัดทำร่างกฎหมายรองรับการดำเนินการภายใต้การขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ เป็นต้น	จท.		*	*	*	*	*
	๓.๑.๙	โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน	จท.		*				
	๓.๑.๑๐	โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีทั้งบนเรือและบนฝั่ง	จท.			*			
	๓.๑.๑๑	โครงการศึกษาผลกระทบของอนุสัญญากรอบความตกลงระหว่างประเทศ และการดำเนินการเพื่ออนุวัติการอนุสัญญากรอบความตกลงเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี	จท.			*			
	๓.๑.๑๒	โครงการศึกษาพัฒนาระบบโครงข่ายบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางชายฝั่ง เพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการขนส่งและเศรษฐกิจในภูมิภาค	จท.			*			
	๓.๑.๑๓	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาประเทศไทยให้เป็นประตู (Gateway) ของอนุภูมิภาค	จท.			*			



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๓.๑.๑๔	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและชายฝั่งเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ	จท.			*			
	๓.๑.๑๕	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง	จท.			*	*	*	*
	๓.๑.๑๖	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพระบบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ครบวงจร	จท.			*	*	*	*
	๓.๑.๑๗	โครงการศึกษาทบทวนโครงสร้างรายการค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนส่งทางทะเลและอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ รวมถึง ค่า THC	จท.			*	*	*	*
	๓.๑.๑๘	มาตรการเพื่อการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี							
	๑)	การปรับปรุงมาตรการด้านภาษีและการสนับสนุนด้านการเงิน	จท.			*	*	*	*
	๒)	การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีเพื่อให้สินเชื่อสำหรับเรือชายฝั่ง เรือลำน้ำ ท่าเรือ อุ้งเรือ และสถาบันพัฒนากำลังคนด้านพาณิชย์นาวี	จท.			*	*	*	*
	๓)	มาตรการอื่น ๆ ที่สนับสนุนและส่งเสริมการพาณิชย์นาวี	จท.			*	*	*	*
	๔)	การส่งเสริมการพัฒนาหลักสูตรระดับวิชาชีพและประกาศนียบัตรด้านการขนส่งทางน้ำ	จท.	-		*	*	*	*
	๓.๑.๑๙	โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ๒๐ G (มูลค่าโครงการรวม ๖๑๔ ลบ.)	กทท.		*				
	๓.๑.๒๐	โครงการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) (มูลค่าโครงการรวม = ๖๙๒.๖๖ ลบ./ ปี ๖๕ = ๒๑๘.๐ ลบ.)	กทท.		*	*		*	*
	๓.๑.๒๑	โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre: ATMC) ปี ๒๕๕๕-๒๕๖๐	บวท.		*	*			



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๓.๑.๒๒	โครงการออกแบบและประเมินศักยภาพระบบห้วงอากาศและกำหนดแนวทางเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินทั้งระบบ ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๑	บวท.		*	*			
	๓.๑.๒๓	การผลักดันการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินทั้งระบบเชิงบูรณาการ ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๗	สปค./กท.	กพท./บวท.		*	*		
	๓.๑.๒๔	โครงการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ							
	๑)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ (มูลค่าโครงการรวม = ๖๒,๕๐๓.๒ ลบ.)	ทอท.		*	*	*	*	
	๒)	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.		*	*	*		
	๓)	โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารเทียบเครื่องบิน A	ทอท.		*	*	*		
	๔)	แผนงานจ้างปรับปรุงระบบ Hold Baggage Screening System (HBS) และระบบ Baggage Handling System (BHS) ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ อาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building : MTB) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.		*	*	*		
	๓.๑.๒๕	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓	ทอท.		*	*	*	*	*
	๓.๑.๒๖	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (มูลค่ารวม = ๘,๘๖๑.๐ ลบ.)	ทอท.		*				
	๓.๑.๒๗	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่	ทอท.		*	*	*	*	*
	๓.๑.๒๘	โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานภูมิภาค							
	๑)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานกระบี่	ทย.		*	*	*		



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๒)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานอุดรธานี	ทย.		*	*			
	๓)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.			*	*		
	๔)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานอุบลราชธานี	ทย.		*		*	*	*
	๕)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.		*		*	*	*
	๖)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ทย.		*	*	*	*	*
	๗)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง	ทย.			*		*	
	๘)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานพิษณุโลก	ทย.			*			
	๙)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานสกลนคร	ทย.		*	*			
	๑๐)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานน่านนคร จ.น่าน	ทย.			*			
	๑๑)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนครพนม	ทย.			*			
	๑๒)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	ทย.			*	*		
	๑๓)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานลำปาง	ทย.		*	*			
	๑๔)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานเลย	ทย.		*	*	*		
	๑๕)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนราธิวาส	ทย.			*	*	*	



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๑๖)	โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก	ทย.		*	*	*		
	๑๗)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.			*	*		
	๑๘)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานชุมพร	ทย.			*			
	๑๙)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานระนอง	ทย.			*			
	๒๐)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่	ทย.				*	*	
	๒๑)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนครราชสีมา	ทย.				*		
	๒๒)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานเพชรบูรณ์	ทย.			*	*	*	*
๓.๒ พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์	๓.๒.๑	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน							
	๑)	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงด่านพรมแดนสายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย (มูลค่าโครงการรวม = ๓๐,๕๐๐ ลบ.)	ทล.			*	*	*	*
	๒)	โครงการพัฒนาการเข้าถึงด่านพรมแดนเพื่อแก้ปัญหาความแออัดบริเวณหน้าด่าน	ทล.		*	*			
	๓)	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน	ทช.		*	*	*	*	*
	๔)	โครงการพัฒนาเส้นทางบริการรถโดยสารระหว่างประเทศ	ขบ.			*			
	๕)	โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง/ศูนย์การขนส่ง/สถานีขนส่งสินค้าชายแดน ๑๑ แห่ง (มูลค่าโครงการรวม = ๑๑,๔๘๕.๓ ลบ.)	ขบ.		*	*	*	*	*



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๖)	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ขบ.		*				
	๗)	โครงการพัฒนาพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ในด่านพรมแดนที่สำคัญ	สปค.		*	*	*		
	๘)	โครงการศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต (Super Cluster) และประตูการค้าสำคัญของประเทศ	สนข.		*				
	๓.๒.๒	การส่งเสริมการใช้และการเจรจาสิทธิการบินและการขับเคลื่อนนโยบายการเปิดเสรีการบินเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	กพท.				*	*	*
	๓.๒.๔	โครงการปรับปรุงระบบการจัดเก็บและการวิเคราะห์สถิติการบินของประเทศไทย	กพท.			*	*	*	*
	๓.๒.๕	โครงการนำร่องการแก้ปัญหาและพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ Free Zone ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าท้องถิ่น	สปค./กค./พณ.	กพท./ทอท.	*	*	*	*	*
	๓.๒.๖	โครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔-๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ	บกท.		*				
	๓.๒.๗	โครงการแผนกลยุทธ์การตลาดเชิงรุกเพื่อการพัฒนาบริการด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของท่าอากาศยาน	ทอท.			*	*	*	*
	๓.๒.๘	โครงการพัฒนาระบบ Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)	บวท.		*	*			



รายละเอียดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๓.๒.๙	การวางโครงข่ายระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศประเภท DME เพื่อใช้เป็นทางเลือก/สำรองสำหรับการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบ PBN (Performance Based Navigation) สำหรับ En-route และ SID/STAR ในประเทศไทย (๑๒ สถานี)	บวท.				*	*	*
	๓.๒.๑๐	โครงการจัดตั้งศูนย์ประสานงานบริหารจราจรทางอากาศระหว่างทหารและพลเรือนแห่งชาติ (Thai Civil/Military Air Traffic Management Coordination Centre: Thai-CMAC) ปี ๒๕๕๗-๒๕๖๐	บวท.	กพท.	*				
๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนา ระบบกำกับและดูแล ด้านเศรษฐกิจ	๓.๓.๑	การส่งเสริมระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสาธารณะทางถนน (Q Mark)	ขบ.			*	*	*	*
	๓.๓.๒	การส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ	สนข./ กรมราง			*	*		
	๓.๓.๓	โครงการปรับปรุง/พัฒนากฎระเบียบและมาตรฐานด้านการกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางราง	สนข./ กรมราง			*	*		
	๓.๓.๔	โครงการปรับปรุง/พัฒนากฎระเบียบและมาตรฐานด้านการกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจการเดินรถไฟโดยสาร	สนข./ กรมราง			*	*		
	๓.๓.๕	การปรับปรุง/พัฒนาระบบงานกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจในระบบขนส่งทางอากาศ	กพท.		*	*	*	*	*
	๓.๓.๖	การดำเนินงานตรวจสอบการดำเนินงานผู้ประกอบการตามมาตรฐานด้านเศรษฐกิจ	กพท.		*	*	*	*	*
	๓.๓.๗	การพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ	กพท.		*	*	*	*	*
	๓.๓.๘	การกำหนดโครงสร้างและอัตราค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	สนข./ กรมราง			*	*		



รายละเอียดผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนา ระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และ ข้อบังคับให้สอดคล้อง กับบริบทที่เปลี่ยนไป	๔.๑.๑	การทบทวนและปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	พม.	สปค. สนช.		*			
	๔.๑.๒	โครงการศึกษาและจัดทำแนวทางการปรับปรุง/ พัฒนา พรบ. การเดินอากาศ	กพท/ สปค.			*			
๔.๒ ปรับปรุงและ พัฒนาการบริหาร องค์กรภาครัฐอย่าง ต่อเนื่อง	๔.๒.๑	การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง	สปค./ สนช.		*				
	๔.๒.๒	การศึกษารูปแบบที่เหมาะสมการบริหารและพัฒนาท่าอากาศยาน ภูมิภาค	ทย.			*			
๔.๓ พัฒนาระบบการ บริหารนโยบายและ ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ อย่างบูรณาการ	๔.๓.๑	การพัฒนาระบบและการดำเนินการ การถ่ายทอดนโยบาย สู่แผนยุทธศาสตร์และการปฏิบัติอย่างบูรณาการ	สปค.		*	*	*	*	*
	๔.๓.๒	การจัดทำ ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานติดตามและประเมินผล การดำเนินงานโครงการที่สำคัญตามนโยบายรัฐบาล ผู้บริหาร คค. และแผนยุทธศาสตร์ คค.	สปค.		*	*	*	*	*
	๔.๓.๓	โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของ ประเทศไทย	สนช.		*	*			



รายละเอียดผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
๔.๔ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง	๔.๔.๑	โครงการตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔	สปค.	หน่วยงานในสังกัดคค.	*	*	*	*	*
	๔.๔.๒	โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ	สนข.		*	*			
	๔.๔.๓	โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	สนข.		*				
	๔.๔.๔	โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะในการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค	สนข.				*		
	๔.๔.๕	โครงการพัฒนาแอปพลิเคชันบริการข้อมูลและวางแผนการเดินทางในโทรศัพท์เคลื่อนที่สำหรับคนพิการ ผู้สูงอายุ และคนทุกคน	ทก. /พม.	สปค.	*	*	*	*	*
	๔.๔.๖	พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและจัดหาเครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ทันสมัยมาใช้ในการปฏิบัติงาน	ทช.			*	*	*	*
	๔.๔.๗	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสถานีขนส่งสินค้า ระยะที่ ๒	ขบ.		*	*			
	๔.๔.๘	โครงการปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. (รวมกฎหมาย)	ขบ.		*				



รายละเอียดผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๔.๔.๙	โครงการพัฒนาระบบติดตามและแสดงตำแหน่งรถไฟ	รฟท.			*	*		
	๔.๔.๑๐	โครงการศึกษาพัฒนาระบบการบริการข้อมูลข่าวสารการบิน (AIS, Aeronautical Information Service) ไปสู่ระบบการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการบิน (AIM, Aeronautical Information Management)	กพท.			*	*	*	*
๔.๕ พัฒนาศักยภาพบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง	๔.๕.๑	การฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการคนพิการและผู้สูงอายุ	สนข.		*	*	*	*	*
	๔.๕.๒	การจัดงานประชุมวิชาการด้านการขนส่งระดับนานาชาติ	ทล.			*	*	*	*
	๔.๕.๓	โครงการจัดตั้งกองทุนวิจัยด้านการขนส่งทางราง	สนข./กรมราง					*	*
	๔.๕.๔	การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางราง	สนข./กรมราง	รฟท./รฟม.		*	*	*	*
	๔.๕.๕	การบริหารและพัฒนาศักยภาพบุคคลให้มีประสิทธิภาพและมีคุณภาพ	ทช.			*	*	*	*
	๔.๕.๖	ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมใหม่	ทช.			*	*	*	*
	๔.๕.๗	การจัดทำแผนแม่บทการบริหารทรัพยากรบุคคลกรมการขนส่งทางบก (HR Master Plan)	ขบ.			*			
	๔.๕.๘	การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสถาบันพัฒนาบุคลากรกรมการขนส่งทางบก	ขบ.			*			
	๔.๕.๙	แผนพัฒนาบุคลากรกรมการขนส่งทางบก	ขบ.		*	*	*	*	*
	๔.๕.๑๐	การส่งเสริมการวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรม ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔	บวท.		*	*	*	*	*



รายละเอียดผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ (ต่อ)

กลยุทธ์	รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีดำเนินการ				
					๖๐	๖๑	๖๒	๖๓	๖๔
	๔.๕.๑๑	การบริหารนวัตกรรม ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔	บวท.		*				
	๔.๕.๑๒	การบริหารจัดการความรู้อย่างเป็นระบบเพื่อการพัฒนา ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔	บวท.		*	*	*	*	*
	๔.๕.๑๓	การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน							
	๑)	โครงการพัฒนาศูนย์ฝึกการบินหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	สบพ.		*	*	*	*	*
	๒)	โครงการพัฒนาศูนย์ฝึกการบิน ณ ท่าอากาศยานขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น	สบพ.		*	*	*	*	*
	๓)	โครงการยกระดับมาตรฐานสถาบันการบินพลเรือนในฐานะสมาชิก โครงการ TRAINAIR PLUS Full Member ขององค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ (ICAO) ไประดับ ICAO Regional Training Centers of Excellence (RTCEs)	สบพ.		*	*	*	*	*
	๔.๕.๑๔	โครงการก่อสร้างอาคารเรียนและอาคารสำนักงาน	สบพ.		*	*	*	*	*
๔.๖ ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส	๔.๖.๑	การจัดทำแผนส่งเสริมธรรมาภิบาลระดับหน่วยงาน	สปค.	ทุก หน่วยงาน	*	*	*	*	*
	๔.๖.๒	พัฒนาระบบประกันคุณภาพงานให้มีมาตรฐานระดับสากล	ทช.			*	*	*	*
	๔.๖.๓	เสริมสร้างคุณธรรมและความโปร่งใสในการปฏิบัติราชการ	ทช.			*	*	*	*
	๔.๖.๔	ส่งเสริมการมีส่วนร่วมและเครือข่ายภาคประชาชน	ทช.			*	*	*	*
	๔.๖.๕	แผนงาน/โครงการส่งเสริมความโปร่งใสในการดำเนินงาน	สปค.		*	*	*	*	*

ส่วนที่ ๕:

การนำยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ สู่การปฏิบัติ



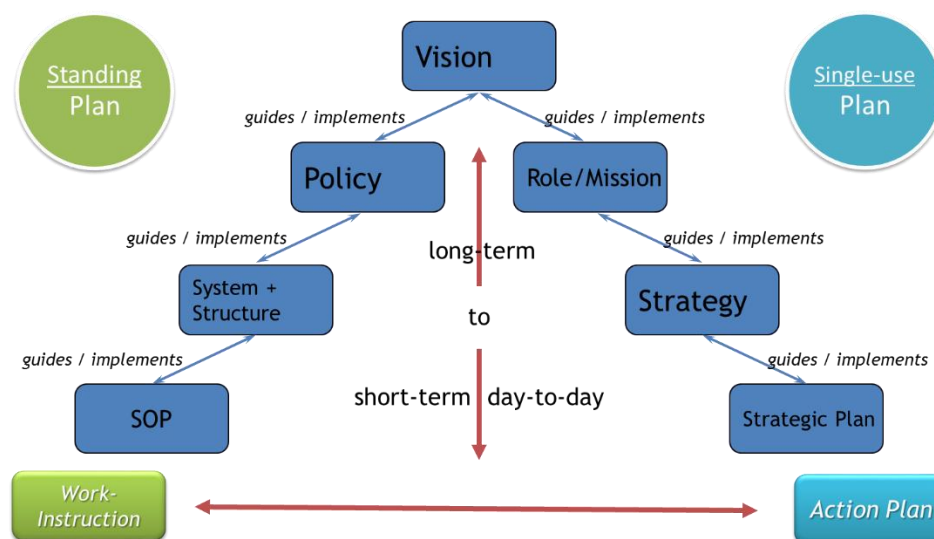


ส่วนที่ ๕

การนำยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ สู่การปฏิบัติ

๕.๑ หลักการพื้นฐานที่สำคัญในการถ่ายทอดยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ

ในการขับเคลื่อนวิสัยทัศน์ ผ่านมายุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติจริงที่เป็นรูปธรรมเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายได้ตามวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ที่กำหนดนั้น องค์กรต้องมีความเข้าใจหลักการพื้นฐานที่สำคัญของการขับเคลื่อนองค์กรด้วยแผนงาน ซึ่งแผนงานนั้นมี ๒ รูปแบบหลักที่สำคัญคือ (๑) แผนงานประเภท Single-use Plan ซึ่งเป็นแผนงานที่ถูกสร้างขึ้นและใช้ในระยะเวลาหนึ่งๆ ตามที่กำหนด เช่น แผนยุทธศาสตร์ ๕ ปี และ แผนปฏิบัติการประจำปี (๑ปี) เป็นต้น และ (๒) Standing Plan คือกรอบวิธีการดำเนินงานที่ถูกกำหนดให้ผู้ปฏิบัติต้องปฏิบัติตามและไม่มีการกำหนดอายุการใช้ จนกว่าจะมีการยกเลิกหรือปรับปรุง เช่น นโยบาย กฎกติกา หลักเกณฑ์ และแนวปฏิบัติมาตรฐาน เป็นต้น ซึ่งแท้จริงแล้วนั้น วิสัยทัศน์จะเป็นตัวกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญและถ่ายทอดสู่แผนการปฏิบัติทั้ง ๒ รูปแบบข้างต้น ทั้งในส่วนของกิจกรรมการดำเนินงานตามปกติที่ทำเป็นประจำ (Routine Activities) และกิจกรรมการดำเนินงานที่เป็นสิ่งใหม่ที่ถูกปรับปรุง/พัฒนาขึ้นตามยุทธศาสตร์ (Project/Initiative Activity) โดยวิสัยทัศน์เป็นตัวกำหนดแนวนโยบาย (Policy) ด้านต่างๆ ที่ใช้เป็นกรอบการกำหนดแนวปฏิบัติมาตรฐาน (Standard Operation Procedure: SOP) ของหน่วยงาน และขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Work Instruction) ของบุคลากร ซึ่งเป็นแนวทางที่สอดคล้องและส่งเสริมการขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ และในส่วนของ การขับเคลื่อนเชิงรุก วิสัยทัศน์จะเป็นตัวกำหนดบทบาทที่สำคัญ (Role) และพันธกิจ (Mission) ที่ต้องดำเนินการ และถ่ายทอดสู่การกำหนดแผนยุทธศาสตร์ (Strategic Plan) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ขององค์กรในที่สุด ดังแสดงความสัมพันธ์ใน รูปที่ ๕.๑-๑



รูปที่ ๕.๑-๑ วิสัยทัศน์กับองค์ประกอบที่สำคัญในการขับเคลื่อนองค์กร



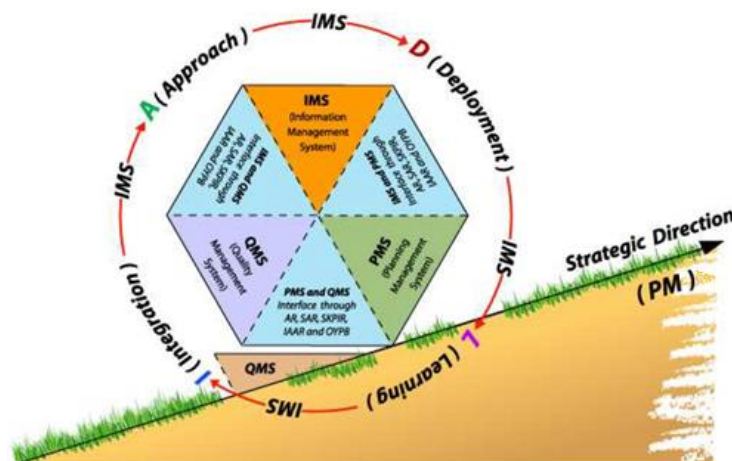
๕.๒ แนวทางการจัดการยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และมีกระบวนการวิเคราะห์ ทบทวน และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนางานของกระทรวงคมนาคม ให้สามารถมุ่งเน้นบูรณาการการปฏิบัติราชการของส่วนงานต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกกระทรวงฯ ให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยง สามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการของภาครัฐและประชาชน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่กำหนดขึ้นทั้ง ๔ ด้าน ซึ่งนำไปสู่การกำหนดมาตรการ/โครงการ/กิจกรรม และแผนการดำเนินงานในแต่ละปีของกระทรวงคมนาคมในระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ซึ่งจะเป็นกลไกสำคัญในการบริหารจัดการและพัฒนายุทธศาสตร์ของกระทรวงอย่างมีพลวัตร โดยมีแนวทางในการดำเนินงานเพื่อการจัดการยุทธศาสตร์ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ดังต่อไปนี้

องค์ประกอบพื้นฐานของระบบการจัดการยุทธศาสตร์ (Strategic Management System: SMS)

ระบบการจัดการยุทธศาสตร์คือเครื่องมือที่สะท้อนให้เห็นถึงผลงานและคุณภาพของงาน รวมถึงภาพรวมความสำเร็จขององค์กรและพนักงานรายบุคคล เป็นเครื่องมือที่เชื่อมโยงการวางแผนเชิงกลยุทธ์กับการปฏิบัติงานของหน่วยงานและบุคคลในทุกระดับ ซึ่งสามารถช่วยให้ผู้บริหารสามารถนำวิสัยทัศน์และแผนธุรกิจขององค์กรมากำหนดเป็นเป้าหมายที่วัดได้ และผูกโยงเข้ากับวัตถุประสงค์เป้าหมาย การกิจและการวัดผลการดำเนินงานขององค์กรเข้าด้วยกัน และยังช่วยให้บุคลากรทราบและมองเห็นถึงกลยุทธ์การดำเนินงานและแนวทางการปฏิบัติเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของกลยุทธ์ดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นระบบที่ชัดเจน และโดยปกติ ระบบการจัดการยุทธศาสตร์ประกอบด้วย ๓ ระบบย่อยดังต่อไปนี้ รูปที่ ๕.๒-๑



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

^๑ ปรับปรุงจาก Teay Shawyun, ๒๐๐๙, หน้า ๘



- ๑) ระบบจัดการสารสนเทศ (Information Management System: IMS) เป็นระบบฐานข้อมูล ที่พัฒนาขึ้นเพื่อเก็บรวบรวม ตรวจสอบ จัดเก็บ ประมวลผลและเผยแพร่ข้อมูลที่สำคัญ ข้อเท็จจริง ข้อมูลที่เป็นพื้นฐานของการตัดสินใจตามหลักของการใช้หลักฐานและการวัดตาม เป้าหมายที่กำหนดวัตถุประสงค์ มันจะถูกตั้งข้อสังเกตว่า IMS ทำหน้าที่เป็นแนวคิดการหมุน PDCA = Plan – Do – Check – Act ต่อมามีการพัฒนาเป็นแนวคิด ADLI = Approach – Deployment - Learning – Integration ในปี ค.ศ. ๒๐๐๙ โดย

Approach (วิธีการ) หมายถึง วิธีการที่ใช้เพื่อให้บรรลุกระบวนการ ประสิทธิภาพของการใช้ วิธีการ ระดับที่วิธีการทำซ้ำและอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลที่เชื่อถือได้

Deployment (ปรับใช้) หมายถึง วิธีที่ถูกลำนำไปใช้กับการสร้างคุณค่า ซึ่งต้องถูกนำมาใช้ อย่างต่อเนื่องและถูกใช้โดยทุกหน่วยงานที่เหมาะสม

Learning (การเรียนรู้) หมายถึง การปรับวิธีการผ่านการประเมินผลและการปรับปรุง เพื่อส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อการพัฒนาวิธีการผ่านนวัตกรรม รวมถึงปรับแต่ง นวัตกรรมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการทำงานและกระบวนการภายใน

Integration (การบูรณาการ) หมายถึง วิธีการที่สอดคล้องกับความต้องการขององค์กรของ ที่ระบุไว้ในรายละเอียดขององค์กร รายการและกระบวนการอื่น ๆ ข้อมูลและระบบการปรับปรุง ข้ามกระบวนการและหน่วยงาน กระบวนการวิเคราะห์ผลการเรียนรู้และการกระทำที่สอดคล้องกัน ทัวทั้งกระบวนการและหน่วยงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมายขององค์กร

- ๒) ระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System:QMS) เป็นระบบการบริหาร จัดการโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินงานตามภารกิจและวัตถุประสงค์ขององค์กรให้ เกิดการพัฒนาคุณภาพอย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ระบบบริหารคุณภาพ มีหลายระบบ ได้แก่ ระบบ Input-Process-Output-Outcome (IPOO) ระบบ Total Quality Management (TQM) และระบบ ISO เป็นต้น

ระบบบริหารงานคุณภาพเกี่ยวข้องกับผู้ดำเนินงานและผู้ใช้ผลผลิตจากการดำเนินงาน เป็นระบบที่จะช่วยให้สามารถนำส่งผลผลิตได้ตรงตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ สอดคล้อง กับความต้องการของผู้ใช้ผลผลิต ขณะเดียวกันระบบการบริหารงานคุณภาพจะช่วยให้ผู้ใช้ ผลผลิตได้รับความพอใจ และมั่นใจว่าสินค้าหรือบริการที่ได้รับมีคุณภาพตรงตามความ ต้องการ โดยองค์ประกอบที่สำคัญประกอบด้วย ๒ ด้านหลักคือ

- ด้านของกระบวนการและผลลัพธ์ที่นำไปสู่การตรวจสอบ
- ด้านระบบการประเมินผลโดยรวมของการวัดประสิทธิภาพการทำงานและการ จัดการตามที่กำหนดไว้

- ๓) ระบบการจัดการการวางแผน (Planning Management System:PMS) หมายถึงระบบการ จัดการการวางแผน ที่ต้องสอดคล้องกับทิศทางเชิงกลยุทธ์ขององค์กรที่กำหนดผ่าน วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ โดยผ่านการจัดการการวางแผนทั้งแผนระยะยาว (Strategic Plan) และระยะสั้น (One-Year-Plan-Budget: OYPB) ที่ต้องสามารถปรับเปลี่ยนได้



ตามความเปลี่ยนแปลงของบริบทและผลการดำเนินงาน ซึ่งจะเป็นการกำหนดทิศทางกลยุทธ์ที่จะช่วยระบุนโยบาย การกิจ เป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่จะประสบความสำเร็จผ่านทางกลยุทธ์ มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้มั่นใจว่า ระบบการจัดการมีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกันกับการดำเนินงาน สามารถทำได้ถูกต้องและมีประสิทธิภาพและมีการตรวจสอบและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

การจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี

ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมควรเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของหน่วยงานอย่างต่อเนื่องเพื่อใช้ในการปรับปรุงแผนปฏิบัติการและ/หรือแผนยุทธศาสตร์ รวมถึงใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี เพื่อตรวจสอบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในแต่ละช่วงเวลาและแต่ละปี รวมถึงการวิเคราะห์และเรียนรู้ผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมา เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลการปฏิบัติงาน ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน จากนั้นจึงนำแผนยุทธศาสตร์มาใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์นั้นมีผลสัมฤทธิ์สูงสุด

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีนั้น ควรพิจารณาช่วงระยะเวลาดำเนินการ เพื่อให้สามารถจัดทำแผนฯ ดังกล่าวได้สอดคล้องกับปฏิทินงบประมาณประจำปี รวมทั้งควรจัดให้มีการประชุมหรือการหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในหน่วยงานระดับกระทรวง และระดับหน่วยงานทั้งหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถจัดลำดับความสำคัญของการนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ ตลอดจนเพื่อให้สามารถบูรณาการโครงการ แผนงานด้านต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรสนับสนุนยุทธศาสตร์

กระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการให้มีการพิจารณาจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามมาตรการ โครงการ หรือกิจกรรมสำคัญ ภายใต้ยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัดและกลยุทธ์หลักต่างๆ ที่ได้จัดลำดับความสำคัญไว้ในตอนต้น เพื่อให้มั่นใจว่าแผนงานที่ต้องดำเนินการนั้นมีทรัพยากรที่จำเป็นมาสนับสนุนให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

การจัดกระบวนการมอบหมายภาระงาน

กระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการให้มีการมอบหมายภาระงานและความรับผิดชอบในงานตามยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาที่กำหนดขึ้นทั้ง ๕ ด้าน ตลอดจนมาตรการ โครงการหรือกิจกรรมสำคัญให้กับหน่วยงาน รวมทั้งบุคลากรให้ได้รับทราบอย่างชัดเจน และให้กิจกรรมการมอบหมายภาระงานดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติราชการประจำปี ในช่วงเวลาต่อเนื่องกับการจัดทำแผนงบประมาณของหน่วยงาน โดยควรจะต้องให้มีการกลไกการประเมินผลการปฏิบัติงานและการจูงใจบุคลากรที่สอดคล้องกับระดับความสำเร็จของยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์หลัก ตลอดจนมาตรการ โครงการ หรือกิจกรรมสำคัญที่รับผิดชอบ



การติดตามและสรุปผลการดำเนินงานระหว่างปี

กระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการให้มีการประชุมติดตามผลงานเป็นระยะๆอย่างต่อเนื่อง เช่นรายเดือน รายไตรมาส ราย ๖ เดือน ทั้งในระดับผู้บริหาร และระดับหน่วยงาน พร้อมทั้งจัดให้มีเครื่องมือสนับสนุนที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ เช่น การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุน ซึ่งจะมุ่งเน้นการติดตามเพื่อให้ทราบถึงความก้าวหน้าของโครงการ กิจกรรมสำคัญต่างๆ รวมทั้งเป็นการประเมินความเปี่ยงเบน แปรปรวนระหว่างผลงานที่เกิดขึ้นจริงกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งจะนำไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

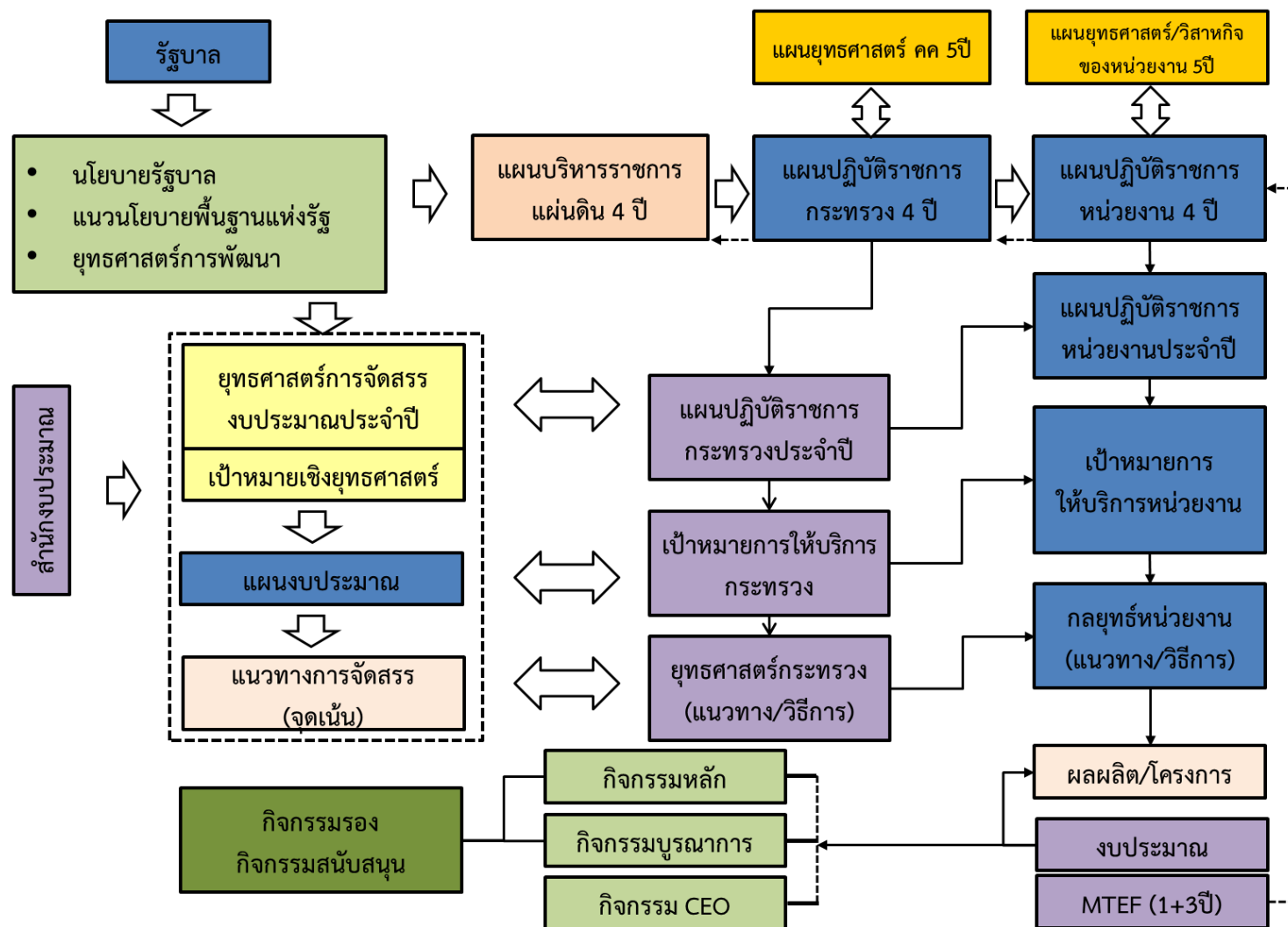
การติดตามและสรุปผลการดำเนินงานประจำปี

กระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการให้มีการติดตามและประเมินผลงานประจำปีรวมทั้งพัฒนาห้องประชุม/ห้องบัญชาการ และจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงาน ซึ่งจะเป็กิจกรรมที่มีความสำคัญและสอดคล้องกับการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี เนื่องจาก เป็นการเปิดโอกาสให้ทบทวนถึงผลสำเร็จของยุทธศาสตร์ กลยุทธ์หลัก ตัวชี้วัด เป้าหมาย ตลอดจนมาตรการ โครงการ หรือกิจกรรมสำคัญตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตลอดจนเป็นการทบทวนถึงปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งการประเมิน

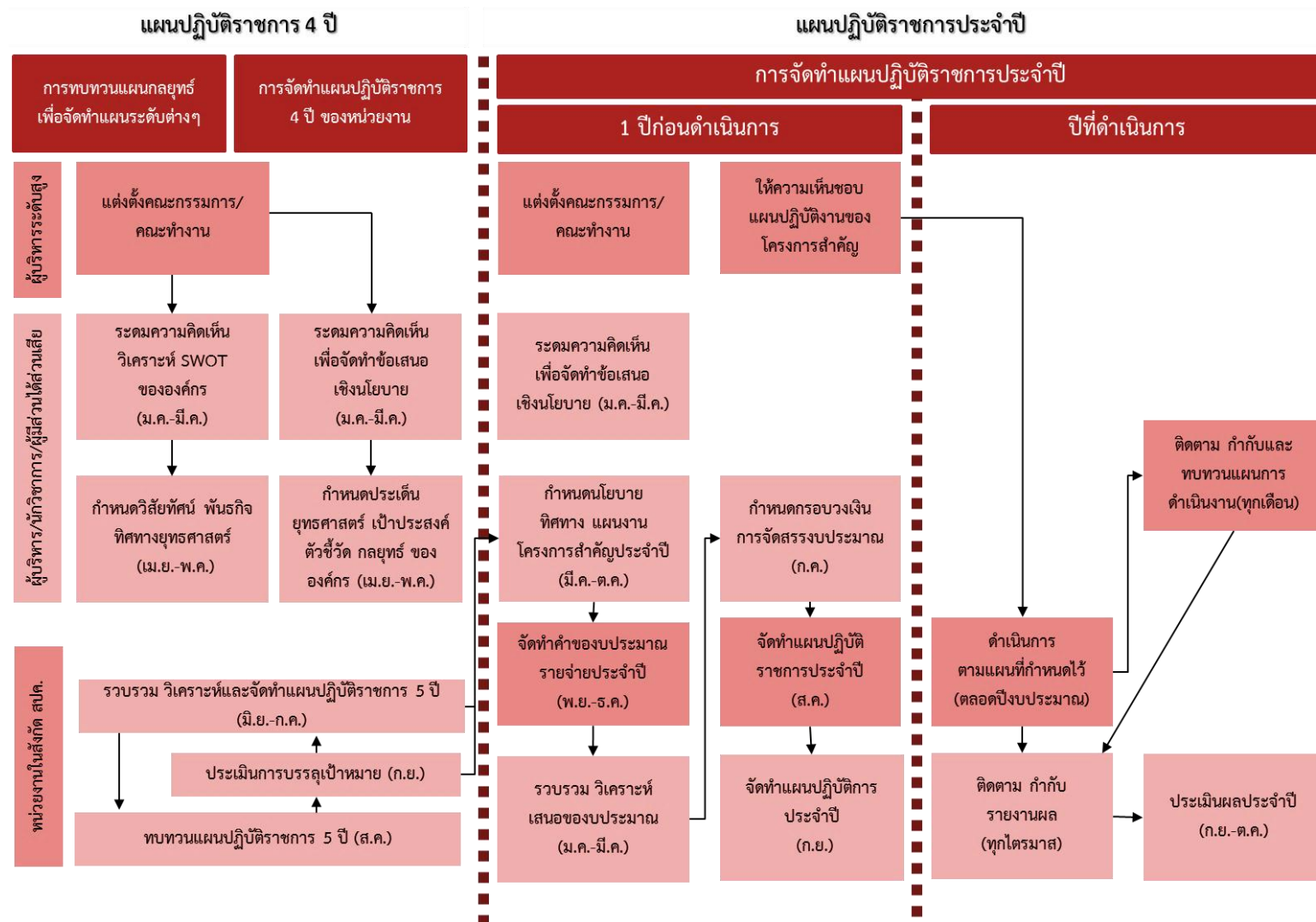
สถานการณ์ทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อเป็นข้อมูลนำเข้าที่สำคัญในการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด กลยุทธ์หลัก ตลอดจนมาตรการ โครงการ หรือกิจกรรมสำคัญของการจัดทำแผนปฏิบัติการในปีถัดไป

การประเมินผลเมื่อสิ้นสุดแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

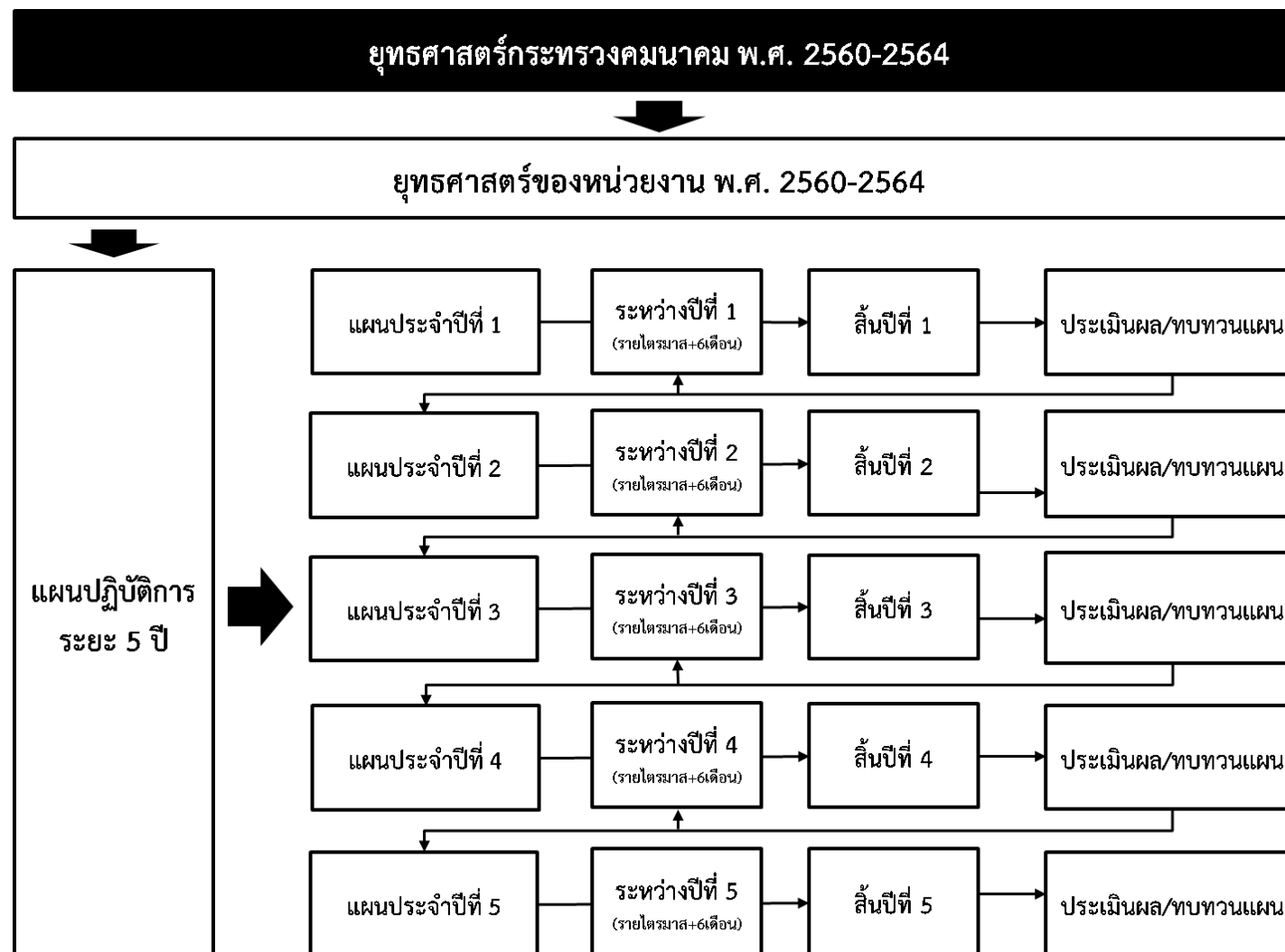
กระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการให้มีการประเมินผลแบบรวบยอดเพื่อสรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ รวมทั้งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ซึ่งผลสรุปนี้จะสามารถนำมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของข้อมูลนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมในระยะต่อไป



รูปที่ ๕.๒-๒ ระบบการจัดการการวางแผนงานภาพรวมระดับกระทรวงคมนาคม



รูปที่ ๕.๒-๓ กรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ๔ ปี และแผนปฏิบัติราชการประจำปี



รูปที่ ๕.๒-๔ วงจรการจัดการยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

ภาคผนวก:

ก แผนที่ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

ข คำอธิบายตัวชี้วัด

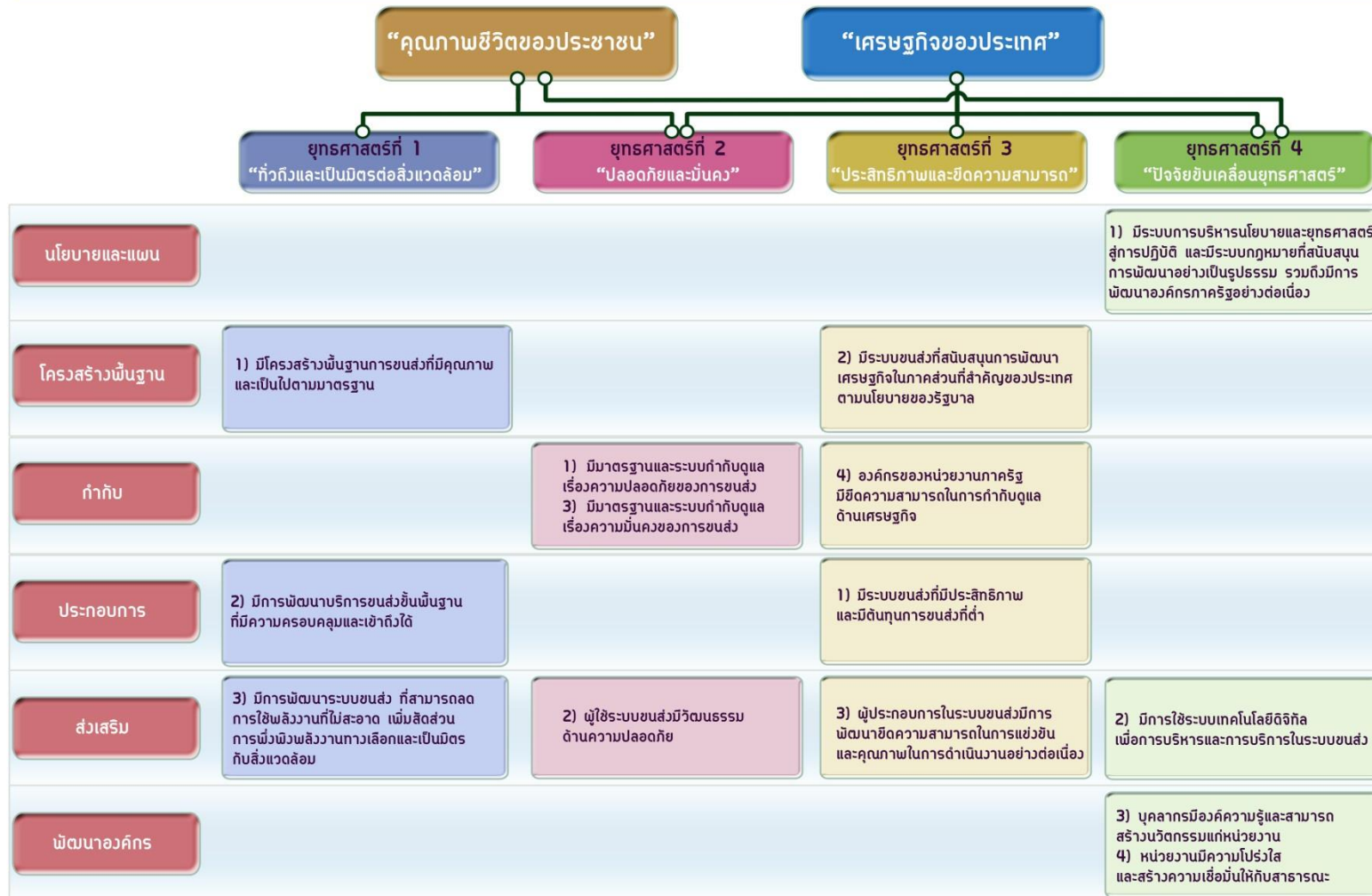




ภาคผนวก ก แผนที่ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

วิสัยทัศน์ :

“พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน”





ภาคผนวก ข คำอธิบายตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ : มิติจากการประเมินภายนอก

๑. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศไทยในดัชนีความสามารถในการแข่งขัน
ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum

คำอธิบายตัวชี้วัด

ปัจจุบันมีการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ โดยสถาบันนานาชาติประกอบด้วย World Economic Forum (WEF), IMD และ World Bank โดยมีการให้คะแนนในมิติต่างๆ รวมทั้งด้านการขนส่งโดยเน้นไปที่คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ การจัดอันดับโดย World Bank ใช้ค่า Logistics Performance Index (LPI) แต่มีได้ดำเนินการเป็นประจำทุกปี ขณะที่ สถาบัน IMD มีได้มีการเผยแพร่คะแนนและอันดับของดัชนีด้านการขนส่งในรายละเอียด การกำหนดตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์ครั้งนี้จึงเลือกใช้ผลการจัดอันดับฯ ของ WEF โดยใช้ตัวชี้วัดคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวม ซึ่งในปี ๒๕๕๘/๒๕๕๙ ประเทศไทยได้คะแนน ๔.๐ (คะแนนเต็มคือ ๗) คิดเป็นอันดับที่ ๗๑ จาก ๑๔๐ เขตเศรษฐกิจทั่วโลก และเมื่อเทียบในหมวดเดียวกันประเทศมาเลเซียจะได้คะแนน ๕.๖ คิดเป็นอันดับที่ ๑๖ ซึ่งมีความดีกว่าประเทศไทยมาก จึงได้กำหนดค่าเป้าหมายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศไทยในระยะ ๕ ปีข้างหน้าให้มีคะแนนเท่ากับ ๕.๖ ส่วนค่าเป้าหมายปีระหว่างกลางคำนวณตามสัดส่วนจำนวนโครงการขนส่งขนาดใหญ่ที่แล้วเสร็จในปีนั้น

ข้อมูลพื้นฐานของอันดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศไทย ซึ่งจัดโดย WEF ย้อนหลัง ๓ ปี มีดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๖/ ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๗/ ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๘/ ๒๕๕๙
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวม			
• คะแนน	๔.๕	๔.๑	๔.๐
• อันดับ	๖๑	๗๖	๗๑

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๔.๑	๔.๑	๔.๔	๔.๗	๕.๖

เกณฑ์การให้คะแนน

คะแนน	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
ระดับ ๕	> ๔.๑	> ๔.๑	> ๔.๔	> ๔.๗	> ๕.๖
ระดับ ๔	๓.๙ - ๔.๑	๓.๙ - ๔.๑	๔.๒ - ๔.๔	๔.๕ - ๔.๗	๕.๒ - ๕.๖
ระดับ ๓	๓.๗ - ๓.๘	๓.๗ - ๓.๘	๔.๐ - ๔.๑	๔.๓ - ๔.๔	๔.๙ - ๕.๑
ระดับ ๒	๓.๕ - ๓.๖	๓.๕ - ๓.๖	๓.๘ - ๓.๙	๔.๑ - ๔.๒	๔.๖ - ๔.๘
ระดับ ๑	< ๓.๕	< ๓.๕	< ๓.๘	< ๔.๑	< ๔.๖

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.)

แหล่งที่มาของข้อมูล: www.weforum.org



ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ : มิติจากการประเมินภายใน

๒. สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย

๒.๑) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

คำอธิบายตัวชี้วัด

ระบบขนส่งสาธารณะเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีประสิทธิภาพสูง ส่งเสริมการพัฒนาสู่ระบบขนส่งที่ยั่งยืน ลดปัญหาการจราจร การใช้พลังงาน มลพิษและส่งเสริมสภาพแวดล้อมในเมือง ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ประกอบด้วยรถไฟฟ้า เรือโดยสาร รถโดยสารสาธารณะ รถไฟ และรถตุ้) ประมาณ ๓,๐๗๙ ล้านคน-เที่ยวต่อปีหรือเฉลี่ยประมาณ ๘.๔๔ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ขณะที่ปริมาณการเดินทางโดยรวมทั้งหมด (รวมรถยนต์ส่วนบุคคล) อยู่ที่ประมาณ ๙,๓๘๒ ล้านคน-เที่ยวต่อปีหรือเฉลี่ยประมาณ ๒๕.๗ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน (จากการสำรวจและประเมินโดยแบบจำลองการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM) ของ สนข.) ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ ๓๒.๘

ภายในปี ๒๕๖๓ การก่อสร้างรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทจะแล้วเสร็จเพิ่มอีกประมาณ ๒๐๐ กม.รวมเป็น ๓๐๐ กม. ขณะที่ ขสมก. ยังมีแผนจัดซื้อรถโดยสาร NGV และรถโดยสารไฟฟ้าเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถรองรับตามความต้องการที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\frac{\text{ปริมาณผู้เดินทาง (BTS+MRT+ARL+รถไฟ+รถโดยสารสาธารณะ+รถตุ้โดยสาร+BRT+เรือโดยสาร) (คน-เที่ยว/ปี)}}{\text{จำนวนเที่ยวการเดินทางที่เกิดขึ้นทั้งหมด (คน-เที่ยว/ปี)}} \times ๑๐๐$$

หมายเหตุ: ต้องมีการปรับข้อมูลปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรวมของทุกรูปแบบจากการนำค่าเฉลี่ยจำนวนเที่ยวต่อของ ๑ เที่ยวการเดินทางจากต้นทางไปปลายทางของผู้โดยสารมาปรับซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะไดจากการสำรวจภาคสนาม (ผลสำรวจ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ = ๑.๖๕ เที่ยวต่อคน)

ผลการคำนวณค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๘

① ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการ BTS (ล้านคน-เที่ยวต่อปี)	๒๒๙.๓๐๒
② ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการ MRT (ล้านคน-เที่ยวต่อปี)	๙๕.๐๑๙
③ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการ ARL (ล้านคน-เที่ยวต่อปี)	๑๙.๓๐๘
④ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟ (ล้านคน-เที่ยวต่อปี)	๘.๙๖๙
⑤ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการ BRT (ล้านคน-เที่ยวต่อปี)	๕.๑๕๐
⑥ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง และรถตุ้โดยสารประจำทาง (ล้านคน-เที่ยวต่อปี)*	๔,๖๒๑.๘๘๑
⑦ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือโดยสาร (ล้านคน-เที่ยวต่อปี)**	๑๐๑.๑๔๕
⑧ ปริมาณผู้เดินทางรวมในเขตเมืองหลัก (ล้านคน-เที่ยวต่อปี) (รวมผู้เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว)	๙,๓๘๒.๑๗๖
⑨ ค่าเฉลี่ยของจำนวนเที่ยวต่อของผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ต่อ ๑ เที่ยวการเดินทางจากต้นทางไปปลายทาง***	๑.๖๕
⑩ รวมจำนวนเที่ยวการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ = ①+②+③+④+⑤+⑦	๕,๐๘๐.๗๗๕
⑩ จำนวนเที่ยวการเดินทาง (จากต้นทางไปปลายทาง) ของผู้โดยสารที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ = ⑩ ÷ ⑨	๕,๐๘๐.๗๗๕ ÷ ๑.๖๕ = ๓,๐๗๙.๒๕๘
ค่าตัวชี้วัด = ⑩ ÷ ⑧ x ๑๐๐	= (๓,๐๗๙.๒๕๘ ÷ ๙,๓๘๒.๑๗๖) x ๑๐๐ = ๓๒.๘๒

หมายเหตุ : * ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง และรถตุ้โดยสารใช้ข้อมูลจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM) ของ สนข. เนื่องจากข้อมูลของ ขสมก. และ ขบ. ไม่ครอบคลุมรถโดยสารประจำทางและรถตุ้โดยสารประจำทางทั้งหมด



** ข้อมูลผู้โดยสารเรือโดยสาร รวมข้อมูลเรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย เรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา เรือยนต์ข้ามฟาก เรือยนต์เฟลโบจักรยาว เรือโดยสารคลองแสนแสบ และเรือโดยสารคลองพระโขนง จากสถิติจราจรปี ๒๕๕๗ ของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

*** ข้อมูลได้จากวิเคราะห์ผลการสำรวจของโครงการของ สนข.

ปีของข้อมูลที่ใช้ : ปี ๒๕๕๕ ยกเว้นข้อมูลของ BTS และเรือโดยสาร เป็นข้อมูลปี ๒๕๕๗

ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ร้อยละ)

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓๒.๘๒	๓๒.๘๗	๓๓.๐๒	๓๓.๗๒	๓๔.๖๕

หมายเหตุ: ตัวเลขปีฐานและค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ ใช้ตามผลการศึกษาคำแนะนำโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ของ สนข. ส่วนค่าเป้าหมายปีระหว่างกลางคำนวณตามสัดส่วนจำนวนโครงการรถไฟฟ้าที่แล้วเสร็จในปีนั้น

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมด เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้นๆ
ระดับ ๔	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ เกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ เกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕
ระดับ ๑	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมด ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๑๕

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: รฟม. / รฟท. / ขสมก. / ขบ. / กทม. / จท.

หน่วยงานผู้ประมวลผลข้อมูล: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

หน่วยงานผู้รับผิดชอบรวบรวมข้อมูล: สนข. / BTSC / รฟม. / SRTET / รฟท. / ขสมก. / ขบ. / กทม. / จท.

แหล่งที่มาของข้อมูล:

- ข้อมูลปริมาณผู้เดินทางภายในเมืองทั้งหมด (คนต่อปี) จะใช้ข้อมูลจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ข้อมูลปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการ (คนต่อปี) จากหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้
 - รถไฟฟ้า BTS จากบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC)
 - รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
 - รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ ARL ของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (SRTET)
 - รถไฟ จากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
 - รถโดยสารประจำทาง และรถตู้โดยสาร จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Extended Bangkok Urban Model: eBUM) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยใช้ข้อมูลองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ในการเปรียบเทียบ
 - รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit, BRT) จากกรุงเทพมหานคร (กทม.)
 - เรือโดยสาร จากกรมเจ้าท่า (จท.)
- ข้อมูลค่าเฉลี่ยของจำนวนเที่ยวต่อของผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ต่อ ๑ เที่ยวบินการเดินทางจากต้นทางไปปลายทาง (๑.๖๕ เที่ยวต่อคน) ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม ทั้งนี้ ข้อมูลนี้สามารถใช้อ้างอิงได้ในปีต่อไป หากพิจารณาเห็นสมควรว่า ยังไม่ต้องการปรับปรุงข้อมูล แต่หากจะต้องมีการปรับปรุงเพื่อให้ข้อมูลมีความทันสมัยและสอดคล้องตามสภาพความเป็นจริงจะต้องมีการกำหนดหน่วยงานผู้รับผิดชอบที่จะดำเนินการในปีต่อไป



ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ : มิติจากการประเมินภายใน

๒. สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย

๒.๒) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง

คำอธิบายตัวชี้วัด

ในปี ๒๕๕๘ มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ประกอบด้วยรถไฟฟ้า เรือโดยสาร รถโดยสารสาธารณะ รถไฟ และรถตุ้) ประมาณ ๔๖๗.๑ ล้านคน-เที่ยวต่อปี หรือเฉลี่ยประมาณ ๑.๓ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ขณะที่ปริมาณการเดินทางระหว่างเมืองโดยรวมทั้งหมด (รวมรถยนต์ส่วนบุคคล) อยู่ที่ประมาณ ๙๒๙.๑ ล้านคน-เที่ยวต่อปี หรือเฉลี่ยประมาณ ๒.๕ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน (แบบจำลอง e-BUM ของสนข.) ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ ๕๐.๒๘

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\frac{\text{ปริมาณผู้เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ (ทางอากาศ + ทางรถไฟ + รถโดยสารประจำทาง) (คน-เที่ยว/ปี)}}{\text{จำนวนผู้เดินทางระหว่างเมืองทั้งหมด (คน-เที่ยว/ปี)}} \times ๑๐๐$$

ผลการคำนวณค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๘

ปริมาณผู้เดินทางของแต่ละรูปแบบ (ล้านคน-เที่ยวต่อปี)	
① ปริมาณผู้เดินทางทางอากาศ (ภายในประเทศ-ทอท.)	๔๗.๒๓๐
② ปริมาณผู้เดินทางทางอากาศ (ภายในประเทศ-ทย.)	๑๕.๘๒๑
③ ปริมาณผู้เดินทางระหว่างเมืองทางรถไฟ	๓๕.๔๘๓
④ ปริมาณผู้เดินทางระหว่างเมืองโดยรถโดยสารประจำทาง	๓๖๘.๕๘๗
⑤ ปริมาณผู้เดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งหมด (รวมผู้เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว)	๙๒๙.๑๐๕
ค่าตัวชี้วัด ⑥ = (①+②+③+④) ÷ ⑤	$= (๔๗.๒๓๐+๑๕.๘๒๑+๓๕.๔๘๓+๓๖๘.๕๘๗) \div ๙๒๙.๑๐๕$ $= ๕๐.๒๘$

ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ร้อยละ)

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๕๐.๙๔	๕๑.๕๙	๕๒.๒๕	๕๒.๙๐	๕๓.๕๖

หมายเหตุ: ตัวเลขปีฐานและค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ ใช้ตามผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร เพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ของ สนข. ส่วนค่าเป้าหมายปีระหว่างกลางใช้วิธีแบ่งเท่ากันทุกปี

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้นๆ
ระดับ ๔	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ เกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ เกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕
ระดับ ๑	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ เกินร้อยละ ๑๕



หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: ทอท. / ทย. / รฟท. / ขบ.

หน่วยงานผู้ประมวลผลข้อมูล: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

หน่วยงานผู้รับผิดชอบรวบรวมข้อมูล: ทอท. / ทย. / รฟท. / ขบ. / สนข.

แหล่งที่มาของข้อมูล:

- ๑) ข้อมูลปริมาณผู้โดยสารในการเดินทาง (คน-เที่ยวต่อปี) จากหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้
 - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
 - กรมท่าอากาศยาน (ทย.)
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
 - กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) (ใช้ข้อมูลจากแบบจำลองด้านจราจรและขนส่งของ สนข.)
- ๒) ข้อมูลปริมาณผู้เดินทางระหว่างเมืองรวม (คน-เที่ยวต่อปี) และข้อมูลปริมาณผู้เดินทางระหว่างเมืองโดยรถโดยสาร (คน-เที่ยวต่อปี) ใช้ผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model, NAM) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ : มิติจากการประเมินภายใน

๓. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
(จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ต่อประชากรหนึ่งแสนคน)

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินระดับความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม โดยใช้อัตรา “จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน” ทั้งนี้ แม้ข้อมูลฐาน “การเดินทางคัน-กิโลเมตร” จะสะท้อนถึงปริมาณการเดินทางที่แตกต่างกันในแต่ละปี แต่มีประเทศในกลุ่ม IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) เพียง ๒๒ ประเทศเท่านั้นที่มีการเก็บข้อมูลดังกล่าวอย่างครบถ้วนต่อเนื่อง ดังนั้น จึงเสนอให้ใช้ “จำนวนประชากร” เป็นข้อมูลฐาน ซึ่งปัจจุบันตัวชี้วัดนี้ถูกใช้เปรียบเทียบในระดับสากลจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ United Nations (UN) และ World Health Organization (WHO)

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม}}{\text{จำนวนประชากร}} \times ๑๐๐,๐๐๐$$

สถิติย้อนหลัง (อัตราเฉลี่ยลดลงร้อยละ ๑๐.๔ ต่อปี ลดลงต่ำสุดร้อยละ ๒.๖ ลดลงสูงสุดร้อยละ ๑๕.๗ ต่อปี)

รายการ	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร (คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน)	๑๔.๘๒	๑๓.๕๗	๑๑.๕๘	๙.๗๙	๙.๕๔

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๘.๕๘	๗.๗๒	๖.๙๕	๖.๒๖	๕.๖๓

หมายเหตุ: แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ กำหนดตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยมีค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ ให้ต่ำกว่า ๓๐ รายต่อประชากรแสนคน ในส่วนของคค. ปรับตัวชี้วัดโดยนับเฉพาะการเสียชีวิตบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม โดยมีการเสนอกลยุทธ์ซึ่งมีแผนงาน/โครงการลดอุบัติเหตุ ครอบคลุมด้านวิศวกรรมและผู้ใช้ทางโดยเฉพาะในกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ รถจักรยานยนต์ และรถสาธารณะ

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางถนนลดลงจากค่าเป้าหมายมากกว่าร้อยละ ๕
ระดับ ๔	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางถนนลดลงจากค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางถนนทำได้ตามค่าเป้าหมาย
ระดับ ๒	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางถนนเพิ่มสูงขึ้นกว่าค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๑	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางถนนเพิ่มสูงขึ้นกว่าค่าเป้าหมายมากกว่าร้อยละ ๕

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: จำนวนผู้เสียชีวิต: กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
จำนวนประชากร: สำนักงานสถิติแห่งชาติ



ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ : มิติจากการประเมินภายใน

๔. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

คำอธิบายตัวชี้วัด

ต้นทุนค่าขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโลจิสติกส์ (ประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่ง ต้นทุนคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการ) โดยต้นทุนค่าขนส่งถือเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ การลดสัดส่วนของต้นทุนการขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (Gross Domestic Product :GDP) แสดงถึงประสิทธิภาพการขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยทั่วไปสัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP ควรมีค่าลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปีหรืออย่างน้อยที่สุดจะต้องไม่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๆ

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\text{ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP หน่วย (ร้อยละ)} = \frac{\text{ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ารวม (ล้านบาท)}}{\text{GDP (ล้านบาท)}} \times 100$$

หมายเหตุ: ข้อมูลทั้งหมดเป็นภาพรวมในรอบ ๑ ปีปฏิทิน (มกราคม – ธันวาคม) และใช้ราคาตลาด (Market price) ของปีที่จัดทำตัวชี้วัด

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศใน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีค่าเท่ากับ ร้อยละ ๗.๔๐ (ใช้ข้อมูลปี ๒๕๕๘ จากหน่วยงาน ไม่มีการคำนวณ)

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๗.๓	๗.๓	๗.๓	๗.๒	๖.๙

หมายเหตุ: ค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ ส่วนค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๐ เป็นไปตามเป้าหมายของ คค. ที่ให้กับสำนักงานงบประมาณ ขณะที่ค่าเป้าหมายแต่ละปีคิดจากสัดส่วนจำนวนโครงการรถไฟระหว่างเมืองและโครงการด้านการขนส่งทางน้ำและชายฝั่งที่แล้วเสร็จ ทำให้เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและน้ำให้สูงขึ้น ซึ่งสามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าลงได้

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าต่ำกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ ๔	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๒
ระดับ ๓	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๔
ระดับ ๒	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๖
ระดับ ๑	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๖

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)



ยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ ๑.๑: ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มีความเรียบตามมาตรฐาน (IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕)

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลักของประเทศในภาพรวม ให้เป็นไปตามกลยุทธ์ที่ ๑.๑ และ ๑.๓ โดยเลือกใช้ “คุณภาพของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน” ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง ซึ่งถือเป็นโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศไทย ในการเป็นตัวแทนเพื่อตรวจวัดคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลักของประเทศโดยรวม ทั้งนี้ ได้เลือกใช้ “ค่าความเรียบตามมาตรฐาน (International Roughness Index: IRI)” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดคุณภาพของผิวทางในทางวิศวกรรมทางหลวงที่ใช้งานกันอย่างแพร่หลาย เป็นเครื่องมือในการตรวจ และใช้เป้าหมายของกรมทางหลวงที่จะพัฒนาโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศให้มีค่า IRI ไม่เกินกว่า ๓.๕ เป็นกรอบในการประเมิน

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\frac{\text{ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่มีค่า IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕}}{\text{ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั้งหมด}} \times ๑๐๐$$

สำหรับข้อมูลพื้นฐานของร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มีความเรียบตามมาตรฐานย้อนหลัง ๓ ปี มีดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘
ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่มีค่า IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕	๘๓.๒๙	๘๒.๒๑	๘๒.๑๐

ที่มา: กรมทางหลวง

จากข้อมูลย้อนหลังจะพบว่า กรมทางหลวงยังไม่สามารถเพิ่มสัดส่วนของทางหลวงแผ่นดินที่มีค่าดัชนีความเรียบได้ตามเป้าหมาย และสัดส่วนดังกล่าวยังมีค่าลดลงอีกด้วย (ลดลงประมาณร้อยละ ๑.๕) อย่างไรก็ตาม การบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดินสายหลักให้มีคุณภาพได้มาตรฐานถือเป็นงานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ กรมทางหลวงจึงควรกำหนดเป้าหมายให้มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นเป้าหมายที่มีความท้าทาย

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
ร้อยละ ๘๒	ร้อยละ ๘๒	ร้อยละ ๘๔	ร้อยละ ๘๖	ร้อยละ ๘๘

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕ เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้นๆ
ระดับ ๔	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕ ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๒
ระดับ ๓	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕ ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๔
ระดับ ๒	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕ ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๖
ระดับ ๑	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕ ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๖

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กรมทางหลวง

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ฐานข้อมูลระบบบำรุงทาง สำนักงานบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง



ยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม										
ตัวชี้วัดที่ ๑.๒: สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารหรือสถานีรถไฟ ภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง										
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดระดับการให้บริการและความครอบคลุมเข้าถึงได้ของระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในการเดินทางระหว่างเมือง ซึ่งประกอบไปด้วยระบบรถโดยสารประจำทาง (บขส.) และระบบรถไฟโดยสาร (รฟท.) ให้เป็นไปตามกลยุทธ์ที่ ๑.๒ โดยเลือกใช้ “ระดับการเข้าถึง (Accessibility)” เป็นเครื่องมือหลัก โดยอาศัยการคำนวณจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ เพื่อประเมินว่าในพื้นที่ที่มีการเดินทาง ๑ ชั่วโมง โดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารในการกำกับของ ขบ. (ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีทั้งสิ้น ๑๒๑ แห่ง) และสถานีรถไฟและป้ายหยุดรถในการกำกับของ รฟท. (ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีทั้งสิ้น ๕๓๓ แห่ง) สามารถครอบคลุมประชากรตามทะเบียนราษฎรทั้งสิ้นคิดเป็นร้อยละเท่าใดของประชากรทั้งประเทศไทย สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้: $\frac{\text{จำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานได้ภายในเวลา ๑ ชั่วโมง}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมดของประเทศไทย}} \times ๑๐๐$ อนึ่ง จากการทบทวนผลการศึกษาคำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคในหลายจังหวัด พบว่าความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมักอยู่ในระดับประมาณ ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อให้สะดวกต่อการประเมินตัวชี้วัดครั้งนี้ จึงกำหนดให้รัศมีการเดินทาง ๑ ชั่วโมง เทียบเท่ากับรัศมี ๓๐ กิโลเมตรโดยประมาณ ทั้งนี้ จากประเมินพบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีประชากรที่สามารถเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีรถไฟในระดับการเข้าถึงที่ ๑ ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๕๙ ของประชากรทั้งประเทศ										
ค่าเป้าหมาย <table border="1"><thead><tr><th>ปี ๒๕๖๐</th><th>ปี ๒๕๖๑</th><th>ปี ๒๕๖๒</th><th>ปี ๒๕๖๓</th><th>ปี ๒๕๖๔</th></tr></thead><tbody><tr><td>ร้อยละ ๗๘</td><td>ร้อยละ ๗๙</td><td>ร้อยละ ๘๐</td><td>ร้อยละ ๘๑</td><td>ร้อยละ ๘๒</td></tr></tbody></table>	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ร้อยละ ๗๘	ร้อยละ ๗๙	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๑	ร้อยละ ๘๒
ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔						
ร้อยละ ๗๘	ร้อยละ ๗๙	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๘๑	ร้อยละ ๘๒						
เกณฑ์การให้คะแนน <table border="1"><tbody><tr><td>ระดับ ๕</td><td>ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้นๆ</td></tr><tr><td>ระดับ ๔</td><td>ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๐.๑ - ๐.๕</td></tr><tr><td>ระดับ ๓</td><td>ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๐.๖ - ๑.๐</td></tr><tr><td>ระดับ ๒</td><td>ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๑.๑ - ๒.๐</td></tr><tr><td>ระดับ ๑</td><td>ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๒.๑ ขึ้นไป</td></tr></tbody></table>	ระดับ ๕	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้นๆ	ระดับ ๔	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๐.๑ - ๐.๕	ระดับ ๓	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๐.๖ - ๑.๐	ระดับ ๒	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๑.๑ - ๒.๐	ระดับ ๑	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๒.๑ ขึ้นไป
ระดับ ๕	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้นๆ									
ระดับ ๔	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๐.๑ - ๐.๕									
ระดับ ๓	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๐.๖ - ๑.๐									
ระดับ ๒	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๑.๑ - ๒.๐									
ระดับ ๑	ร้อยละของประชากรที่เข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานในเวลา ๑ ชม. ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๒.๑ ขึ้นไป									
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กรมการขนส่งทางบก, การรถไฟแห่งประเทศไทย										
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม										



ยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ ๑.๓: สัดส่วนการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ)

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดระดับการให้บริการและความครอบคลุมเข้าถึงได้ของระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สอดคล้องกับกลยุทธ์ที่ ๑.๒ โดยเลือกใช้ “สัดส่วนของเที่ยวการเดินทางโดยสารระบบรถไฟฟ้าต่อเที่ยวการเดินทางทั้งหมด (Mode Share)” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดเดียวกับตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์ที่ ๗ เป้าประสงค์ที่ ๒ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ในการประเมิน ทั้งนี้สัดส่วนของเที่ยวการเดินทางจะได้รับการสำรวจและประเมินโดยแบบจำลองการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM) ของ สนข.

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\frac{\text{จำนวนเที่ยวการเดินทางที่เกิดจากการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า (เที่ยว/วัน)}}{\text{จำนวนเที่ยวการเดินทางที่เกิดขึ้นทั้งหมด (เที่ยว/วัน)}} \times 100$$

สำหรับข้อมูลย้อนหลัง ๓ ปี มีดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘
ร้อยละของเที่ยวการเดินทางโดยสารระบบรถไฟฟ้า	ร้อยละ ๓.๒	ร้อยละ ๓.๕	ร้อยละ ๔.๐

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
ร้อยละ ๕.๐	ร้อยละ ๕.๘	ร้อยละ ๖.๖	ร้อยละ ๑๐.๔	ร้อยละ ๑๕.๐

หมายเหตุ: ค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ ส่วนค่าเป้าหมายปีระหว่างกลางคำนวณตามสัดส่วนจำนวนโครงการรถไฟฟ้าที่แล้วเสร็จในปีนั้น

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ร้อยละของสัดส่วนเที่ยวการเดินทางโดยสารระบบรถไฟฟ้าต่อเที่ยวการเดินทางรวม เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้นๆ
ระดับ ๔	ร้อยละของสัดส่วนเที่ยวการเดินทางโดยสารระบบรถไฟฟ้าต่อเที่ยวการเดินทางรวม ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๑ - ๒
ระดับ ๓	ร้อยละของสัดส่วนเที่ยวการเดินทางโดยสารระบบรถไฟฟ้าต่อเที่ยวการเดินทางรวม ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๓ - ๕
ระดับ ๒	ร้อยละของสัดส่วนเที่ยวการเดินทางโดยสารระบบรถไฟฟ้าต่อเที่ยวการเดินทางรวม ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๖ - ๑๐
ระดับ ๑	ร้อยละของสัดส่วนเที่ยวการเดินทางโดยสารระบบรถไฟฟ้าต่อเที่ยวการเดินทางรวม ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ร้อยละ ๑๑ ขึ้นไป

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, การรถไฟแห่งประเทศไทย, กรุงเทพมหานคร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



ยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม										
ตัวชี้วัดที่ ๑.๔: ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ										
คำอธิบายตัวชี้วัด มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดระดับการรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุ ในรูปแบบของการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design) สนับสนุนให้สังคมเกิดความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับกลยุทธ์ที่ ๑.๔ โดยเลือกใช้ “จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ หรือแบบ Universal Design” เป็นเครื่องวัดผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ ทั้งนี้สถานีขนส่งผู้โดยสารที่เข้าข่ายการพิจารณาประกอบด้วย สถานีขนส่งผู้โดยสาร (ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๒๑ สถานี) สถานีรถไฟ (ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจำนวนทั้งสิ้น ๕๓๓ สถานี) สถานีรถไฟฟ้ามหานครและบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจำนวนทั้งสิ้น ๗๗ สถานี) สถานีรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT (ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๒ สถานี) และท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและในคลองในเขตกรุงเทพมหานคร (ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจำนวนทั้งสิ้น ๘๑ ท่า) รวมทั้งสิ้น ๘๒๔ สถานี ทั้งนี้การคำนวณให้คิดตามจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี สำหรับรายละเอียดอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับคนพิการในสถานที่บริการภาคขนส่ง จะต้องสอดคล้องกับกฎหมายจำนวน ๓ ฉบับ ดังนี้ ● กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะและบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. ๒๕๕๖ ของกระทรวงคมนาคม ● กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ หรือบริการสาธารณะอื่นเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. ๒๕๕๕ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ● กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา พ.ศ. ๒๕๔๘ กระทรวงมหาดไทย สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้: $\frac{\text{จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ}}{\text{จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทุกระบบทั้งหมดที่มีอยู่ในปีประเมิน}} \times 100$ หมายเหตุ: ตัวชี้วัดดังกล่าวนี้เป็นตัวชี้วัดใหม่ จึงยังไม่มีเคยมีการคำนวณหรือเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานไว้ อย่างไรก็ตามการดำเนินการสามารถทำได้โดยง่ายและไม่ก่อให้เกิดภาระงบประมาณเป็นจำนวนมาก จึงเสนอให้หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลและเริ่มใช้ตัวชี้วัดดังกล่าวนี้ในการประเมินตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นต้นไป สำหรับรายละเอียดเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องจัดให้มีภายในสถานที่บริการภาคขนส่งสามารถสืบค้นได้จาก “สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ตุลาคม ๒๕๕๘) คู่มือการให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกแก่คนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุสำหรับหน่วยงานที่ให้บริการภาคขนส่ง, ภาคผนวก ฉ”										
ค่าเป้าหมาย										
<table border="1"><thead><tr><th>ปี ๒๕๖๐</th><th>ปี ๒๕๖๑</th><th>ปี ๒๕๖๒</th><th>ปี ๒๕๖๓</th><th>ปี ๒๕๖๔</th></tr></thead><tbody><tr><td>ร้อยละ ๑๐</td><td>ร้อยละ ๒๐</td><td>ร้อยละ ๓๐</td><td>ร้อยละ ๔๐</td><td>ร้อยละ ๕๐</td></tr></tbody></table>	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ร้อยละ ๑๐	ร้อยละ ๒๐	ร้อยละ ๓๐	ร้อยละ ๔๐	ร้อยละ ๕๐
ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔						
ร้อยละ ๑๐	ร้อยละ ๒๐	ร้อยละ ๓๐	ร้อยละ ๔๐	ร้อยละ ๕๐						



เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้นๆ
ระดับ ๔	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๑๕
ระดับ ๑	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้นๆ เกินร้อยละ ๑๕

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: กรมการขนส่งทางบก, การรถไฟแห่งประเทศไทย, การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย, กรมเจ้าท่า และ กรุงเทพมหานคร

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

การพัฒนากระบวนการขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ ๑.๕: ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้
เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปีนั้นๆ

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดผลการดำเนินงานเพื่อการใช้พลังงานสิ้นเปลืองและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ตามกลยุทธ์ที่ ๑.๕ โดยเลือกใช้ “อัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับกรณีฐาน (Base-Line Scenario หรือ Business-as-usual)” เพื่อเป็นตัวชี้วัดในการประเมินผล ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวนี้เป็นตัวชี้วัดเดียวกับตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์ที่ ๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

ผลการประเมินปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมในภาคการขนส่งทั้งประเทศที่จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.)

$$\frac{\text{ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ถูกปล่อยจากภาคขนส่งภายในประเทศตามผลการดำเนินงานจริง (ล้านตัน)}}{\text{ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ถูกปล่อยจากภาคขนส่งตามกรณีฐาน หรือ BAU (ล้านตัน)}} \times 100$$

สำหรับข้อมูลพื้นฐานของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกย้อนหลัง มีดังนี้

ปี พ.ศ.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กรณี BAU (ล้านตัน-เทียบเท่า CO ₂)	ค่าเป้าหมาย ในการลดก๊าซเรือนกระจก (ล้านตัน-เทียบเท่า CO ₂)	เป้าหมายค่าสูงสุด (เพดาน) ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ล้านตัน-เทียบเท่า CO ₂)
๒๕๕๘	๖๕.๗๑	๘.๓๓	๕๗.๓๘
๒๕๕๙	๖๖.๕๓	๙.๑๗	๕๗.๓๖

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศของ สนช.

อย่างไรก็ตาม ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมในภาคการขนส่งทั้งประเทศ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) มีค่าเท่ากับ ๖๕.๗๑ Mt-CO₂ พบว่ามีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับกรณีปกติในปีเดียวกัน (พ.ศ. ๒๕๕๘) คือ ๖๕.๗๑ Mt-CO₂ ซึ่งจะทำให้เห็นว่าที่ผ่านมา การลดก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งยังไม่สามารถทำได้ตามแผนที่กำหนด เนื่องจากสัดส่วนการใช้การขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ รวมทั้งการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักนั้น มีสัดส่วนที่น้อยมาก อย่างไรก็ตาม หากสามารถดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ จนบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ จะช่วยให้การลดก๊าซเรือนกระจกสามารถเกิดขึ้นได้ตามแผนที่กำหนดไว้ การกำหนดเป้าหมายในระยะ ๕ ปีข้างหน้าด้วยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคการขนส่ง จึงเป็นเป้าหมายที่เป็นไปได้และมีความท้าทาย



ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
ลดลงร้อยละ ๑.๐	ลดลงร้อยละ ๒.๐	ลดลงร้อยละ ๓.๐	ลดลงร้อยละ ๕.๐	ลดลงร้อยละ ๗.๐

หมายเหตุ: ค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ ขณะที่ค่าเป้าหมายตาม TPI ซึ่งอ้างอิงจากแผนขนส่งยั่งยืนฯ ตั้งเป้าหมายในช่วงปี ๒๕๖๐-๒๕๖๓ จะลดลงร้อยละ ๑๕ ต่อปี สำหรับกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีโครงการรถไฟฟ้า รถไฟระหว่างเมือง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (mode shift) อาทิ การสนับสนุนการเปลี่ยนจากรถใช้น้ำมันเป็นรถไฟฟ้า การจัดการความต้องการในการเดินทาง (TDM- Transport Demand Management) จะอยู่นอกภารกิจโดยตรงของกระทรวงคมนาคม จึงกำหนดค่าเป้าหมายที่ร้อยละ ๗

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	อัตราการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคขนส่งเมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน สูงกว่าค่าเป้าหมายมากกว่าร้อยละ ๕
ระดับ ๔	อัตราการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคขนส่งเมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน สูงกว่าหรือต่ำกว่าค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	อัตราการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคขนส่งเมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	อัตราการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคขนส่งเมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๑๕
ระดับ ๑	อัตราการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคขนส่งเมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายมากกว่าร้อยละ ๑๕

ในการคำนวณร้อยละของอัตราการลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นผลจากการดำเนินงานเพื่อกำหนดค่าระดับคะแนนที่ได้รับในแต่ละปี ทำได้โดย

$$\left(1 - \frac{\text{ร้อยละของการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเมื่อเทียบกับกรณีฐานที่สามารถทำได้จริง}}{\text{ร้อยละของการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเมื่อเทียบกับกรณีฐานตามเป้าหมายในปีนั้นๆ}} \right) \times 100$$

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



ยุทธศาสตร์ที่ ๒ “การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง”

ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค.

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินระดับความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม โดยใช้ “จำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อการเดินทางล้านคัน-กิโลเมตร” สำหรับสาเหตุที่ใช้จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตเพราะถือว่าเป็นเหตุการณ์ที่มีความรุนแรงสูงสุด ส่วนปริมาณการเดินทางหน่วย คัน-กิโลเมตร หมายถึง จำนวนรถที่เดินทางบนถนนทั้งหมดคูณกับระยะทางเดินทางเฉลี่ย ซึ่งสามารถสะท้อนถึงปริมาณการเดินทาง

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงาน มีดังนี้:

จำนวนครั้งของอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิต (ครั้งต่อปี)

ระยะทางในการเดินทางบนโครงข่ายถนน (๑,๐๐๐ ล้านคัน — กิโลเมตร ต่อปี)

ผลการคำนวณค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๘

① จำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกรมทางหลวง (ครั้งต่อปี)	๑,๖๐๙
② จำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกรมทางหลวงชนบท (ครั้งต่อปี)	๒๔๔
③ จำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ครั้งต่อปี)	๑๔
④ ระยะทางในการเดินทางบนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวง (พันล้านคัน-กม. ต่อปี)	๒๕๖.๑๘๒
⑤ ระยะทางในการเดินทางบนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงชนบท (พันล้านคัน-กม. ต่อปี)	๓๕.๔๕๔
⑥ ระยะทางในการเดินทางบนโครงข่ายถนนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (พันล้านคัน-กม. ต่อปี)	N/A
ค่าตัวชี้วัด ⑦ = (①+②+③) ÷ (④+⑤+⑥)*	$(๑,๖๐๙+๒๔๔) ÷ (๒๕๖.๑๘๒+๓๕.๔๕๔)$ = ๖.๓๕

หมายเหตุ: N/A คือ ขาดข้อมูลระยะทางในการเดินทางบนทางพิเศษ จึงยังไม่ได้ใช้ข้อมูลของทางพิเศษในการวิเคราะห์ค่าตัวชี้วัด

ปีของข้อมูลที่ใช้ : ปี ๒๕๕๘

ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ครั้งต่อพันล้านคัน-กิโลเมตร)

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๔.๗๒	๔.๕๕	๔.๓๙	๔.๒๓	๔.๐๗

หมายเหตุ: ตัวเลขเป้าหมายและค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ ใช้ตามผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศของ สนข. และมีการเสนอกกลยุทธ์ซึ่งมีแผนงาน/โครงการลดอุบัติเหตุครอบคลุมด้านวิศวกรรมและผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ รถจักรยานยนต์ และรถสาธารณะ มีข้อสังเกตว่าค่าตัวชี้วัดเป้าหมายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ลดลงมากเมื่อเทียบกับค่าตัวชี้วัดในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งเท่ากับ ๖.๓๕ ครั้ง/พันล้านคัน-กม. เนื่องจากว่า ค่าตัวชี้วัดในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ นั้นเป็นค่าที่เกิดขึ้นจริงในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายเดิม (ที่ตั้งไว้ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เช่นกัน) คือ ๕.๐๔ ครั้ง/พันล้านคัน-กม. ในขณะที่การกำหนดค่าเป้าหมายในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ นั้น สนข. ได้ยึดแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเทียบกับเป้าหมายเดิม คือ ๕.๐๔ ครั้ง/พันล้านคัน-กม.



เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน เป็นไปตามเป้าหมายในปีนั้นๆ หรือลดลงต่ำกว่า
ระดับ ๔	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๒๐
ระดับ ๑	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๒๐

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ทล. / ทช. / กทพ.

แหล่งที่มาของข้อมูล: ใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

- จำนวนครั้งของอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิต (ครั้งต่อปี)
- ระยะทางในการเดินทางบนโครงข่ายถนน (๑,๐๐๐ ล้านคัน-กิโลเมตร ต่อปี)



ยุทธศาสตร์ที่ ๒ “การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง”

ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ อัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงของการขนส่งทางรถไฟ

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความรุนแรงจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางรางของประเทศในภาพรวม โดยใช้ “จำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตต่อการให้บริการล้านกิโลเมตร” ทั้งนี้จำนวนอุบัติเหตุจะอ้างอิงจากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

จำนวนอุบัติเหตุระดับเหตุอันตรายร้ายแรงและระดับสำคัญของการขนส่งทางรถไฟ (ครั้งต่อปี)

ระยะกิโลเมตรทำการรวมของรถไฟ (ล้านกิโลเมตร – เทียว ต่อปี)

หมายเหตุ: อัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงถึงระดับเหตุอันตรายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับรถไฟต่อระยะกิโลเมตรทำการ (กิโลเมตร-เทียว) ของขบวนรถไฟให้บริการโดยสารและขนส่งสินค้ารวมตลอดปี

ผลการคำนวณค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๘

① จำนวนอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงถึงระดับเหตุอันตรายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ (ครั้งต่อปี)	๑๒
② ระยะกิโลเมตรทำการรวมของรถไฟ (ล้าน กม.-เทียว ต่อปี)	๓๑.๐๕๒
ค่าตัวชี้วัด ③=①÷②	= ๑๒ ÷ ๓๑.๐๕๒ = ๐.๓๘๖๔

ค่าเป้าหมาย (ครั้งต่อล้านกิโลเมตร-เทียว)

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๐.๓๘๖๔	๐.๓๘๖๔	๐.๓๖๐๙	๐.๓๓๕๔	๐.๑๙๐๐

หมายเหตุ: ตัวเลขเป้าหมายและค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ ใช้ตามผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศของ สนข. ส่วนตัวเลขแต่ละปีเป็นผลมาจากสัดส่วนจำนวนโครงการรถไฟทางคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จในปีนั้นๆ ทำให้อุบัติเหตุลดลง

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางรถไฟ เป็นไปตามเป้าหมายในปีนั้นๆ หรือลดลงต่ำกว่า
ระดับ ๔	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางรถไฟ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ไม่เกิน ๑.๕ เท่า
ระดับ ๓	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางรถไฟ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่า ๑.๕ เท่า แต่ไม่เกิน ๒.๐ เท่า
ระดับ ๒	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางรถไฟ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่า ๒.๐ เท่า แต่ไม่เกิน ๒.๕ เท่า
ระดับ ๑	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางรถไฟ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่า ๒.๕ เท่า

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: รฟท. สนข.

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: รฟท.

แหล่งที่มาของข้อมูล: ใช้ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

- จำนวนอุบัติเหตุระดับเหตุอันตรายร้ายแรง และเหตุอันตรายสำคัญของการขนส่งทางรถไฟ (ครั้งต่อปี)
- ระยะกิโลเมตรทำการของขบวนรถไฟ (ล้านกิโลเมตร-เทียว ต่อปี)



ยุทธศาสตร์ที่ ๒ “การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง”

ตัวชี้วัดที่ ๒.๓ อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพในการจัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยใช้ “จำนวนอุบัติเหตุจากการเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำทั่วประเทศ ต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมดตลอดปี” สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\frac{\text{จำนวนอุบัติเหตุจากการเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำทั่วประเทศ}}{\text{จำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด}}$$

จำนวนเที่ยวเรือเป็นข้อมูลจากกรมเจ้าท่า ซึ่งประกอบด้วย

- เรือด่วนเสียบแม่น้ำเจ้าพระยา
- เรือโดยสารคลองพระโขนง
- เรือยนต์ข้ามฟาก
- เรือท่องเที่ยวบริเวณแม่น้ำและทะเล
- เรือยนต์เฟลดาใบจักรยาว
- เรือขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล (เรือค้าต่างประเทศ และ เรือค้าชายฝั่ง)
- เรือโดยสารคลองแสนแสบ
- เรือขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

ผลการคำนวณค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๘

① จำนวนครั้งของอุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ (ครั้งต่อปี)	๒๗
② จำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด (ล้านเที่ยวต่อปี)	๒.๘๓๑
ค่าตัวชี้วัด ③ = ① ÷ ②	$= ๒๗ \div ๒.๘๓๑ = ๙.๕๔$

ปีของข้อมูลที่ใช้ : - จำนวนครั้งของอุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ ข้อมูล ปี ๒๕๕๘
- จำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด ข้อมูล ปี ๒๕๕๗

ค่าเป้าหมาย (ครั้งต่อล้านเที่ยว)

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๘.๖๔	๘.๓๕	๘.๐๕	๗.๗๕	๗.๔๕

หมายเหตุ: ตัวเลขปีฐานและค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ ใช้ตามผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถแข่งขันของประเทศของ สนข. ส่วนตัวเลขแต่ละปีเป็นผลมาจากการบรรจุโครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยทางน้ำหลายโครงการ อาทิ โครงการศูนย์ควบคุมการเดินเรือ การติดตั้งระบบโทรศัพท์วงจรปิด ศูนย์ควบคุมจราจรในพื้นที่ เป็นต้น



เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางน้ำ เป็นไปตามเป้าหมายในปีนั้นๆ หรือลดลงต่ำกว่า
ระดับ ๔	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางน้ำ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางน้ำ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางน้ำ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๒๐
ระดับ ๑	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางน้ำ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๒๐

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กรมเจ้าท่า (จท.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กรมเจ้าท่า (จท.)

แหล่งที่มาของข้อมูล: รวบรวมข้อมูลจากกรมเจ้าท่า (จท.) ดังนี้

- จำนวนอุบัติเหตุจากการเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำทั่วประเทศ (ครั้งต่อปี)
- จำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด (เที่ยวต่อปี)



ยุทธศาสตร์ที่ ๒ “การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง”

ตัวชี้วัดที่ ๒.๔ การเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินจำนวนอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางอากาศในภาพรวม โดยใช้สูตร “จำนวนครั้งของอุบัติเหตุของการขนส่งทางอากาศ (ครั้งต่อปี) โดยนับรวมเหตุตั้งแต่ที่เกิดตั้งแต่ผู้โดยสารขึ้นบนอากาศยานจนถึงลงเป็นเหตุที่ทำให้อากาศยานเสียหายมาก หรือทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต หรืออากาศยานสูญหาย โดยพิจารณาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ภายในน่านฟ้าตามเขตแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (Flight Information Region, FIR)

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

จำนวนครั้งของอุบัติเหตุของการขนส่งทางอากาศ (ครั้งต่อปี)

ผลการคำนวณค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๘

จำนวนอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศใน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีค่าเท่ากับ ๖ ครั้งต่อปี
(ใช้ค่าจากหน่วยงาน ไม่มีการคำนวณ)

ค่าเป้าหมาย (ครั้งต่อปี)

กำหนดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัด คือ ไม่ให้มีการเกิดอุบัติเหตุ

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๐	๐	๐	๐	๐

หมายเหตุ: ตัวเลขปีฐานและค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ ใช้ตามผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร เพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศของ สนข.

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดเท่ากับค่าเป้าหมาย (ค่าตัวชี้วัด = ๐)
ระดับ ๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดมากกว่าค่าเป้าหมาย (ค่าตัวชี้วัด > ๐)

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กลุ่มงานนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ (กนย.) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



หมายเหตุ: ตัวชี้วัดการเกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศ ดังกล่าวข้างต้น เป็นผลการศึกษาภายใต้โครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศของ สนข. โดยที่ปรึกษา มีข้อสังเกตว่า ตัวชี้วัดดังกล่าวเป็นการใช้เฉพาะจำนวนครั้งของอุบัติเหตุของการขนส่งทางอากาศ (ครั้งต่อปี) โดยไม่ขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ ซึ่งไม่สะท้อนถึงประสิทธิภาพการให้บริการ ที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอแนะเป็นทางเลือกเพิ่มเติม หากในอนาคตทางกระทรวงคมนาคมจะพิจารณาปรับตัวชี้วัดนี้เพิ่มเติม โดยใช้สูตรต่อไปนี้

$$\left[\frac{\text{จำนวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุทั้งปี}}{\text{จำนวนเที่ยวบินทั้งปี}} \right] \times ๑,๐๐๐,๐๐๐$$

โดยผลการคำนวณค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๘ พบว่า จำนวนอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางอากาศใน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวน ๕ ครั้ง และมีจำนวนเที่ยวบิน ๘๓๑,๙๑๐ เที่ยวบิน จึงมีค่าตัวชี้วัดเท่ากับ ๖.๐๑ ครั้งต่อล้านเที่ยวบิน

ซึ่งกระทรวงคมนาคมอาจกำหนดค่าเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดนี้ใหม่เป็นดังนี้ คือ

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๖.๐๐	๕.๘๐	๕.๖๐	๕.๔๐	๕.๒๐

โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ระดับ ๕	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางอากาศ เป็นไปตามเป้าหมายในปีนั้นๆ หรือลดลงต่ำกว่า
ระดับ ๔	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางอากาศ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ ไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางอากาศ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางอากาศ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๒๐
ระดับ ๑	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางอากาศ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้นๆ มากกว่าร้อยละ ๒๐



ยุทธศาสตร์ที่ ๒ “การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง”

ตัวชี้วัดที่ ๒.๕ ระดับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยทางการบิน

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นตัวชี้วัดระดับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยทางการบินจากการกระทำแทรกแซงที่มีขอบโดยกฎหมาย ปล้น จี้ ยึด อากาศยาน ซึ่งสะท้อนถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ โดยการวัดจะวัดจาก ๒ ส่วน ประกอบด้วย ๑) ระดับความสามารถในการคัดกรองวัตถุอันตราย (Dangerous Goods) ตามประกาศ กพท. (หรือมาตรฐาน ICAO) และ ๒) เหตุการณ์ปล้น จี้ ยึด อากาศยานที่ออกจากประเทศไทย

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

จำนวนครั้งที่พบวัตถุอันตรายบนอากาศยานหรือปลายทาง และจำนวนครั้งของเหตุการณ์ปล้น จี้ ยึด อากาศยานที่ออกจากประเทศไทย

ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ครั้งต่อปี)

ไม่ควรมีวัตถุหรือสินค้าอันตรายที่ไม่ได้รับอนุญาตนำขึ้นอากาศยาน หรือตรวจพบ ณ ท่าอากาศยานปลายทาง รวมถึง เหตุการณ์ปล้น จี้ ยึด อากาศยานที่ออกจากประเทศไทย จึงกำหนดค่าเป้าหมายเป็นศูนย์ (๐)

รายการ	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
จำนวนครั้งที่พบวัตถุอันตรายบนอากาศยานหรือปลายทาง และจำนวนครั้งของเหตุการณ์ปล้น จี้ ยึด อากาศยานที่ออกจากประเทศไทย	๐	๐	๐	๐	๐

หมายเหตุ: ตัวเลขปีฐานและค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ ใช้ตามผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศของ สนช.

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดเท่ากับค่าเป้าหมาย (ค่าตัวชี้วัด = ๐)
ระดับ ๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดมากกว่าค่าเป้าหมาย (ค่าตัวชี้วัด > ๐)

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ทย. / กพท. / ข้อมูลจากแหล่งข่าว หรือการรายงานจากหน่วยกำกับ / สนช.

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ทย. / กพท. / ข้อมูลจากแหล่งข่าว หรือการรายงานจากหน่วยกำกับ

แหล่งที่มาของข้อมูล:

- ข้อมูลจากกรมท่าอากาศยาน (ทย.) หรือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)
- ข้อมูลจากแหล่งข่าว หรือการรายงานจากหน่วยกำกับ



ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อน
การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ”

ตัวชี้วัดที่ ๓.๑: อัตราการขยายตัวของการลงทุนภาครัฐในระบบขนส่ง (ร้อยละ)

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดการขยายตัวของการลงทุนระบบขนส่งด้วยเงินงบประมาณของรัฐบาล หากรัฐบาลจัดสรรเงินงบประมาณกับภาคขนส่งมากขึ้นทุกปี ย่อมสะท้อนให้เห็นถึงการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่มากขึ้น ส่งผลไปถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศด้วย ในทางกลับกันหากรัฐบาลจัดสรรเงินงบประมาณแก่ภาคขนส่งน้อยลงทุกปี ย่อมทำให้การพัฒนาระบบขนส่งเป็นไปได้ช้า และทำให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศขยายตัวน้อยลงตามไปด้วย

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\left(\frac{\text{งบประมาณที่จัดสรรเฉพาะภาคคมนาคมขนส่งในปีงบประมาณปัจจุบัน}}{\text{งบประมาณที่จัดสรรเฉพาะภาคคมนาคมขนส่งในปีงบประมาณก่อนหน้า}} - ๑ \right) \times ๑๐๐$$

หมายเหตุ: ตัวชี้วัดนี้ยังไม่เคยมีการนำมาใช้วัดผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม จึงยังไม่มีค่าปีฐาน

ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ร้อยละต่อปี)

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐

หมายเหตุ: ค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ ปรับมาจาก “อัตราการขยายตัวของการลงทุนภาครัฐไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ ต่อปี” ตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ โดยเพิ่มเติมการลงทุนเฉพาะภาคคมนาคมขนส่งเท่านั้น

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: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อน
การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ”

ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ)

คำอธิบายตัวชี้วัด

ต้นทุนค่าขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโลจิสติกส์ (ประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่ง ต้นทุนคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการ) โดยต้นทุนค่าขนส่งถือเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ การลดสัดส่วนของต้นทุนการขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (Gross Domestic Product :GDP) แสดงถึงประสิทธิภาพการขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยทั่วไปสัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP ควรมีความลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปีหรืออย่างน้อยที่สุดจะต้องไม่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๆ

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\text{ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP หน่วย (ร้อยละ)} = \frac{\text{ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ารวม (ล้านบาท)}}{\text{GDP (ล้านบาท)}} \times 100$$

หมายเหตุ: ข้อมูลทั้งหมดเป็นภาพรวมในรอบ ๑ ปีปฏิทิน (มกราคม – ธันวาคม) และใช้ราคาตลาด (Market price) ของปีที่จัดทำตัวชี้วัด

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศใน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีค่าเท่ากับ **ร้อยละ ๗.๔๐** (ใช้ข้อมูลปี ๒๕๕๘ จากหน่วยงาน ไม่มีการคำนวณ)

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๗.๓	๗.๓	๗.๓	๗.๒	๖.๙

หมายเหตุ: ค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ ส่วนค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๐ เป็นไปตามเป้าหมายของ คค. ที่ให้กับสำนักงานงบประมาณ ขณะที่ค่าเป้าหมายแต่ละปีคิดจากสัดส่วนจำนวนโครงการรถไฟระหว่างเมืองและโครงการด้านการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งที่แล้วเสร็จ ทำให้เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและน้ำให้สูงขึ้น ซึ่งสามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าลงได้

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าต่ำกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ ๔	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕
ระดับ ๓	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐
ระดับ ๒	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕
ระดับ ๑	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)



ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อน
การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ”

ตัวชี้วัดที่ ๓.๓ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพการใช้งานของระบบการขนส่งของประเทศในภาพรวม การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดทั้งต้นทุนการขนส่ง การใช้พลังงาน และมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สัดส่วนการขนส่งทางรางที่เพิ่มสูงขึ้นจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และแสดงถึงทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

คำนวณหาร้อยละของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด

$$\text{ค่าตัวชี้วัด (ร้อยละ)} = \frac{\text{ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางราง (ล้านตัน)}}{\text{ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทั้งหมด (ล้านตัน)}} \times 100$$

หมายเหตุ: ค่าตัวชี้วัดมีระดับความละเอียดทศนิยม ๒ ตำแหน่ง

ผลการคำนวณสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง โดยคำนวณจากปริมาณสินค้าในหน่วย “ล้านตัน” แยกตามรูปแบบการขนส่งต่างๆ พบว่า สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างปี ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ มีค่าดังนี้

ปริมาณการขนส่งสินค้า	ปี พ.ม. ๒๕๕๗	ปี พ.ม. ๒๕๕๘	ปี พ.ม. ๒๕๕๙
ทางราง (ล้านตัน)	๑๐.๗๙๒	๑๑.๖๔๑	๑๑.๓๓๑
รวมทั้งหมด (ล้านตัน)	๘๐๔.๕๒๑	๘๓๑.๕๑๖	๘๑๕.๑๘๙
สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง (ร้อยละ)	๑.๓๔	๑.๔๐	๑.๓๙

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ จากผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการจัดทำตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณขนส่งสินค้าทางราง โดยวัดจากหน่วย “ล้านตัน-กิโลเมตร” ซึ่งสามารถสะท้อนขีดความสามารถของกระทรวงคมนาคมได้ดีกว่าการใช้สัดส่วนของปริมาณสินค้าในหน่วย “ล้านตัน” และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีการจัดเก็บข้อมูลในลักษณะนี้อยู่แล้ว จึงไม่เป็นภาระแก่หน่วยงาน จากผลการศึกษาของ สนข. พบว่าสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางในปี ๒๕๕๗ มีค่าเท่ากับร้อยละ ๑.๐๕

① ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (ล้านตัน-กม.)	๒,๖๖๖
② ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (ล้านตัน-กม.)	๑๖,๘๕๖
③ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน (ล้านตัน-กม.)	๒๓๕,๒๐๐
④ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ล้านตัน-กม.)	๗๘
ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมทุกรูปแบบ (ล้านตัน-กม.) ⑤ = (①+②+③+④)	๒๕๔,๘๐๐
ค่าตัวชี้วัด ⑥ = (①) ÷ ⑤ x ๑๐๐	๑.๐๕

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ (สนข.)

เมื่อพิจารณาสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางที่ได้รับมาจาก รฟท. เปรียบเทียบกับที่เสนอแนะโดย สนข. พบว่าได้ผลลัพธ์ที่แตกต่างกันและตัวชี้วัดที่ได้จาก สนข. มีค่าแตกต่างจากค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔ จึงเสนอแนะให้ รฟท. นำเสนอข้อมูลสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางทั้งสองรูปแบบควบคู่กันทุกปี



ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ร้อยละ)

กำหนดค่าเป้าหมาย โดยใช้ข้อมูลพื้นฐานที่ได้จากการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ค่าเป้าหมายของสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง ดังนี้

๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
๑.๕๕	๒.๓๑	๒.๘๖	๓.๔๗	๔.๐๐

หมายเหตุ: ปรับตามข้อสรุปของ สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่เสนอต่อสำนักงบประมาณ

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ ๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
ระดับ ๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๒๐ ของค่าเป้าหมาย
ระดับ ๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๒๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๓๕ ของค่าเป้าหมาย
ระดับ ๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๓๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) / การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

แหล่งที่มาของข้อมูล: สถิติการขนส่งสินค้าตามปีงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย



ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อน
การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ”

ตัวชี้วัดที่ ๓.๔ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพการใช้งานของระบบการขนส่งของประเทศในภาพรวมการขนส่งทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดทั้งต้นทุนการขนส่ง การใช้พลังงาน และมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สัดส่วนการขนส่งทางน้ำที่เพิ่มสูงขึ้นจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และแสดงถึงทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

คำนวณหาร้อยละของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดในปี ๒๕๕๗ มีค่าประมาณร้อยละ ๑๑.๕

นอกจากนี้ จากผลการศึกษาโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการจัดทำตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยวัดจากหน่วย “ล้านตัน-กิโลเมตร” ซึ่งสามารถสะท้อนขีดความสามารถของกระทรวงคมนาคมได้ดีกว่าการใช้สัดส่วนของปริมาณสินค้าในหน่วย “ล้านตัน” จากผลการศึกษาของ สนข. พบว่าสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำในปี ๒๕๕๗ มีค่าเท่ากับร้อยละ ๖.๖๒

ผลการคำนวณค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๗

① ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (ล้านตัน-กม.)	๒,๖๖๖
② ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (ล้านตัน-กม.)	๑๖,๘๕๖
③ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน (ล้านตัน-กม.)	๒๓๕,๒๐๐
④ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ล้านตัน-กม.)	๗๘
ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมทุกรูปแบบ (ล้านตัน-กม.) ⑤ = (①+②+③+④)	๒๕๕,๘๐๐
ค่าตัวชี้วัด ⑥ = (②) ÷ ⑤ x ๑๐๐	๖.๖๒

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ (สนข.)

เมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการเก็บข้อมูลที่ จท. ดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบันกับที่เสนอแนะโดย สนข. พบว่าได้ผลลัพธ์ที่แตกต่างกันและตัวชี้วัดที่ได้จาก สนข. ไม่ใกล้เคียงกับค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงเสนอแนะให้กรมเจ้าท่านำเสนอข้อมูลสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำทั้งสองรูปแบบควบคู่กัน

ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ร้อยละ)

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑๑.๗	๑๑.๙	๑๒.๒	๑๒.๖	๑๕.๐

หมายเหตุ: ปรับตามข้อสรุปของ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่เสนอต่อสำนักงบประมาณ



เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ ๕	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ ๔	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย
ระดับ ๓	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๒๐ ของค่าเป้าหมาย
ระดับ ๒	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๒๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๓๕ ของค่าเป้าหมาย
ระดับ ๑	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๓๕ ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) / กรมเจ้าท่า (จท.)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กรมเจ้าท่า (จท.)

แหล่งที่มาของข้อมูล: สถิติการขนส่งสินค้าตามปีงบประมาณของกรมเจ้าท่า



ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อน
การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ”

ตัวชี้วัดที่ ๓.๕ ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(ล้านคนต่อปี)

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงขีดความสามารถในการรองรับความต้องการในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร (air passenger capacity) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเป็นปริมาณการเดินทางรวมของทั้งผู้โดยสารภายในประเทศและผู้โดยสารระหว่างประเทศ

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

ค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๙ (คำนวณโดย ทอท.)

ขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)	๒๕๕๙
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๔๕
ท่าอากาศยานดอนเมือง	๓๐

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ล้านคนต่อปี)

ขีดความสามารถในการรองรับจำนวน ผู้โดยสารต่อปี	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๔๕	๔๕	๔๕	๔๕	๙๐
ท่าอากาศยานดอนเมือง	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐
รวม	๗๕	๗๕	๗๕	๗๕	๑๒๐

หมายเหตุ: ค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ เป็นไปตามแผนการปรับปรุงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ และโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒

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: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

แหล่งที่มาของข้อมูล: ข้อมูลขีดความสามารถที่ใช้ในการออกแบบท่าอากาศยานโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อน
การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ”

ตัวชี้วัดที่ ๓.๖ ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในภูมิภาค (ล้านคนต่อปี)

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงขีดความสามารถในการรองรับความต้องการในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร (air passenger capacity) ในเมืองภูมิภาค หรือนอกพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลของท่าอากาศยาน ทั้งที่อยู่ในสังกัดของ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ซึ่งเป็นปริมาณการเดินทางรวมของทั้งผู้โดยสารภายในประเทศและผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๙ (คำนวณโดย ทอท. และ ทย.) สรุปได้ดังนี้

ขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)	๒๕๕๙
ท่าอากาศยานภูเก็ต	๑๒.๕
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	๒.๕
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	๘.๐
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย	๓.๐
ท่าอากาศยานของ ทย. ทั้งหมด (๒๘ แห่ง)	๒๙.๐
รวมท่าอากาศยานภูมิภาคทั้งหมด	๕๕.๐

ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ล้านคนต่อปี)

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๕๕	๕๕	๕๕	๕๕	๖๖

หมายเหตุ: ค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๔ เป็นไปตามแผนการปรับปรุงท่าอากาศยานในภูมิภาค อาทิ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช มีขีดความสามารถเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ๑.๑ ล้านคนต่อปี เป็น ๔ ล้านคนต่อปี ในปี ๒๕๖๔ /ท่าอากาศยานกระบี่ ขีดความสามารถเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ๓ ล้านคนต่อปีเป็น ๘ ล้านคนต่อปี ในปี ๒๕๖๔ /ท่าอากาศยานสกลนคร ขีดความสามารถเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ๐.๘ ล้านคนต่อปี เป็น ๒.๘ ล้านคนต่อปี ในปี ๒๕๖๔

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: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)/ กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)/ กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)/ กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

แหล่งที่มาของข้อมูล: ข้อมูลขีดความสามารถที่ใช้ในการออกแบบท่าอากาศยานโดย ทอท. และ ทย.



ยุทธศาสตร์ที่ ๓ “การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ”										
ตัวชี้วัดที่ ๓.๗ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินในภาพรวม (ล้านเที่ยวบินต่อปี)										
คำอธิบายตัวชี้วัด เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงขีดความสามารถการรองรับจำนวนเที่ยวบินทั้งหมดในภาพรวมในเมืองภูมิภาค หรือนอกพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลของท่าอากาศยาน ทั้งที่อยู่ในสังกัดของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ซึ่งเป็นจำนวนเที่ยวบินรวมของทั้งผู้โดยสารภายในประเทศและผู้โดยสารระหว่างประเทศ ค่าตัวชี้วัดปี ๒๕๕๙ (คำนวณโดย ทอท. ทย. และ บวท.) สรุปได้ดังนี้ <table border="1"><tr><td>ขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบิน</td><td>๒๕๕๙ (ล้านเที่ยวบินต่อปี)</td></tr><tr><td>รวมท่าอากาศยานทั้งหมด</td><td>๐.๙๐</td></tr></table>	ขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบิน	๒๕๕๙ (ล้านเที่ยวบินต่อปี)	รวมท่าอากาศยานทั้งหมด	๐.๙๐						
ขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบิน	๒๕๕๙ (ล้านเที่ยวบินต่อปี)									
รวมท่าอากาศยานทั้งหมด	๐.๙๐									
ค่าเป้าหมาย (หน่วย: ล้านเที่ยวบินต่อปี) <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>๐.๙๙</td><td>๑.๐๙</td><td>๑.๑๖</td><td>๑.๒๔</td><td>๑.๓๒</td></tr></table>	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	๐.๙๙	๑.๐๙	๑.๑๖	๑.๒๔	๑.๓๒
ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔						
๐.๙๙	๑.๐๙	๑.๑๖	๑.๒๔	๑.๓๒						
เกณฑ์การให้คะแนน <table border="1"><tr><td>ระดับ ๕</td><td>ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย</td></tr><tr><td>ระดับ ๔</td><td>ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าเป้าหมาย</td></tr><tr><td>ระดับ ๓</td><td>ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๕ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของค่าเป้าหมาย</td></tr><tr><td>ระดับ ๒</td><td>ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๐ แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย</td></tr><tr><td>ระดับ ๑</td><td>ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ ๑๕ ของค่าเป้าหมาย</td></tr></table>	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
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: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)/ กรมท่าอากาศยาน (ทย.) / บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.)										
หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)/ กรมท่าอากาศยาน (ทย.) / บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.)										
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)/ กรมท่าอากาศยาน (ทย.) / บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.)										



ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

ตัวชี้วัดที่ ๔.๑: ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคมและนโยบายสำคัญ/พิเศษของรัฐบาล

คำอธิบายตัวชี้วัด

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

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 น้ำหนักความสำคัญที่ให้กับตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นจากแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคมและผลรวมของน้ำหนักของทุกตัวชี้วัดเท่ากับ ๑
- SM หมายถึง คะแนนที่ได้จากการเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด
- 1, 2...n หมายถึง ลำดับที่ของตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นตามแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคม



ค่าเป้าหมาย

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

เกณฑ์การให้คะแนน

ช่วงปรับเกณฑ์การให้คะแนน +/- ๑ ต่อ ๑ คะแนน โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	$\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n}) = ๕$
๔	$\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n}) = ๔$
๓	$\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n}) = ๓$
๒	$\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n}) = ๒$
๑	$\sum (W_{1..n} \times SM_{1..n}) = ๑$

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

ตัวชี้วัดที่ ๔.๒: ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติงานประจำปี
ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทั้งหน่วยงานราชการและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ มีการบริหารงานเพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนดของแต่ละหน่วยงาน และมีพัฒนาการอย่างต่อเนื่อง
- สำหรับหน่วยงานราชการ พิจารณาระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการประจำปีจากการเพิ่มขึ้นของระดับคะแนนของผลการประเมินการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ
- สำหรับหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ พิจารณาระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานประจำปีจากการเพิ่มขึ้นของระดับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ
- กำหนดกลุ่มคะแนนผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติงานประจำปีเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้
 - กลุ่มระดับคะแนนสูงมาก มีระดับคะแนนตั้งแต่ ๔.๒๐ ถึง ๕.๐๐
 - กลุ่มระดับคะแนนสูง มีระดับคะแนนตั้งแต่ ๓.๔๐ แต่ไม่น้อยกว่า ๔.๒๐
 - กลุ่มระดับคะแนนปานกลาง มีระดับคะแนนตั้งแต่ ๒.๖๐ แต่ไม่น้อยกว่า ๓.๔๐
 - กลุ่มระดับคะแนนต่ำ มีระดับคะแนนตั้งแต่ ๑.๘๐ แต่ไม่น้อยกว่า ๒.๖๐
 - กลุ่มระดับคะแนนต่ำมาก มีระดับคะแนนตั้งแต่ ๑.๐๐ แต่ไม่น้อยกว่า ๑.๘๐

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	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกหน่วยงานมีระดับคะแนนผลการประเมินเพิ่มขึ้น ๑ กลุ่มระดับ ยกเว้นหน่วยงานที่มีระดับคะแนนอยู่ในกลุ่มระดับคะแนนสูงมากที่ยังคงมีระดับคะแนนอยู่ในกลุ่มระดับคะแนนสูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับผลคะแนนปีก่อนหน้า
๔.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนมากกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหน่วยงานทั้งหมดมีระดับคะแนนผลการประเมินเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ และไม่มีหน่วยงานใดมีระดับคะแนนผลการประเมินลดลงอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ เมื่อเปรียบเทียบกับผลคะแนนปีก่อนหน้า
๔.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนมากกว่า ๑ ใน ๓ แต่ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหน่วยงานทั้งหมดมีระดับคะแนนผลการประเมินเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ และไม่มีหน่วยงานใดมีระดับคะแนนผลการประเมินลดลงอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ เมื่อเปรียบเทียบกับผลคะแนนปีก่อนหน้า
๓.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนน้อยกว่า ๑ ใน ๓ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมดมีระดับคะแนนผลการประเมินเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ และไม่มีหน่วยงานใดมีระดับคะแนนผลการประเมินลดลงอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ เมื่อเปรียบเทียบกับผลคะแนนปีก่อนหน้า



๓.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกหน่วยงาน มีระดับคะแนนผลการประเมินอยู่ในกลุ่มระดับเดิม เมื่อเปรียบเทียบกับผลคะแนนปีก่อนหน้า
๒.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนน้อยกว่า ๑ ใน ๓ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมดมีระดับคะแนนผลการประเมินลดลงอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ และมีหน่วยงานที่มีระดับคะแนนผลการประเมินเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ เมื่อเปรียบเทียบกับผลคะแนนปีก่อนหน้า
๒.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนน้อยกว่า ๑ ใน ๓ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมดมีระดับคะแนนผลการประเมินลดลงอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ และไม่มีหน่วยงานที่มีระดับคะแนนผลการประเมินเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ เมื่อเปรียบเทียบกับผลคะแนนปีก่อนหน้า
๑.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนมากกว่าหรือเท่ากับ ๑ ใน ๓ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมดมีระดับคะแนนผลการประเมินลดลงอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ และมีหน่วยงานที่มีระดับคะแนนผลการประเมินเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ เมื่อเปรียบเทียบกับผลคะแนนปีก่อนหน้า
๑.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนมากกว่าหรือเท่ากับ ๑ ใน ๓ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมดมีระดับคะแนนผลการประเมินลดลงอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ และไม่มีหน่วยงานใดมีระดับคะแนนผลการประเมินเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ กลุ่มระดับ เมื่อเปรียบเทียบกับผลคะแนนปีก่อนหน้า
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	



ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

ตัวชี้วัดที่ ๔.๓: ระดับความสำเร็จของการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงตามแผนแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย
ของกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐในสังกัดกระทรวงมีการกำหนดเป้าหมาย วางแผน และดำเนินงานด้านการศึกษา ติดตาม และประเมินผลกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำสู่การ แก้ไข ปรับปรุง และ/หรือ พัฒนากฎหมายให้มีความสอดคล้อง กับสถานการณ์และเป็นธรรม ช่วยให้การขับเคลื่อนนโยบายสามารถบรรลุผลได้ดียิ่งขึ้น
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จของการดำเนินการเพื่อแก้ไข ปรับปรุง พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกระทรวง คมนาคม 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

$Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_n$ = จำนวนกฎหมายที่กำหนดเป็นเป้าหมายและบรรจุในแผนปฏิบัติการเพื่อดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง พัฒนาในแต่ละปีงบประมาณ

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	ร้อยละ ๑๐๐
๔	ร้อยละ ๙๐
๓	ร้อยละ ๘๐
๒	ร้อยละ ๗๐
๑	ร้อยละ ๖๐

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

ตัวชี้วัดที่ ๔.๔: ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมาย
ตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้กระทรวงคมนาคม (คค.) มีการบริหารงานแบบบูรณาการภายใน คค. และระหว่างกระทรวงโดยหน่วยงานภายใน คค. ให้ความร่วมมือ ช่วยเหลือ และสนับสนุนการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านการพัฒนาตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
- พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการบรรลุเป้าหมายแต่ละตัวชี้วัดตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของส่วนราชการที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔
- ส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคมต้องร่วมรับผิดชอบผลการดำเนินงานให้บรรลุตามแผนปฏิบัติราชการและเป้าหมายที่กำหนดไว้

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

น้ำหนักความสำคัญที่ให้กับตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นจากแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ และผลรวมของน้ำหนักของทุกตัวชี้วัดเท่ากับ ๑

SM หมายถึง

คะแนนที่ได้จากการเทียบกับระดับความสำเร็จตามเป้าหมายของตัวชี้วัด

๑, ๒...n หมายถึง

ลำดับที่ของตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นตามแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔



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	ร้อยละ ๑๐๐
๔	ร้อยละ ๙๐
๓	ร้อยละ ๘๐
๒	ร้อยละ ๗๐
๑	ร้อยละ ๖๐

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”				
การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ				
ตัวชี้วัดที่ ๔.๕: ระดับความสำเร็จของการใช้ประโยชน์จากผลงานวิจัย พัฒนานวัตกรรม ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม				
คำอธิบายตัวชี้วัด				
- เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งหน่วยงานราชการและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจมีการใช้ความรู้เพื่อนำสู่การพัฒนา และนวัตกรรมภายในองค์กร - พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการใช้ประโยชน์จากผลงานวิจัย พัฒนา นวัตกรรมภายในหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่พัฒนาขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนดในแผนปฏิบัติการ/แผนการดำเนินงานประจำปี				
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	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกหน่วยงานมีการนำผลงานการพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานมาใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม			
๔.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่ร้อยละ ๘๕ แต่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีการนำผลงานการพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานมาใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม			
๔.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่ร้อยละ ๗๐ แต่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีการนำผลงานการพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานมาใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม			
๓.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่ร้อยละ ๕๕ แต่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีการนำผลงานการพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานมาใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม			
๓.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่ร้อยละ ๔๐ แต่น้อยกว่าร้อยละ ๕๕ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีการนำผลงานการพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานมาใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม			
๒.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่ร้อยละ ๓๐ แต่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีการนำผลงานการพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานมาใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม			
๒.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่ร้อยละ ๒๐ แต่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีการนำผลงานการพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานมาใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม			
๑.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่ร้อยละ ๑๐ แต่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีการนำผลงานการพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานมาใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม			
๑.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนน้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีการนำผลงานการพัฒนานวัตกรรมของหน่วยงานมาใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม			
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม				
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กองการเจ้าหน้าที่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม				



ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

ตัวชี้วัดที่ ๔.๖: ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามแผนงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล
ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

- เพื่อให้ทั้งหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงมีการกำหนดเป้าหมาย วางแผน และดำเนินงานด้านการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล (Human Resource Development) ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อยกระดับขีดสมรรถนะของบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามเป้าหมาย
- โดยพิจารณาระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงานประจำปีด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม จากร้อยละเฉลี่ยของการดำเนินการที่แล้วเสร็จเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน

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

$X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ = จำนวนแผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรมด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่ดำเนินการแล้วเสร็จในแต่ละปีงบประมาณ

$Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_n$ = จำนวนแผนงาน/มาตรการ/โครงการ/กิจกรรมด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่กำหนดในแผนงานแต่ละปีงบประมาณ

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	ร้อยละ ๑๐๐
๔	ร้อยละ ๙๐
๓	ร้อยละ ๘๐
๒	ร้อยละ ๗๐
๑	ร้อยละ ๖๐

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กองการเจ้าหน้าที่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”					
การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ					
ตัวชี้วัดที่ ๔.๗: ระดับคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม					
คำอธิบายตัวชี้วัด					
- เพื่อให้ทั้งหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงมีการกำหนดเป้าหมาย วางแผน และดำเนินงานด้านการส่งเสริมคุณธรรมและคสามโปร่งใส และการต่อต้านการทุจริต เพื่อยกระดับความเชื่อมั่นของสาธารณะที่มีต่อการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม - โดยพิจารณาระดับคะแนนจากการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ดำเนินงานโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ - หน่วยงานทั้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงต้องร่วมรับผิดชอบผลการดำเนินงานให้บรรลุตามแผนปฏิบัติการและเป้าหมายที่กำหนดไว้					
ค่าเป้าหมาย					
ปี ๒๕๖๐		ปี ๒๕๖๑		ปี ๒๕๖๒	
๓.๕		๔.๐		๔.๕	
ปี ๒๕๖๓		ปี ๒๕๖๔			
๕.๐		๕.๐			
เกณฑ์การให้คะแนน					
ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน				
๕.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกหน่วยงานมีผลการประเมินมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๐				
๔.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่สองในสามของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด แต่ไม่ครบทุกหน่วยงาน มีผลการประเมินมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ๘๐ และไม่มีหน่วยงานใดมีผลการประเมินน้อยกว่าร้อยละ ๖๐				
๔.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่กึ่งหนึ่งแต่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีผลการประเมินมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ๘๐ และไม่มีหน่วยงานใดมีผลการประเมินน้อยกว่าร้อยละ ๖๐				
๓.๕	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่หนึ่งในสามแต่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีผลการประเมินมากกว่าร้อยละ๘๐ และไม่มีหน่วยงานใดมีผลการประเมินน้อยกว่าร้อยละ ๖๐				
๓.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนตั้งแต่หนึ่งในสี่แต่น้อยกว่าหนึ่งในสามของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีผลการประเมินมากกว่าร้อยละ ๘๐ และไม่มีหน่วยงานใดมีผลการประเมินน้อยกว่าร้อยละ ๖๐				
๒.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวนน้อยกว่าหนึ่งในสี่ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมด มีผลการประเมินมากกว่าร้อยละ ๖๐ แต่ไม่เกินร้อยละ๘๐ และไม่มีหน่วยงานใดมีผลการประเมินน้อยกว่าร้อยละ ๖๐				
๑.๐	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมอย่างน้อยหนึ่งหน่วยงานมีผลการประเมินต่ำกว่าร้อยละ ๖๐				
หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม					
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม					



ยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

ตัวชี้วัดที่ ๔.๘: ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจที่สำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อให้มีอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทัวถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนทุกภาคส่วนได้อย่างดี ทั้งนี้แผนงานโครงการส่วนใหญ่ของกระทรวงคมนาคมมักจะเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก อาทิ ประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการพัฒนาโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม เป็นต้น การวัดประสิทธิภาพการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จของกระทรวงคมนาคมจึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องเป็นตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกระทรวงคมนาคม เนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง

ค่าเป้าหมาย

ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓.๕๐	๔.๐๐	๔.๕๐	๔.๕๐	๔.๕๐

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
๕	ร้อยละ ๑๐๐
๔	ร้อยละ ๙๐
๓	ร้อยละ ๘๐
๒	ร้อยละ ๗๐
๑	ร้อยละ ๖๐

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัด: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม