



แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก  
(พ.ศ. 2554 - 2558)

กองแผนงาน  
กรมการขนส่งทางบก  
กันยายน 2553

## คำนำ

กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนของประเทศเพื่อให้การขนส่งทางถนนเป็นส่วนช่วยสนับสนุนการเจริญเติบโตของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ และในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 กรมการขนส่งทางบกได้มีการจัดโครงสร้างองค์กรใหม่ จึงได้จัดทำแผนทบทวนการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ และการถ่ายทอดตัวชี้วัดเป้าหมายระดับกรมสู่ระดับสำนัก /กองของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ตามแนวทาง การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ หมวด 2 การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อพัฒนาการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกอย่างต่อเนื่องและเข้าสู่เกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554 - 2558 ฉบับนี้ เป็นผลสืบเนื่องจากการจัดทำแผนทบทวนการกำหนดวิสัยทัศน์ฯ ดังกล่าวอันเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร และได้รับความกรุณาจาก รศ. ดร. พสุ เตชะรินทร์ และทีมงาน จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และจัดประชุมเชิงปฏิบัติการสำหรับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก รวมถึง การถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับกรม ฯ สู่ระดับหน่วยงานและบุคคล ข้อมูลดังกล่าวและการวิเคราะห์ บริบท สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับ ใช้เป็นแนวทางในการร่างกำหนดทิศทาง การทำงาน และยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบก ขึ้น เพื่อให้คณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด ค่านิยม และการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ระดับบุคคล ร่วมกันพิจารณาเพื่อให้ร่างทิศทางการทำงานและยุทธศาสตร์มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้สำเร็จได้ต้อง ขอขอบคุณผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการทุกท่าน รศ. ดร. พสุ เตชะรินทร์ และทีมงาน และคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ฯ ที่ได้ร่วมแรงร่วมใจในการระดมความคิดเห็นและร่วมกันคิดวิเคราะห์ เพื่อกำหนดเป็นทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบก และที่สำคัญหลังจากนี้คือการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ จะต้องอาศัยความร่วมมือร่วมแรง ร่วมใจจากบุคลากรทุกระดับของกรมการขนส่งทางบกในการผลักดันแผนงาน /โครงการต่าง ๆ เพื่อให้การพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน บรรลุผลสัมฤทธิ์

กรมการขนส่งทางบก

กันยายน 2553

## สารบัญ

	หน้า
คำนำ	
สารบัญ	
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญของการขนส่งและภาพรวม	1
1.2 ภาพรวมการขนส่งทางถนนและผลกระทบที่เกิดขึ้น	3
1.3 กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก	8
1.4 บริบทที่เกี่ยวข้องและแนวโน้ม	12
1.5 สรุป	16
บทที่ 2 โครงสร้างกรมการขนส่งทางบกและผลการดำเนินงาน	17
2.1 อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และการแบ่งส่วนราชการของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน	17
2.2 ผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก	19
2.3 สรุป	34
บทที่ 3 การมีส่วนร่วมและการวิเคราะห์ SWOT	35
3.1 การมีส่วนร่วมและความคาดหวัง	35
3.2 การวิเคราะห์สถานะแวดล้อม (SWOT Analysis)	38
3.3 สรุป	47
บทที่ 4 แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก	49
4.1 วิสัยทัศน์	49
4.2 พันธกิจ	49
4.3 เป้าประสงค์	49
4.4 ค่านิยมองค์กร	50
4.5 การวางยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของกรมการขนส่งทางบก	50
4.6 สรุป	60
บทที่ 5 การนำแผนไปสู่การปฏิบัติ	61
5.1 การขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ	61
5.2 การติดตามและประเมินผล	62
5.3 สรุป	63
เอกสารอ้างอิง	65

## ภาคผนวก

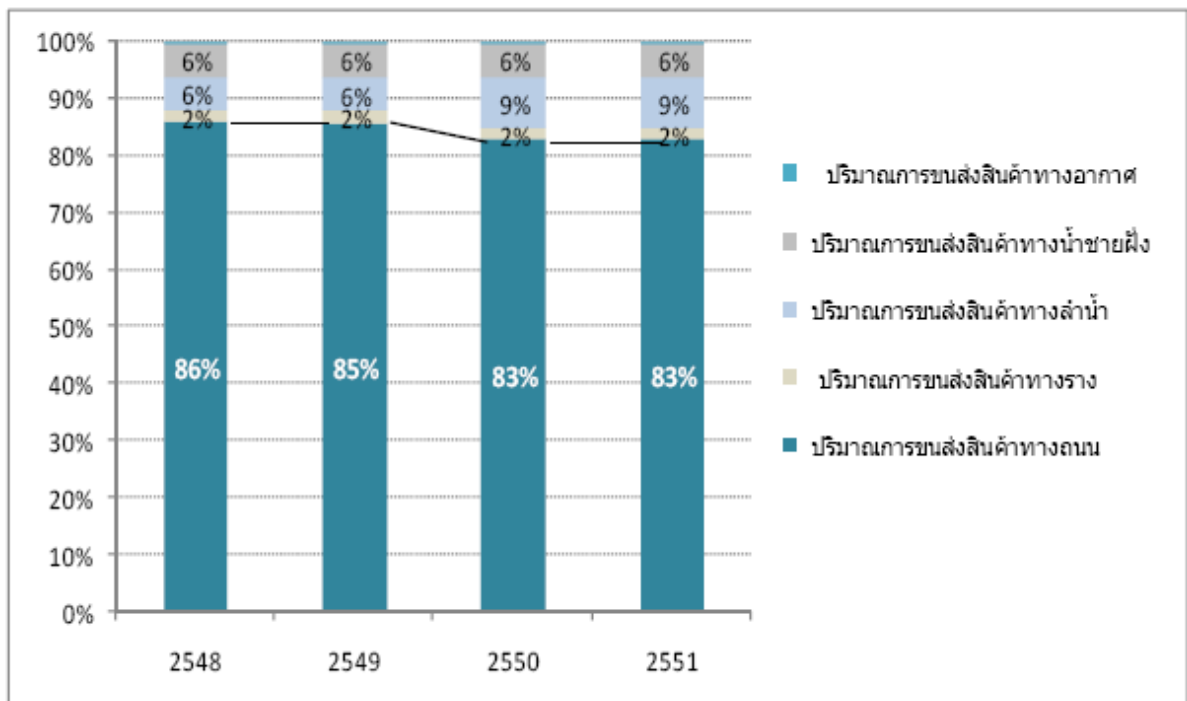
- ก. สถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจากเว็บไซต์กระทรวงคมนาคม
- ข. กรอบแนวคิดในการจัดทำแผน
- ค. กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552
- ง. สถิติผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก
- จ. สรุปความก้าวหน้าโครงการปรับปรุงและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555
- ฉ. คำสั่งกรมการขนส่งทางบกที่ 652/2552 ลงวันที่ 21 ตุลาคม 2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด ค่านิยม และการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ระดับบุคคล
- ช. สรุปผลการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ระดับหน่วยงาน
- ซ. สรุปผลการระดมความคิดเห็นของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2552
- ฅ. ข้อมูลสรุปเบื้องต้นจากการหารือ สำนัก/กอง/กลุ่ม ในการขับเคลื่อนแผนฯ เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความสำคัญของการขนส่งและภาพรวม

การขนส่ง เปรียบเสมือนเส้นเลือดที่นำ ปัจจัยการผลิต และผลผลิต ไปยังที่ต่าง ๆ ที่มีความต้องการ ดังนั้น การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนโดยเปรียบเทียบต่ำจึง เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศอย่างยั่งยืน และยังเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ได้อีกด้วย ที่ผ่านมตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ประเทศไทยมีนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อผลักดันให้เกิดการกระจาย ความเจริญไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ ทำให้ มีการก่อสร้างถนนและขยายถนน 4 ช่องจราจร ไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ ผลที่ตามมาคือการขนส่งทางถนนจึงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศโดยมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 แต่เมื่อไม่นานมานี้ รัฐบาลได้มีนโยบายให้ความสำคัญกับการขนส่งทางรางและทางน้ำสำหรับการขนส่งจำนวนมาก ๆ เนื่องจากการขนส่งทั้งสองรูปแบบมีต้นทุนต่อหน่วยโดยเปรียบเทียบต่ำกว่าการขนส่งทางถนน ซึ่งสามารถสะท้อน โครงสร้างรูปแบบการขนส่งและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งของประเทศได้จากรูปที่ 1.1



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 1.1 แสดงโครงสร้างรูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

จากรูปที่ 1.1 เป็นการแสดงสัดส่วนการขนส่งสินค้าที่สะท้อนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งของประเทศในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2548-2551 โดยจะเห็นว่า การขนส่งทางถนนยังคงมีความสำคัญและมีสัดส่วนมากที่สุด การขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและทางชายฝั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ส่วนการขนส่งทางรางยังคงมีสัดส่วนคงที่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางและทางน้ำยังต้องใช้เวลาดีก่อนข้างมากที่จะปรับเปลี่ยนโครงสร้างให้มีความสมดุลมากยิ่งขึ้น ดังนั้น การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนจึงมีความสำคัญและความจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

นอกจากการขนส่งทางถนนจะมีความสำคัญสำหรับการขนส่งภายในประเทศแล้ว การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยพิจารณาจาก ปริมาณการขนส่งสินค้า ทางถนนระหว่างประเทศทั้งขาเข้าและขาออกสามารถแสดงได้ตาม ตารางที่ 1.1 และในอนาคต คาดว่าจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน เพิ่มมากขึ้นตามความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนในระดับทวิภาคี และพหุภาคีในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) และกรอบอาเซียน เป็นต้น การขนส่งทางถนน ของไทยจึงจะมีความสำคัญในการเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการบริการในภูมิภาคนี้ด้วย

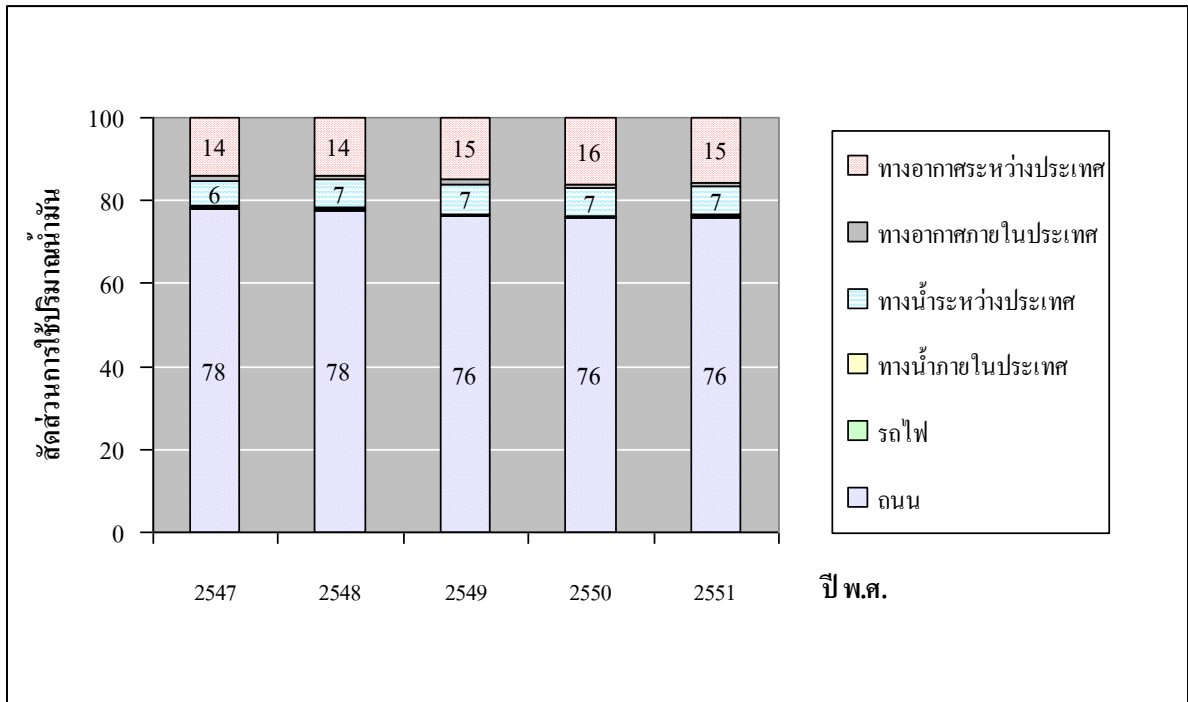
ตารางที่ 1.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขาเข้า - ขาออก

หน่วย : พันตัน

การขนส่งสินค้า	ขาเข้า		ขาออก	
	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551
ทางเรือ	101,774	99,370	92,812	93,907
ทางรถไฟ	77	70	685	296
ทางรถยนต์	3,417	7,737	7,751	8,372
ทางเครื่องบิน	223	241	462	418
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	8,481	6,200	1	2
รวม	113,972	113,618	101,711	102,996

ที่มา : กรมศุลกากร รวบรวมโดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม

การขนส่งทุกประเภท ต้องอาศัยเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนยานพาหนะ เมื่อพิจารณาปริมาณน้ำมันที่ใช้ในภาคการคมนาคมขนส่ง ในปี พ.ศ. 2551 พบว่าการขนส่งทางถนนมีการใช้น้ำมันเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 70 เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่นสามารถแสดงได้ ตามรูปที่ 1.2 การใช้พลังงานจำนวนมากในการขนส่งทางถนนจึงเป็นประเด็น สำคัญในเรื่องของประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาพรวมของประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ได้มีความพยายามในการคิดค้นทดแทนในรูปแบบอื่น ๆ ได้แก่ ไบโอดีเซล เอสทานอล ก๊าซธรรมชาติ พลังงานไฟฟ้า และพลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น ซึ่งปริมาณการใช้พลังงานทดแทนดังกล่าวยังมีไม่มากนัก



ที่มา : ข้อมูลปริมาณน้ำมันที่ใช้ในภาคการขนส่งแยกตามประเภทการขนส่ง จัดเก็บโดยกรมพัฒนาพลังงานและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

### รูปที่ 1.2 แสดงสัดส่วนการใช้ปริมาณน้ำมันแยกตามประเภทการขนส่ง

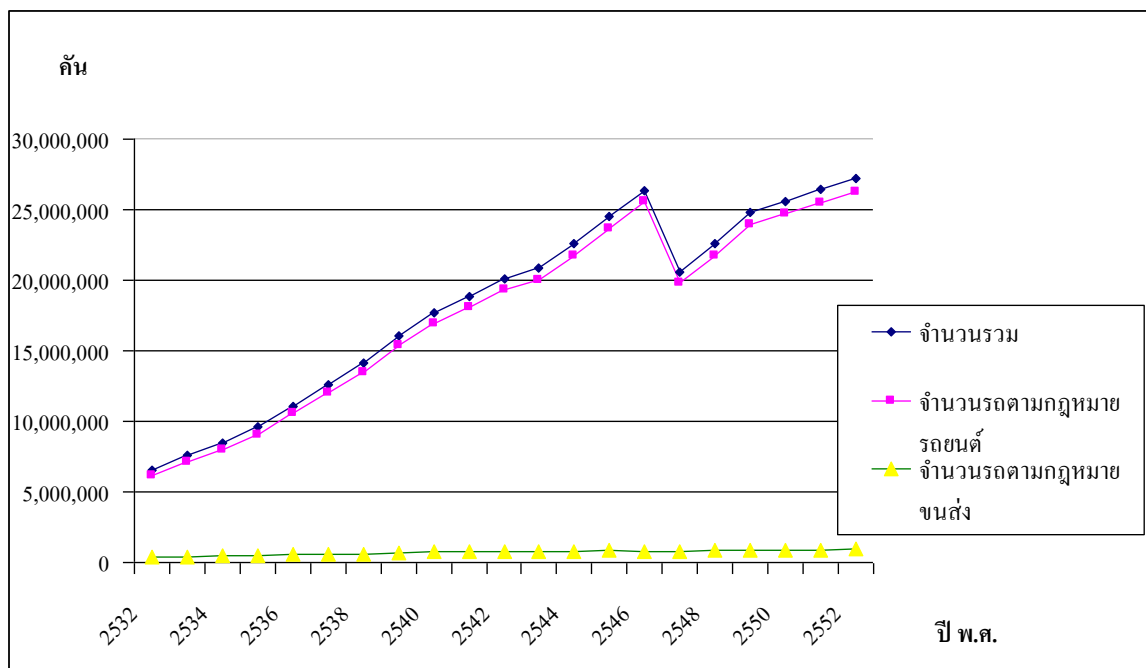
สำหรับสถิติข้อมูลด้านคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องมีรายละเอียดปรากฏในภาคผนวก ก.

#### 1.2 ภาพรวมการขนส่งทางถนนและผลกระทบที่เกิดขึ้น

จากสถิติด้านคมนาคมขนส่งที่รวบรวมโดย กระทรวงคมนาคม จะพบว่า การขนส่งทางถนนภายในประเทศเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญ ทั้งในเชิงโครงข่ายถนนและปริมาณการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า การขนส่งทางถนนเกี่ยวข้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของคนจำนวนมากที่มีความจำเป็นในการเดินทางในเขตเมืองและระหว่างเมืองเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ ในการเดินทางไปทำธุรกิจ การศึกษา กิจกรรมทางสังคมและสันทนาการ และการไปจับจ่ายใช้สอยในสถานที่ต่าง ๆ ทั้งที่เป็นการเดินทางในเขตเมืองและระหว่างเมือง การจัดเก็บสถิติการขนส่งทางถนนเพื่อให้ได้ปริมาณการขนส่งที่แท้จริง ยังไม่มีหน่วยงานใดเก็บบันทึกข้อมูลเหล่านี้ เนื่องจาก การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งจากที่ถึงที่ (door-to-door) ที่เข้าไปถึงบ้านของผู้คนที่อาศัยอยู่ในชุมชนต่าง ๆ จึงเปรียบเสมือนโครงข่ายที่เป็นทั้งเส้นเลือดใหญ่และเส้นเลือดฝอย การจัดเก็บข้อมูลจึงมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงมากเพื่อที่จะได้ปริมาณการขนส่งทางถนนทั้งหมด ดังนั้น สามารถเปรียบเทียบให้เห็นความสำคัญของการขนส่งทางถนนได้จากโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและยานพาหนะที่มีการจดทะเบียน

โครงสร้างพื้นฐานหลักของการขนส่งทางถนนคือ ถนนหรือทางหลวง ระบบสัญญาณและเครื่องหมายจราจร และที่หยุดรถ พักรถ และสถานีขนส่ง ความยาวถนนในประเทศไทยครอบคลุมทุกภูมิภาคและชุมชนมีประมาณ 200,000 กิโลเมตร เป็นความยาวถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงประมาณ 66,000 กิโลเมตร กรมทางหลวงชนบทอีกประมาณ 41,000 กิโลเมตร ที่เหลืออยู่ในความรับผิดชอบของท้องถิ่นอีกประมาณ 93,000 กิโลเมตร สำหรับถนนและทางหลวงจะต้องมีระบบสัญญาณและเครื่องหมายจราจรที่เพียงพอเพื่อช่วยกำกับการใช้รถให้เกิดความปลอดภัยทั้งผู้ใช้รถ ผู้ร่วมทาง และประชาชนทั่วไป สำหรับโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสาธารณะ ที่สำคัญประกอบด้วยที่พักรถหรือที่หยุดรถ และสถานีขนส่ง เพื่อให้การจัดการการขนส่งมีประสิทธิภาพในภาพรวม

สำหรับจำนวนรถ จดทะเบียน สะสม ในประเทศไทย ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2553 มีจำนวน 27,701,618 คัน แยกเป็นจำนวนรถจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (กฎหมายรถยนต์) จำนวน 26,766,522 คัน และจำนวนรถจดทะเบียนตาม พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522 (กฎหมายขนส่ง) จำนวน 935,096 คัน สามารถแสดงจำนวนรถจดทะเบียนสะสมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2532 ถึง ปี พ.ศ. 2552 ได้ตามรูปที่ 1.3 จะพบว่าจำนวนรถสะสมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหากเศรษฐกิจของประเทศดีจำนวนรถจดทะเบียนจะมีอัตราเพิ่มขึ้นสูงมาก ในปี เศรษฐกิจไม่ดีนักจำนวนรถจดทะเบียนจะมีอัตราเพิ่มไม่สูงมากนัก



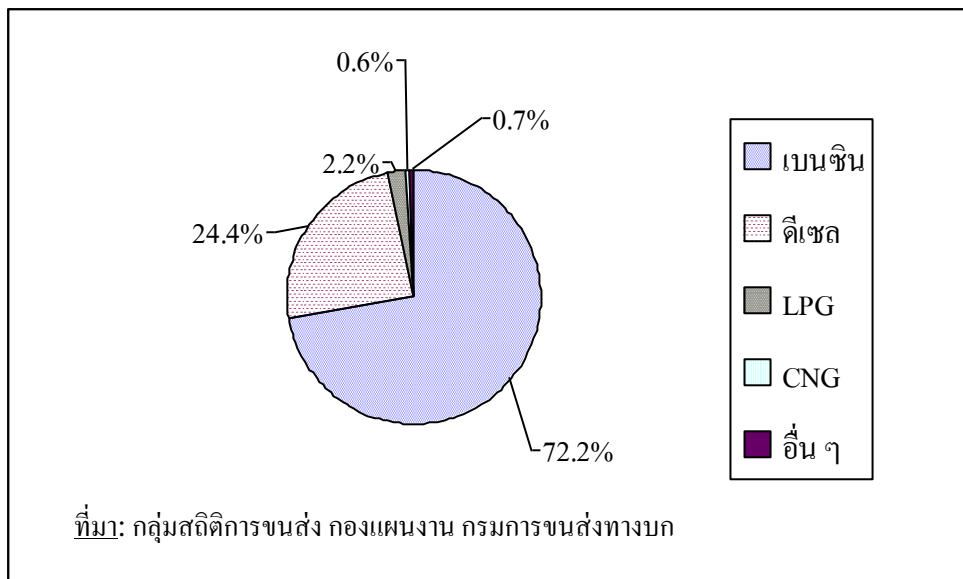
หมายเหตุ : ปี พ.ศ. 2547 เป็นปีที่มีการกำหนดให้รถที่ค้างชำระภาษีเกิน 3 ปี ถือเป็นรถทะเบียนระงับ จึงทำให้จำนวนรถสะสมในภาพรวมลดลง

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 1.3 กราฟแสดงจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ ปี พ.ศ. 2532 - 2552

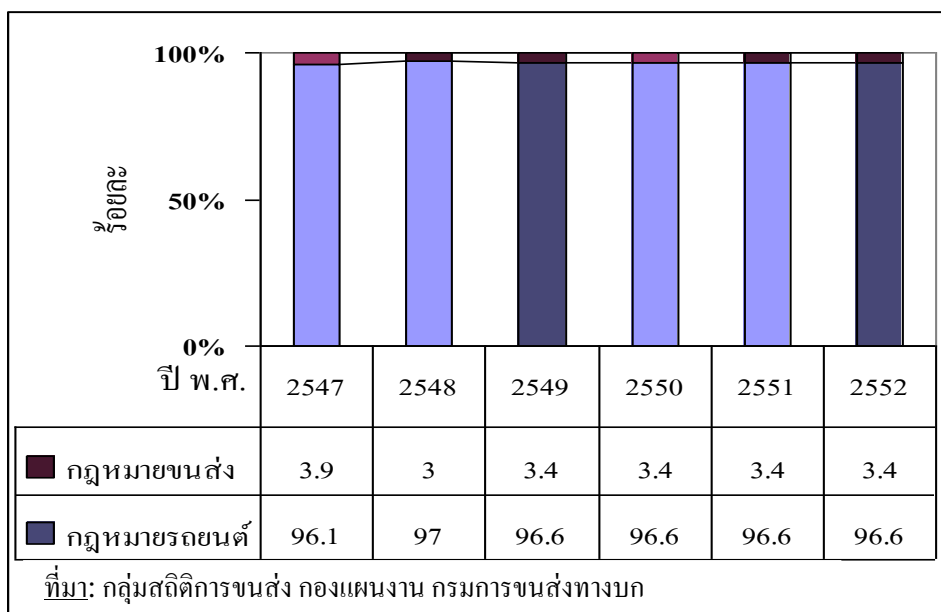


จากจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 เดือนพฤษภาคม 2553 จำนวน 27,701,618 คัน หากแบ่งตามการใช้เชื้อเพลิงจะพบว่า มีจำนวน 19,996,575 คัน หรือร้อยละ 72.2 ใช้น้ำมันเบนซิน จำนวน 6,753,655 คัน หรือร้อยละ 24.4 ใช้แก๊สดีเซล จำนวน 607,029 คัน หรือร้อยละ 2.2 ใช้แก๊สปิโตรเลียมเหลว (LPG) จำนวน 155,010 คัน หรือร้อยละ 0.5 ใช้แก๊สธรรมชาติ (CNG) ที่เหลือจำนวน 189,349 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.7 ใช้พลังงานอื่น ๆ หรือแสดงได้ตามกราฟวงกลมตาม **รูปที่ 1.4** จะเห็นได้ว่ารถยนต์จำนวนเกินกว่าร้อยละ 90 ยังใช้เชื้อเพลิงจากฟอสซิลทำให้เกิดปัญหามลภาวะขึ้นได้ ถึงแม้ว่าจะมีการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ไปใช้พลังงานทางเลือกอื่น ๆ แต่ยังคงมีจำนวนไม่มากนัก



**รูปที่ 1.4** แสดงร้อยละของรถจดทะเบียนสะสมแยกตามประเภทการใช้เชื้อเพลิง

หากเปรียบเทียบ จำนวนรถจดทะเบียนสะสม กับจำนวนประชากรทั้งหมด ณ เดือนพฤษภาคม 2553 ที่มีประมาณ 67,237,610 คน พบว่า โดยเฉลี่ยประชากร 2.5 คน มียานพาหนะ 1 คัน แต่ทั้งนี้จำนวนรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมดเป็นจำนวนรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 16,784,021 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 61 สำหรับสัดส่วนของรถตามกฎหมายรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 96.6 ในขณะที่จำนวนรถจดทะเบียนสะสมตามกฎหมายขนส่งมีเพียงร้อยละ 3.4 โดยสัดส่วนดังกล่าวมิได้มีการเปลี่ยนแปลงในช่วงหลายปีที่ผ่านมาสามารถแสดงได้ดังรูปที่ 1.5



รูปที่ 1.5 สัดส่วนจำนวนรถตามกฎหมายรถยนต์กับรถตามกฎหมายขนส่งระหว่างปี พ.ศ. 2547 - 2552

การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถตามกฎหมายรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น กว่าจำนวนรถตามกฎหมายขนส่ง โดยสามารถเปรียบเทียบร้อยละของจำนวนรถที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในแต่ละปีของรถทั้ง 2 กฎหมายได้ตาม ตารางที่ 1.2 สำหรับจำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายรถยนต์ปีละประมาณกว่า 2 ล้านคัน ในจำนวนนี้มากกว่าร้อยละ 70 เป็นรถจักรยานยนต์ รายละเอียดของสัดส่วนรถที่จดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายรถยนต์แสดงตามตารางที่ 1.3

ตารางที่ 1.2 แสดงร้อยละของจำนวนรถที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในแต่ละปี ทั้ง 2 พ.ร.บ. พ.ศ. 2548 - 2552

ประเภทรถตาม พ.ร.บ.	2548	2549	2550	2551	2552
รถตามกฎหมายขนส่ง	-11.39	18.58	3.65	2.95	2.21
รถตามกฎหมายรถยนต์	23.64	-2.26	3.26	3.13	2.9

ที่มา : กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 1.3 แสดงสัดส่วนของรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายรถยนต์ ปี พ.ศ. 2547 - 2552

ประเภทรถ	2547	2548	2549	2550	2551	2552
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	11.2	11.7	11.4	13.1	13.2	13.9
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	0.5	0.6	0.6	0.9	0.8	0.8
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	11.3	12.2	12.2	13.2	11.5	9.2
รถจักรยานยนต์	76.3	74.7	74.7	71.1	72.0	73.4
รถอื่น ๆ	0.7	0.8	1.1	1.7	2.5	2.7
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

จากรูปที่ 1.5 จะเห็นว่ารถที่วิ่งอยู่บนถนนมากกว่าร้อยละ 90 เป็นรถยนต์ตามกฎหมายรถยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมาเป็นรถยนต์ นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์ บรรทุกส่วนบุคคล ตามลำดับ แต่อย่างไรก็ตาม การใช้รถสาธารณะจะมีจำนวนที่วิ่งที่มากกว่าการใช้รถส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการใช้รถที่มีประสิทธิภาพและมีความคุ้มค่ามากกว่า จึงไม่สามารถวัดแต่เพียงจำนวนรถจดทะเบียนได้จะต้องพิจารณาจากการใช้งานจริงด้วย จากสถิติของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีแนวโน้มลดลง ส่วนสถิติของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปยัง จุดปลายทางในส่วนภูมิภาคโดยมี บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นผู้ให้บริการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย รายละเอียดของข้อมูลจำนวนรถจดทะเบียนและจำนวนผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. และ บขส. ปรากฏในภาคผนวก ก ผลกระทบที่เกิดจากการขนส่งทางถนน

จะเห็นแล้วว่าการขนส่งทางถนนมีความสำคัญและความจำเป็นต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ถึงแม้ว่าจะมีสัดส่วนการใช้พลังงานจำนวนมากซึ่งจำเป็นต้องพึ่งพาการนำเข้ารวมถึงชิ้นส่วน อุปกรณ์ยานพาหนะแล้ว การขนส่งทางถนนที่มีปริมาณมากก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ หลายประการ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และปัญหามลพิษ ที่สามารถสะท้อนด้วยรูปที่ 1.6 และอธิบายโดยสังเขปดังนี้



รูปที่ 1.6 ภาพแสดงผลกระทบจากการขนส่งทางถนนทั้ง 3 ด้าน

1) ปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ประสบปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา เช่น การใช้พลังงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ ต้นทุนในการขนส่งสูงขึ้น เนื่องจากมีต้นทุนการใช้รถเพิ่มขึ้นและค่าใช้จ่ายทางด้านเวลา ที่สูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์ รวมถึงส่งผลให้เกิดความตึงเครียดของผู้เดินทางอันนำไปสู่ปัญหาสุขภาพจิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมืองใหญ่ ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นปัญหาในระดับเมืองและระดับประเทศที่มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยกันแก้ไขปัญหาเพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และปัญหานี้จะได้เริ่มขยายไปสู่เมืองใหญ่ ๆ ในภูมิภาคเช่น อ. หาดใหญ่ จ.สงขลา อ.เมือง จ. เชียงใหม่ เป็นต้น ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการจัดทำแผนแม่บทเพื่อรองรับในการแก้ไขปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตไว้ด้วยแล้ว

2) ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนน การใช้รถใช้ถนนจำนวนมากและไม่มีวินัยจราจร รวมถึงการกำกับดูแลทำได้ไม่ทั่วถึงก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุขึ้นทำให้เกิดความสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก และก่อให้เกิดปัญหาสังคมตามมาอีกมากมายอันเนื่องมาจากผู้บาดเจ็บและพิการ ปัญหาอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติ ตามกฎจราจร การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การดื่มสุราในขณะที่ขับรถ เป็นต้น

3) ปัญหามลพิษที่เกิดจากการใช้รถ เนื่องจากปริมาณยานพาหนะประเภทต่าง ๆ มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ซึ่งยานพาหนะเหล่านี้ส่วนใหญ่ยังคงใช้น้ำมันในการขับเคลื่อน มลพิษที่ปล่อยจากรถมีฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ สารตะกั่ว ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อให้มีการปล่อยก๊าซพิษน้อยลง และมีการใช้พลังงานจากก๊าซธรรมชาติเพิ่มมากขึ้น แต่ปัญหามลพิษจากรถสำหรับบริเวณที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นยังเป็นปัญหาสำหรับผู้อยู่อาศัยในเมืองใหญ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งปริมาณฝุ่นละอองที่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

### 1.3 กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก

ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. 2554 - 2558) ได้ยึดถือแนวทางในแผนและนโยบายระดับชาติและระดับกระทรวง สามารถสรุปได้ดังนี้

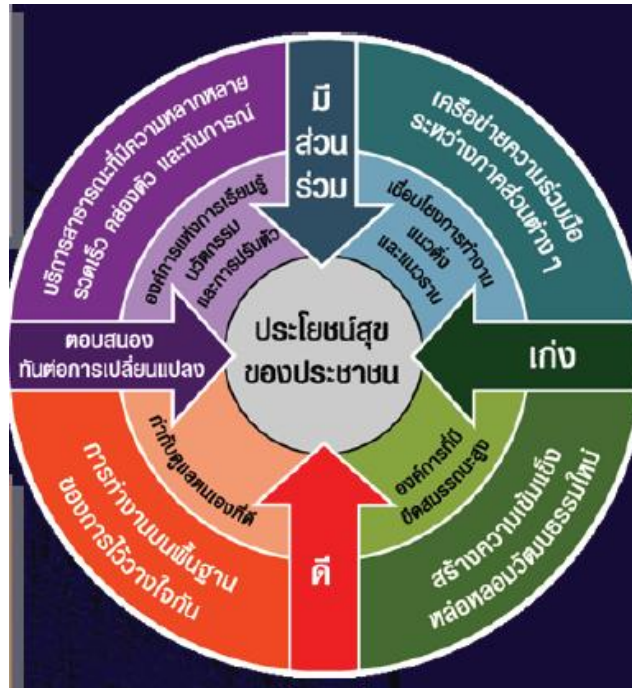
1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 -2554) เป็นแผนระยะปานกลางที่ชี้ทิศทางการพัฒนา ของประเทศ โดยมีแนวคิดพื้นฐานคือ *“คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา ”* และหลัก *“ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”* ให้ความสำคัญกับ *“การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในสังคม ”* และให้ความสำคัญกับการสร้างเสริมภูมิคุ้มกันและสร้างมูลค่าเพิ่มให้ทุนสำคัญในสังคมไทย โดยมีวิสัยประเทศไทย

มุ่งพัฒนาสู่ *“สังคมอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกัน (Green and Happiness Society) คนไทยมีคุณธรรมนำความรอบรู้ รู้เท่าทันโลก ครอบครัวยุบอุ่น ชุมชนเข้มแข็ง สังคมสันติสุข เศรษฐกิจมีคุณภาพ เสถียรภาพ และเป็นธรรม สิ่งแวดล้อมมีคุณภาพ และทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน อยู่ภายใต้ระบบบริหารจัดการประเทศที่มีธรรมาภิบาล ดำรงไว้ซึ่งระบอบประชาธิปไตยที่มีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข และอยู่ในประชาคมโลกได้อย่างมีศักดิ์ศรี”*

2) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย (พ.ศ. 2551-2555) เป็นแผนที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) จัดทำขึ้นเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาระบบราชการไทยโดยการปรับหรือโครงสร้างระบบราชการไทย เพื่อวางระบบงานสมัยใหม่ และการสร้างวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุก โดยมุ่งเน้นให้เกิดการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Good Governance) คณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ใหม่ของการพัฒนาระบบราชการในช่วงนี้ดังนี้

“ระบบราชการไทยมุ่งเน้นประโยชน์สุขของประชาชน และรักษาผลประโยชน์ของ  
ประเทศชาติ มีขีดสมรรถนะสูง สามารถเรียนรู้ ปรับตัวและตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง โดยยึดมั่น  
ในหลักจริยธรรมและธรรมาภิบาล”

โดยมีกรอบแนวคิดตามยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐ ตามรูปที่ 1.7



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ

รูปที่ 1.7 กรอบแนวคิดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย (พ.ศ. 2551-2555)

จากกรอบแนวคิดในรูปที่ 1.7 นำไปสู่ประเด็นยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบราชการไทย ที่สำคัญ 4 ประเด็นดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับการให้บริการและการทำงาน เพื่อตอบสนองความคาดหวังและความต้องการของประชาชน ที่มีความสลับซับซ้อน หลากหลาย และเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ปรับรูปแบบการทำงานให้มีลักษณะเชิงบูรณาการ เกิดการแสวงหาความร่วมมือ และสร้างเครือข่ายกับฝ่ายต่าง ๆ รวมทั้งเปิดให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 มุ่งสู่การเป็นองค์กรที่มีขีดสมรรถนะสูง บุคลากรมีความพร้อมและความสามารถในการเรียนรู้ คิดริเริ่ม เปลี่ยนแปลง และปรับตัวได้อย่างเหมาะสมต่อสถานการณ์ต่าง ๆ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างระบบการกำกับดูแลตนเองที่ดี เกิดความโปร่งใส มั่นใจ และสามารถตรวจสอบได้ รวมทั้งทำให้บุคลากรปฏิบัติงานอย่างมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อตนเอง ต่อประชาชน และต่อสังคมโดยรวม

3) แผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554) ประกอบด้วยทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร 5 ด้านดังต่อไปนี้

3.1) ทิศทางด้านศักยภาพการขนส่ง เน้นการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค

วิสัยทัศน์ พัฒนาไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค

วัตถุประสงค์ เพื่อลงทุนเชื่อมต่อและขยายโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีอยู่ให้เกิดความเป็นศูนย์กลางการบิน การขนส่งทางบก และทางน้ำของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

นโยบาย พัฒนาศักยภาพการขนส่งสู่ความเป็นศูนย์กลางการบิน การขนส่งทางบก และทางน้ำของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

3.2) ทิศทางด้านคุณภาพการขนส่ง เน้นการปรับสัดส่วนประเภทการขนส่งให้เกิดความ

สมดุล

วิสัยทัศน์ ปรับประเภทการขนส่งลดต้นทุน

วัตถุประสงค์ เพื่อปรับประเภทการขนส่งสู่การขนส่งต้นทุนต่ำกว่าที่สะท้อนต้นทุนทางสังคมและความปลอดภัย ต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อมและพลังงานเพื่อพัฒนาสังคมและเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

นโยบาย เสริมสร้างคุณภาพการขนส่งสู่การขนส่งต้นทุนต่ำกว่า ที่สะท้อนต้นทุนทางสังคมและความปลอดภัย ต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อมและพลังงาน

3.3) ทิศทางด้านประสิทธิภาพการขนส่ง เน้นการเชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่งทั้งคนและสินค้าโดยคำนึงถึงประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานและบริการ

วิสัยทัศน์ เชื่อมต่อประเภทการขนส่ง เชื่อมโยงกิจกรรมที่ต้องการขนส่ง

วัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งโดยเน้นการขนส่งมวลมาก (สินค้า) และมวลชน (คน) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานศูนย์รวมการเชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่ง

นโยบาย เสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งมวลมาก (สินค้า) และมวลชน (คน) โดยการพัฒนาศูนย์รวมการเชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่ง

3.4) ทิศทางด้านเสถียรภาพการขนส่ง เน้นความมั่นคง ความปลอดภัยของการขนส่งรองรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศอันเกิดจากกระแสโลกาภิวัตน์

วิสัยทัศน์ รองรับบริการขนส่งระหว่างประเทศ/เขตการค้าเสรี



วัตถุประสงค์ เพื่อเตรียมความพร้อมด้านการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งและจราจร รองรับเศรษฐกิจไร้พรมแดนและโลกาภิวัตน์ เพื่อเป็นเครื่องมือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

นโยบาย เตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายการขนส่งและจราจรเสริมสร้างเสถียรภาพการขนส่งรองรับเศรษฐกิจไร้พรมแดนและโลกาภิวัตน์

3.5) ทิศทางด้านสมรรถภาพการขนส่ง เน้นการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม ทั้งภาคเอกชน ประชาชน ภาคท้องถิ่น ตลอดจนการกระจายอำนาจบริหารจัดการสู่ท้องถิ่น

วิสัยทัศน์ เป็นธรรม ทัวถึง คู่ค้า สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย รับผิดชอบ สิ่งแวดล้อม ช่วยเหลือสังคม โปร่งใส ตรวจสอบได้ และได้มาตรฐานสากล

วัตถุประสงค์ เพื่อบริหารจัดการ การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารลดต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนการเดินทางเพื่อพัฒนาคนและสังคม

นโยบาย เสริมสร้างสมรรถภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ลดต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนการเดินทาง

4) นโยบายรัฐบาลและแผนการบริหารราชการแผ่นดิน 4 ปี (พ.ศ. 2551 - 2554) รัฐบาลภายใต้การนำของนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2552 ประกอบด้วยนโยบาย 8 ข้อ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมโดยตรง ได้แก่ นโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก และนโยบายเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมถึงการจัดบริการขนส่งเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันสำหรับคนทุกกลุ่มของประเทศ และการพัฒนา การขนส่งเพื่อรองรับภาคบริการและการท่องเที่ยว เป็นต้น

5) แผนปฏิบัติราชการกระทรวงคมนาคม 4 ปี (พ.ศ. 2552-2555) กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการ 4 ปี (พ.ศ. 2551-2554) เพื่อรองรับแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2551-2554 ที่สอดคล้องกับคำแถลงนโยบายของรัฐบาล เมื่อมีการปฏิบัติราชการไปได้ระยะหนึ่งจึงมีการปรับแผนปัจจุบันเป็นแผนปฏิบัติราชการกระทรวงคมนาคม 4 ปี (พ.ศ. 2552-2555) โดยมีวิสัยทัศน์ พันธกิจ และประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม “มุ่งมั่นพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันเวลา ทำให้ประชาชนทุกระดับ สามารถเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะได้อย่างเท่าเทียมกัน พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยง โครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค”

**พันธกิจ** “พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากรในองค์กร รวมทั้งวางแนวนโยบายการพัฒนา ก่อสร้างและควบคุมการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทั้งถึง คุ่มค่า และยุติธรรม”

**ประเด็นยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม** มี 5 ประเด็น ประกอบด้วย

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** การใช้ประโยชน์จากภาคคมนาคมเพื่อเป็นเครื่องมือผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมทั้งรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์รายพื้นที่

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2** การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3** การรักษาปริมาณและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4** การให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5** การให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการภาครัฐ และการบริการตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี  
รายละเอียดของกรอบแนวคิดต่าง ๆ ปรากฏตามภาคผนวก ข

#### 1.4 บริบทที่เกี่ยวข้องและแนวโน้ม

จากผลการวิเคราะห์เพื่อเตรียมการจัดทำแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) ได้สรุปความท้าทายและโอกาสของเศรษฐกิจไทยในบริบทใหม่ของโลกกับการปรับตัวของประเทศไทย โค โย ในเอกสารประกอบการประชุมประจำปี พ .ศ. 2553 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ได้สรุปการเปลี่ยนแปลงในระดับโลกที่สำคัญ มีดังนี้

1) กฎ กติกาใหม่ของโลก การเปลี่ยนแปลงด้านต่าง ๆ ในโลกที่ผ่านมาส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนกฎ ระเบียบต่าง ๆ เช่น กฎ ระเบียบด้านการค้าและการลงทุน กฎ ระเบียบด้านการเงิน กฎ ระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม และกฎ ระเบียบด้านสังคม เป็นต้น

2) การปรับตัวเข้าสู่เศรษฐกิจโลกแบบหลายศูนย์กลาง รวมทั้งภูมิภาคเอเชีย ซึ่งทวีความสำคัญเพิ่มขึ้น การถ่ายเทอำนาจทางเศรษฐกิจจากประเทศอุตสาหกรรมในภูมิภาคตะวันตกมายังภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ การเพิ่มบทบาทเศรษฐกิจญี่ปุ่นในเศรษฐกิจโลก การขยายตัวของกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่



ในเอเชีย (ฮ่องกง เกาหลี สิงคโปร์ และไต้หวัน) และนโยบายการเปิดประเทศของจีน และรัสเซีย รวมถึงพลวัตการขยายตัวของบราซิลและอินเดีย ทำให้เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มพัฒนาสู่ความเป็นโลกหลายศูนย์กลางทั้งในด้านเศรษฐกิจและการเงิน นอกจากนี้ ยังมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก ได้แก่ การรวมกลุ่มในภูมิภาคเอเชีย โดยกรอบการค้าเสรีของอาเซียนกับจีน ญี่ปุ่น และอินเดีย และการเป็นประชาคมอาเซียนในปี 2558 เป็นต้น

3) การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุของโลกอย่างต่อเนื่อง ประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่ได้เข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงอายุนานกว่า 40-50 ปี เช่น ฝรั่งเศส สวีเดน สหรัฐอเมริกา อิตาลี และญี่ปุ่น ผลกระทบจากการเป็นสังคมผู้สูงอายุของประเทศต่าง ๆ ได้แก่ เกิดการย้ายถิ่นของแรงงานข้ามชาติทั้งแรงงานที่มีฝีมือและไร้ฝีมือเพื่อทดแทนกำลังแรงงานในประเทศที่เป็นสังคมผู้สูงอายุ ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงและสังคมของประเทศนั้น ๆ เกิดความหลากหลายทางวัฒนธรรม รวมถึงส่งผลกระทบต่อโครงสร้างการใช้จ่ายงบประมาณที่เพิ่มขึ้นในเรื่องสุขภาพของผู้สูงอายุ เป็นต้น

4) การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลก อุณหภูมิโลกที่สูงขึ้นส่งผลให้สภาพภูมิอากาศแปรปรวนก่อให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติที่รุนแรง เกิดความแห้งแล้ง เป็นเหตุให้เกิดความสูญเสียพื้นที่ป่าไม้และความหลากหลายทางชีวภาพ รวมถึงส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตรของโลก และความมั่นคงทางอาหาร

5) ความมั่นคงทางอาหารและพลังงานโลกมีแนวโน้มจะเป็นปัญหาสำคัญ อัตราการใช้พลังงานของโลกในภาพรวมจะเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากการเติบโตของประเทศอุตสาหกรรมใหม่ เช่น จีน และอินเดีย ในขณะที่แหล่งน้ำมันดิบมีจำกัด หากหาพลังงานเสริมไม่เพียงพอ แนวโน้มราคาพลังงานจะมีความผันผวนอย่างรุนแรง ในเรื่องของพลังงานจะมีผลกระทบในสองด้านคือ ปริมาณความต้องการพลังงานที่สูงขึ้นจะนำไปสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างมหาศาล และการขัดแย้งระหว่างการผลิตพืชอาหารและพืชพลังงานในอนาคต ทำให้ผลผลิตอาหารสู่ตลาดลดลง ไม่เพียงพอกับความต้องการของประชากรโลก

6) ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และตอบสนองต่อการดำรงชีวิตของประเทศ โดยเฉพาะเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร ซึ่งเป็นทั้งโอกาสและภัยคุกคาม กล่าวคือความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีเป็นโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจ เช่น การส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ การพัฒนาสุขภาพและศักยภาพในการทำงานของผู้สูงอายุ ขณะเดียวกันก็อาจเป็นภัยคุกคาม เช่น การจารกรรมข้อมูลธุรกิจหรือข้อมูลส่วนบุคคล เป็นต้น

7) การก่อการร้ายสากลเป็นภัยคุกคามประชาคมโลก การก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติมีแนวโน้มขยายตัวทั่วโลกและรุนแรง มีรูปแบบและโครงข่ายที่ซับซ้อนมากขึ้น โดยใช้ความก้าวหน้า

ด้านเทคโนโลยีการสื่อสารและการคมนาคมเป็นปัจจัยสนับสนุน เกิดกระแสการป้องกันการก่อการร้ายทั่วโลก

จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับบริบทของการขนส่งทางถนนของประเทศไทย ดังนี้

1) สำหรับการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจในอาเซียน เนื่องจากกระแสการเปิดเสรีการค้าการลงทุนเพื่อลดข้อจำกัดทางการค้าและบริการระหว่างกันได้เกิดขึ้นโดยมีองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ที่ประกอบด้วยสมาชิกกว่า 150 ประเทศ ดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว แต่การดำเนินการยังไม่สามารถบรรลุข้อตกลงของทุกประเทศสมาชิก เมื่อเป็นเช่นนี้จึงมีการเจรจาในระดับทวิภาค (Free Trade Agreement: FTA) หรือในกลุ่มภูมิภาคต่าง ๆ โดยประเทศไทยซึ่งเป็นสมาชิกหนึ่งในสิบประเทศของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ได้มีการตกลงระหว่างประเทศสมาชิกในการประกาศใช้กฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) อย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2551 และกำหนดแนวทางในการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เพื่อรวมตลาดของประเทศสมาชิกให้เป็นหนึ่งเดียวคล้ายกับสหภาพยุโรปในปี พ.ศ. 2558

สมาชิกอาเซียนได้กำหนดให้สาขาบริการบางสาขามีความสำคัญในการเปิดเสรีก่อน 4 สาขา คือ

- การขนส่งทางอากาศ
- โทรคมนาคม และการสื่อสาร
- สุขภาพ
- การท่องเที่ยว

โดยทั้ง 4 สาขานี้จะต้องเปิดเสรีภายใน ปี พ.ศ. 2553 ส่วนสาขาที่ต้องให้ความสำคัญอีก 1 สาขา คือ บริการด้านโลจิสติกส์ ต้องเปิดเสรีภายในปี พ.ศ. 2556 สำหรับการยกเลิกอุปสรรคการค้าบริการของอาเซียนนั้น จะเป็นลักษณะค่อยเป็นค่อยไป และกรณีของสาขาบริการอื่น ๆ นอกเหนือจาก 5 สาขาดังกล่าวจะต้องมีการลดอุปสรรคลงทุนทุก ๆ 2 ปี จนถึงปี พ.ศ. 2558

ดังนั้น ประเทศไทยจะต้องมีการเตรียมความพร้อมในหลาย ๆ ด้าน เช่น การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยเฉพาะทักษะด้านภาษาอังกฤษ การเข้าใจวัฒนธรรมที่หลากหลาย เป็นต้น

2) เศรษฐกิจโลกจะเปลี่ยนศูนย์กลางอำนาจมาอยู่ที่ประเทศแถบเอเชียมากขึ้น ประเทศจีนและอินเดียถือเป็นตลาดที่จะมีความสำคัญทั้งในเชิงของจำนวนประชากรและอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ประเทศผู้นำทางเศรษฐกิจ โลกอย่างสหรัฐอเมริกา ได้ประสบปัญหาวิกฤตการณ์ทางการเงิน ประเทศไทยซึ่งมีภูมิประเทศทางกายภาพเป็นศูนย์กลางระหว่างประเทศจีนและอินเดีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศจีนทางตอนใต้ที่ใช้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ

โดยผ่านความร่วมมือในกรอบอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ดังนั้น การที่เศรษฐกิจโลกจะเปลี่ยนศูนย์กลางอำนาจมายังประเทศจีนและอินเดีย จะเป็นโอกาสของ ประเทศไทยที่จะได้รับผล จากการที่ตลาดของทั้งสองประเทศมีการขยายตัว

3) ประชากรสูงอายุ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ศึกษาพบว่าในปี พ.ศ. 2548 ประเทศไทยได้เริ่มเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ แล้ว เด็กและวัยแรงงานลดลง ผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น ต้องปรับ บริการทางสังคมใหม่ สำหรับประมาณการโครงสร้างประชากรไทยในช่วงปี พ.ศ. 2548 - 2568 แสดงตามตารางที่ 1.4

ตารางที่ 1.4 ประมาณการโครงสร้างประชากรไทยในช่วงปี พ.ศ. 2548 - 2568

	2548	2552	2556	2560	2564	2568
ประชากรรวม (พันคน)	65,166.3	67,280.1	69,080.9	70,589.3	71,790.7	72,658.9
* วัยเด็ก	15,561.0	14,203.1	14,219.1	13,564.6	12,978.4	12,336.1
* วัยทำงาน	43,245.8	45,203.1	46,797.5	47,613.4	47,617.9	47,095.0
* วัยสูงอายุ	6,359.5	7,099.0	8,064.4	9,411.2	11,194.4	13,227.8
วัยสูงอายุ/ประชากรรวม (%)	9.8	10.6	11.7	13.3	15.6	18.2
อัตราการพึ่งพิง	14.7	15.7	17.2	19.8	23.5	28.1

ที่มา : เป็นประมาณการของ International Labour Organization คัดจากหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ฉบับวันศุกร์ที่ 30 เมษายน 2553 หน้า B7.

จากตาราง ที่ 1.4 จะพบว่าประชากร วัยสูงอายุที่เพิ่มมากขึ้นควรเตรียมก ารจัดบริการรถโดยสารสาธารณะให้เหมาะสม ในขณะเดียวกัน ประชากรในวัยทำงานที่ยังคงเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น ความต้องการมีรถส่วนบุคคลยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นควรเตรียมบริการทั้งด้านจดทะเบียนรถและการขอใบอนุญาตขับรถเพื่อรองรับกลุ่มประชากรในวัยทำงานดังกล่าว

4) ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีกับการดำรงชีวิตของมนุษย์ การพัฒนาเทคโนโลยีในด้านต่าง ๆ ผลจากการพัฒนาเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ จะพบว่าความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีในการออกแบบและพัฒนาตัวรถและการกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ เพื่อให้การใช้รถมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมถึงการพัฒนาระบบติดตามรถ เทคโนโลยีในการควบคุมตัวรถ และได้มีการนำมาใช้ในประเทศที่พัฒนาแล้ว จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้แนวโน้มจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลจดทะเบียนเพิ่มขึ้น

5) ปัญหาด้านพลังงาน ประเทศไทยยังพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศในสัดส่วนสูง ทำให้ขาดความมั่นคงทางด้านพลังงานและยังเป็นปัญหาสำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคการขนส่ง ทางถนนเป็นภาคที่ใช้พลังงานน้ำมันในสัดส่วนที่สูงมาก ราคาน้ำมันยังคงมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม มีความ

---

พยายามในการค้นหาแหล่งน้ำมันดิบใหม่ ๆ รวมถึงการค้นคว้าวิจัยพลังงานทางเลือกต่าง ๆ เพื่อให้สามารถมีแหล่งพลังงานเพียงพอต่อการใช้งาน

6) ปัญหาภัยคุกคามจากภาวะโลกร้อน เป็นปัญหาที่จะมีความสำคัญมากยิ่งขึ้นที่มีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของมวลมนุษยชาติโลก ดังจะเห็นได้จากสภาวะวิกฤตการณ์ทางธรรมชาติที่เกิดขึ้น อากาศมีความแปรปรวน ซึ่งเกิดจากกิจกรรมที่มนุษย์ใช้ทรัพยากรต่าง ๆ อย่างสิ้นเปลือง ซึ่งรวมถึงภาคการขนส่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางถนนที่มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจำนวนมาก

## 1.5 สรุป

ในบทนำนี้ได้กล่าวถึงภาพรวมของการขนส่ง และความสำคัญของการขนส่ง ทางถนนและผลกระทบที่เกิดขึ้น ปัจจัยที่เกี่ยวข้องและแนวโน้ม เพื่อเป็นการวิเคราะห์สถานการณ์เบื้องต้นสำหรับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554-2558 โดยเนื้อหาส่วนที่เหลือของรายงาน ทั้งเล่มจะประกอบด้วย โครงสร้างกรมการขนส่งทางบกและผลการดำเนินงาน การมีส่วนร่วมและการวิเคราะห์ SWOT แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก และการนำไปสู่การปฏิบัติ

## บทที่ 2

### โครงสร้างกรมการขนส่งทางบกและผลการดำเนินงาน

#### 2.1 อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และการแบ่งส่วนราชการของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม ภายใต้กลุ่มภารกิจการขนส่ง ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552 ได้กำหนดให้ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล ตรวจสอบ ตรวจสอบตรา ให้มีการ ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสาน และวางแผนให้มีการเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- 1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่ เกี่ยวข้อง
- 2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
- 3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก
- 4) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก
- 5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและ ต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
- 6) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ กรมหรือตามที่กระทรวง หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

กรมการขนส่งทางบกมีโครงสร้างองค์กรแบ่งเป็นราชการ บริหาร ส่วนกลางและ ราชการบริหาร ส่วนภูมิภาค ดังนี้

#### ก. ราชการส่วนกลาง

- 1) สำนักงานเลขานุการกรม
- 2) กองการเจ้าหน้าที่
- 3) กองตรวจการขนส่งทางบก
- 4) กองแผนงาน
- 5) สำนักกฎหมาย
- 6) สำนักการขนส่งผู้โดยสาร
- 7) สำนักการขนส่งสินค้า
- 8) - 12) สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 – 5
- 13) สำนักบริหารการคลังและรายได้

14) สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ

15) สำนักวิศวกรรมยานยนต์

16) สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

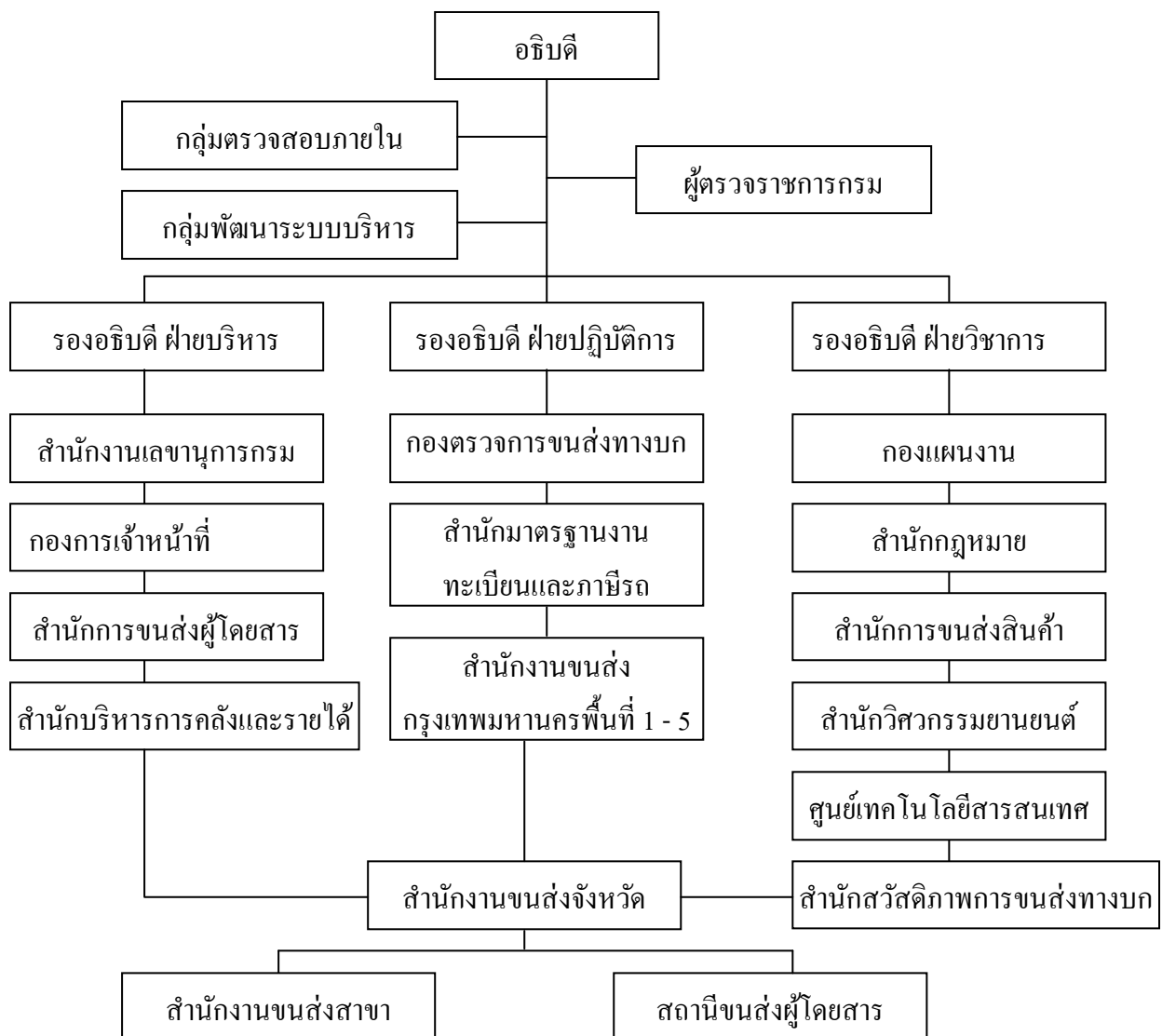
17) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

โดยมีกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร และกลุ่มตรวจสอบภายใน เป็นหน่วยงานขึ้นตรงต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ข. ราชการบริหารส่วนภูมิภาค

สำนักงานขนส่งจังหวัด

โดยมีโครงสร้างองค์กรตามรูป 2.1 สำหรับรายละเอียดของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552 ปรากฏตามภาคผนวก ค



รูปที่ 2.1 แสดงแผนภูมิโครงสร้างกรมการขนส่งทางบก

สำหรับอัตรากำลังในปัจจุบัน ณ วันที่ 1 กันยายน 2553 มีอัตรากำลังที่มีบุคลากรปฏิบัติงาน อยู่จริงเท่ากับ 5,886 อัตรากำลัง เป็นข้าราชการ 3,988 อัตรากำลัง พนักงานราชการ 1,381 อัตรากำลัง และลูกจ้างประจำ 517 อัตรากำลัง ทั้งนี้ ยังมีได้รวมอัตรากำลังลูกจ้างประเภทอื่น ๆ ประกอบด้วย ลูกจ้างระบบสัญญาจ้าง จำนวน 201 อัตรากำลัง และลูกจ้างชั่วคราวจำนวน 344 อัตรากำลัง

## 2.2 ผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้รับงบประมาณเพื่อดำเนินการตามภารกิจที่รับผิดชอบในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 จำนวน 2,163.6 ล้านบาท เป็นรายจ่ายสำหรับบุคลากรจำนวน 1,368.3 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 63.24 งบดำเนินงานจำนวน 531.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.56 งบลงทุนจำนวน 226.1 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 10.45 และงบรายจ่ายอื่นจำนวน 37.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.75 โดยมีข้อมูลงบประมาณที่ได้รับจัดสรรสำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. 2551-2553 เปรียบเทียบตามตารางที่ 2.1

### ตารางที่ 2.1 แสดงกรอบวงเงินงบประมาณที่กรมการขนส่งทางบกได้รับจัดสรรปี พ.ศ. 2551-2553

หน่วย : ล้านบาท

งบรายจ่าย	ปีงบประมาณ 2551		ปีงบประมาณ 2552		ปีงบประมาณ 2553	
	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน
งบบุคลากร	1,242.2	64.52	1,308.5	56.09	1,368.3	63.24
งบดำเนินงาน	358.9	18.64	565.0	24.22	531.4	24.56
งบลงทุน	299.0	15.53	400.8	17.18	226.1	10.45
งบรายจ่ายอื่น	25.1	1.31	58.4	2.51	37.8	1.75
รวมทั้งสิ้น	1,925.2	100.0	2,332.7	100.0	2,163.6	100

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

จากตารางที่ 2.1 จะเห็นได้ว่างบประมาณตลอดทั้งสามปีมีสัดส่วนที่ไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก กล่าวคืองบประมาณเกินกว่าร้อยละ 50 เป็นงบบุคลากร รองลงมาเป็นงบดำเนินงาน งบลงทุน และงบรายจ่ายอื่น ตามลำดับ

สำหรับผลการดำเนินงานสามารถแบ่งเป็นผล การดำเนินงานประจำที่จัดเก็บข้อมูลจากระบบสถิติการขนส่ง และผลการดำเนินงานในการพัฒนางานในด้านต่าง ๆ ดังนี้

### 1. ผลงานจากการดำเนินงานประจำ สามารถสรุปได้ดังนี้

1) จำนวนรถจดทะเบียน ใบอนุญาตต่าง ๆ ที่อยู่ในระบบสถิติการขนส่งตามข้อมูล ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2553 มีดังนี้

1.1) จำนวนรถจดทะเบียนสะสมรวมทั้งสิ้น	28,074,468 คัน
- รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	27,130,321 คัน
- รถตามกฎหมายขนส่ง	944,147 คัน
1.2) จำนวนใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถรวมทั้งสิ้น	36,765,544 ฉบับ
- ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายรถยนต์	33,618,690 ฉบับ
- ใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายขนส่ง	3,128,331 ฉบับ
- ใบอนุญาตขับขี่ล้อเลื่อน	18,523 ฉบับ
1.3) จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	356,527 ฉบับ
1.4) จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง	354,928 ราย
2) จำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งสิ้น	3,991 เส้นทาง (ข้อมูล ณ 31 สิงหาคม 2553) แยกเป็น
- เส้นทางหมวด 1 (เส้นทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล/เขตเทศบาล)	979 เส้นทาง
- เส้นทางหมวด 2 (เส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับส่วนภูมิภาค)	210 เส้นทาง
- เส้นทางหมวด 3 (เส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัด)	620 เส้นทาง
- เส้นทางหมวด 4 (เส้นทางเชื่อมภายในเขตจังหวัด)	2,176 เส้นทาง
- เส้นทางระหว่างประเทศ	6 เส้นทาง
โดยในปีงบประมาณ พ .ศ. 2553 (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2552 - มิถุนายน 2553 ) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้มีมติอนุมัติให้กำหนด/ปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทางรถโดยสารประจำทางรวม 550 เส้นทาง	
3) สถานีขนส่ง แบ่งเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีขนส่งสินค้า ดังนี้	
3.1) สถานีขนส่งผู้โดยสาร มีจำนวนรวม 106 แห่ง (ข้อมูล ณ วันที่ 1 กันยายน 2553) แบ่งเป็น	
- กรมการขนส่งทางบกดำเนินการ มีจำนวน	78 แห่ง
* ถ่ายโอนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแล้ว	71 แห่ง
* อยู่ระหว่างดำเนินการถ่ายโอน	7 แห่ง
- บขส. ดำเนินการ	8 แห่ง
- เอกชนดำเนินการ	18 แห่ง
- เทศบาลดำเนินการ	2 แห่ง
3.2) สถานีขนส่งสินค้าชายาน มีเมืองกรุงเทพมหานคร 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า	



## 4) ผลการดำเนินงานจัดเก็บข้อมูลจากระบบสถิติการขนส่ง มีดังนี้

4.1) การดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2552 - วันที่ 31 สิงหาคม 2553) มีการดำเนินการรวมทั้งสิ้น 24,858,803 ครั้ง แยกเป็น

-	ต่ออายุ	17,457,164 ครั้ง
-	จดใหม่	2,502,856 ครั้ง
	(เป็นรถใหม่ป้ายแดงจำนวน	2,310,097 คัน)
-	แจ้งย้าย	762,199 ครั้ง
-	โอน	2,986,540 ครั้ง
-	แจ้งเลิกใช้	151,950 ครั้ง
-	เปลี่ยนแปลงสาระสำคัญ	569,510 ครั้ง
-	อื่น ๆ	428,584 ครั้ง

4.2) การดำเนินการตรวจสภาพรถและตรวจสอบรถ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2552 - วันที่ 31 สิงหาคม 2553) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 5,969,358 คัน แยกเป็น

-	รถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสภาพ	4,019,052 คัน
-	รถที่ไม่ผ่านเกณฑ์การตรวจสภาพ	44,620 คัน
-	รถที่ตรวจจังหวัดอื่น	81,535 คัน
-	การตรวจสอบรถ	1,824,151 คัน

4.3) การดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ในปี งบประมาณ พ.ศ. 2553 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2552 - วันที่ 31 สิงหาคม 2553) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 6,173,838 ครั้ง แยกเป็น

-	ออกใบอนุญาตใหม่	2,651,500 ครั้ง
-	ต่ออายุใบอนุญาต	2,029,214 ครั้ง
-	ออกใบแทนใบอนุญาต	549,523 ครั้ง
-	แก้ไขรายการ	911,768 ครั้ง
-	อื่น ๆ	31,833 ครั้ง

4.4) การดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2552 - วันที่ 31 สิงหาคม 2553) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 324,658 ฉบับ แยกเป็น

-	ออกใบอนุญาตใหม่	47,972 ฉบับ
-	ต่ออายุใบอนุญาต	16,444 ฉบับ
-	อื่น ๆ	260,242 ฉบับ

4.5) สถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร จากสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 98 สถานี ที่รายงาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2552 - วันที่ 31 สิงหาคม 2553) มีดังนี้

-	จำนวนเที่ยวที่เข้าใช้สถานี	20,047,726 เที่ยว
---	----------------------------	-------------------

- จำนวนผู้โดยสาร 406,655,023 คน-เที่ยว
- จำนวนเงินค่าบริการ 137,034,128 บาท

4.6) สถิติจำนวนเงินรายได้จากเงินภาษีรถ เงินเพิ่ม และค่าธรรมเนียมที่เก็บได้ใน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2552 - วันที่ 31 สิงหาคม 2553) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 19,298.56 ล้านบาท แยกเป็น

- เงินภาษีและเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 14,375.59 ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 825.21 ล้านบาท
- ค่าแผ่นป้ายตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 435.09 ล้านบาท
- เงินภาษีและเงินเพิ่มตามกฎหมายขนส่ง 2,273.75 ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายขนส่ง 16.14 ล้านบาท
- ค่าแผ่นป้ายตามกฎหมายขนส่ง 20.73 ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 1,188.75 ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายขนส่ง 123.72 ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่ง 39.58 ล้านบาท

4.7) สถิติการเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่า ด้วยรถยนต์และกฎหมายขนส่ง ใน วันที่ 1 ตุลาคม 2552 - 31 สิงหาคม 2553 มีดังนี้

- จำนวนผู้ฝ่าฝืน 950,507 ราย
- จำนวนเงินค่าปรับ 299,247,215 บาท

รายละเอียดข้อมูลแสดงในภาคผนวก ง

5) ผลการปฏิบัติราชการที่สอดคล้องกับผลผลิตตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 มีดังนี้

ผลผลิตที่ 1 การจัดระบบการขนส่งทางถนน

กิจกรรม	ผลงาน	
	เชิงปริมาณ	คุณภาพ
การศึกษาและวางแผนระบบการขนส่งทางถนน	จำนวนการศึกษาด้านการประกอบการขนส่งทางถนน 25 เรื่อง	ระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการ เท่ากับร้อยละ 89.59
การจัดระเบียบและกำกับดูแลการประกอบการขนส่งทางถนน	จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง 70,337 ฉบับ	
การพัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งทางถนน	จำนวนการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง 132 ครั้ง	

## ผลผลิตที่ 2 การกำกับดูแลและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน

กิจกรรม	ผลงาน	
	เชิงปริมาณ	คุณภาพ
การพัฒนาผู้ขับรถและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง	จำนวนผู้จบหลักสูตรผ่านการอบรมและทดสอบ จำนวน 2,670,067 ราย	รถที่ผ่านการตรวจสอบสภาพตามเกณฑ์ที่กำหนด เท่า กับ ร้อยละ 98.88
การพัฒนาความปลอดภัยของตัวรถ	จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสอบสภาพ 3,980,287 คัน	
การควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย	จำนวนรถและผู้ขับรถที่ผ่านการตรวจสอบ 2,749,568 ราย	

## ผลผลิตที่ 3 การบริการด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ

กิจกรรม	ผลงาน	
	เชิงปริมาณ	คุณภาพ
การดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ	จำนวน 26,259,091 ครั้ง	ระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการ เท่ากับร้อยละ 90.03
การดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ	จำนวน 5,567,189 ครั้ง	

## 6) ผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าคะแนน ที่ได้
มิติที่ 1 มิติด้านประสิทธิผล		45	4.0455
1.1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุตามเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของกระทรวง		13	2.7009
1.1.1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เปรียบเทียบกับแผนงาน	ระดับ	3	4.6207
1.1.2 ต้นทุนด้านการขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	ร้อยละ	3	2.0000
1.1.3 ร้อยละของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำ และระบบราง เปรียบเทียบกับการขนส่งสินค้าทั้งหมด	ร้อยละ	4	1.0000
1.1.4 ปริมาณผู้โดยสารทางระบบรถไฟใต้ดิน (แสนคนต่อวัน)	แสนคนต่อวัน	3	3.7500

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าคะแนน ที่ได้
1.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงที่มีเป้าหมายร่วมกันระหว่างกระทรวง		5	3.6996
- อัตราส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียนแสนคัน	คนต่อรถ จดทะเบียน แสนคัน	5	3.6996
1.3 ระดับความสำเร็จของการพัฒนาศูนย์บริการร่วมหรือเคาน์เตอร์บริการประชาชน	ระดับ	2	5.0000
2. ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุตามเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของกลุ่มภารกิจ		10	4.5091
2.1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการดำเนินงานตามโครงการพัฒนาระบบขนส่งเชิงพื้นที่	ระดับ	3	5.0000
2.2 จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะ		4	3.7726
2.2.1 ทางถนน (คัน)	คัน	2	4.5453
2.2.2 ทางน้ำ (ลำ)	ลำ	1	5.0000
2.2.3 ทางอากาศ (ลำ)	ลำ	1	1.0000
2.3 ร้อยละของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางระบบรถไฟและทางอากาศ เทียบกับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทั้งหมด	ร้อยละ	3	5.0000
3. ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผน ปฏิบัติราชการ /ภารกิจหลัก /เอกสารงบประมาณรายจ่ายฯ ของส่วนราชการระดับกรมหรือเทียบเท่า		15	4.8897
3.1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการ/ภารกิจหลัก/เอกสารงบประมาณรายจ่ายฯ ของส่วนราชการระดับกรมหรือเทียบเท่า		10	4.9000
3.1.1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการดำเนินการตามโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	ระดับ	2	5.0000
3.1.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการดำเนินการตามโครงการในแผนพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ	ระดับ	2	4.5000
3.1.3 ระดับความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	ระดับ	2	5.0000

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าคะแนน ที่ได้
3.1.4 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม	ระดับ	2	5.0000
3.1.5 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตรวจมลพิษรถ		2	5.0000
3.1.5.1 จำนวนครั้งในการตรวจมลพิษรถ	ครั้ง	1	5.0000
3.1.5.2 จำนวนรถที่มีควันดำเกินเกณฑ์มาตรฐาน	ครั้ง	1	5.0000
3.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามเป้าหมายผลผลิตของส่วนราชการ (ตามเอกสารงบประมาณรายจ่าย)	ระดับ	5	4.8692
<u>มิติที่ 2</u> มิติด้านคุณภาพการให้บริการ		15	4.7227
4. ร้อยละของระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการ	ร้อยละ	5	5.0000
5. ระดับความสำเร็จในการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและร่วมติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติราชการ	ระดับ	4	4.5000
6. ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริต	ระดับ	3	4.4800
7. ระดับความสำเร็จในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของราชการ	ระดับ	3	4.8000
<u>มิติที่ 3</u> มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ		20	4.0561
8. ร้อยละของอัตราการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน	ร้อยละ	4	1.0000
9. ระดับความสำเร็จของการตรวจสอบภายใน	ระดับ	4	5.0000
10. ระดับความสำเร็จของการจัดทำต้นทุนต่อหน่วยผลผลิต	ระดับ	4	4.7857
11. ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามมาตรการประหยัดพลังงานของส่วนราชการ	ระดับ	4	5.0000
12. ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการรักษามาตรฐานระยะเวลาการให้บริการ	ระดับ	4	4.4950
13. ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนากฎหมายของส่วนราชการ	(ขบ. ได้รับยกเว้นตามเงื่อนไขที่กำหนด)		
<u>มิติที่ 4</u> มิติด้านการพัฒนาองค์กร		20	4.8032
14. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ		20	4.8032
14.1 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาองค์กร		12	4.9421

ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าคะแนน ที่ได้
14.1.1 ร้อยละของการผ่านเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการ ภาครัฐระดับพื้นฐาน	ร้อยละ	8	4.9286
14.1.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการ บรรลุเป้าหมายความสำเร็จของผลลัพธ์ในการดำเนินการตาม แผนพัฒนาองค์กร	ระดับ	4	4.9691
14.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการ บรรลุเป้าหมายความสำเร็จของผลลัพธ์การดำเนินการของส่วน ราชการตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ระดับพื้นฐาน (หมวด 7)	ระดับ	4	4.1900
14.3 ระดับความสำเร็จเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการจัดทำ แผนพัฒนาองค์กร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553		4	5.0000
14.3.1 ความครบถ้วนของการจัดทำรายงาน ลักษณะสำคัญ ขององค์กร (15 คำถาม)	คำถาม	1	5.0000
14.3.2 ความครบถ้วนของการจัดทำรายงานการประเมิน องค์กรด้วยตนเอง หมวด 1-7 ตามเกณฑ์คุณภาพการบริหาร จัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน	หมวด	1	5.0000
14.3.3 ความครบถ้วนของแผนพัฒนาองค์กรประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2553 (2 แผน)	แผน	2	5.0000
น้ำหนักรวม		<b>100</b>	<b>4.3007</b>

การประเมิน ผลตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของกรมการขนส่งทางบกประจำปี  
งบประมาณ พ.ศ. 2552 ผลคะแนนอยู่ในเกณฑ์ดี เท่ากับ 4.3007 โดยมีคะแนนในมิติที่ 4 มิติด้านการ  
พัฒนาองค์กรคะแนนสูงสุด เท่ากับ 4.8032 รองลงมาเป็นมิติด้านคุณภาพการให้บริการ เท่ากับ 4.7227  
ซึ่งคะแนนใน 2 มิติดังนี้ เป็นคะแนนที่ค่อนข้างดีมาก ส่วนคะแนนในมิติที่ 1 มิติด้านประสิทธิผล และมิติที่  
3 มิติด้านประสิทธิภาพ มีคะแนนใกล้เคียงกัน เท่ากับ 4.0455 และ 4.0561 ตามลำดับ

## 2. ผลการพัฒนางานในด้านต่าง ๆ

1) การพัฒนางานด้านการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง มีการพัฒนางานประจำเพื่อ  
ส่งเสริมการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง ดังนี้

1.1) โครงการคลินิกแก้ไขปัญหาการประกอบการขนส่งประจำทาง ในปีงบประมาณ  
พ.ศ. 2553 (ตั้งแต่ ตุลาคม 2553 - สิงหาคม 2553) มีการจัดประชุมผู้ประกอบการขนส่งในเส้นทางรถ  
หมวด 3 ไปแล้ว 4 ครั้ง จำนวน 521 เส้นทาง มีผู้ประกอบการขนส่งเข้าร่วมประชุมจำนวน 590 คน ใน 4  
ภูมิภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง

1.2) โครงการตรวจติดตามการประกอบ การขนส่งประจำทาง เป็นการรวบรวมข้อมูล การประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางทุกหมวดและทุกเส้นทางในความรับผิดชอบของ ส่วนกลางและพิจารณาคัดเลือกเพื่อตรวจติดตามการประกอบการขนส่ง รวมทั้งรับฟังปัญหาอุปสรรค และให้คำปรึกษาแนะนำ โดย ในปีงบประมาณ พ .ศ. 2553 (ตั้งแต่ตุลาคม 2552 - สิงหาคม 2553) ได้มี การตรวจติดตามแล้ว 9 ครั้ง จำนวนผู้ประกอบการ 22 ราย

1.3) โครงการส่งเสริมคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งรุ่นใหม่ โดยการจัดอบรมสัมมนา ผู้ประกอบการขนส่งรุ่นใหม่เพื่อพัฒนาศักยภาพให้สามารถจัดบริการให้มีคุณภาพตรงตามความต้องการ ของผู้ใช้บริการ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ได้ดำเนินการจัดสัมมนาให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งรุ่น ใหม่อีกแล้ว 3 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 330 คน

1.4) แผนงานการให้ความรู้ผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารเพื่อยื่นขอ การรับรองมาตรฐาน โดยเป็นแผนงานที่ดำเนินการควบคู่กับแผนงานออกตรวจรับรองผู้ประกอบการ ขนส่งที่ยื่นขอรับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทาง โดยในปีงบประมาณ พ .ศ. 2553 (ตั้งแต่ตุลาคม 2552 - สิงหาคม 2553) ได้ออกให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถ โดยสารเพื่อยื่นขอการรับรองมาตรฐาน จำนวน 8 ครั้ง สำหรับการยื่นขอรับการรับรองมาตรฐานฯ มี ผู้ประกอบการขนส่งยื่นขอรับรองมาตรฐานฯ จำนวน 3 ราย คือ บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด บริษัท รถรุ่งเรือง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจประเมิน

1.5) การก่อสร้างและปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบกได้รับ งบประมาณตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 เพื่อดำเนินการจัดให้มีและการปรับปรุงสถานีขนส่ง ผู้โดยสาร ดังนี้

- ปรับปรุงและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุทัยธานี (ทดแทน)
- ปรับปรุงและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิ (ทดแทน)
- ปรับปรุงและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร อ.บรบือ จ.มหาสารคาม
- ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช
- ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี
- ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร อ.สุโขทัย จ.สุโขทัย
- ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ราชบุรี แห่งที่ 2
- ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ขอนแก่น แห่งที่ 3
- ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ชัยภูมิ แห่งที่ 2
- ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.เชียงใหม่ แห่งที่ 3
- ปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ปัตตานี

รายละเอียดงบประมาณ และความคืบหน้าของการดำเนินงานปรากฏตามภาคผนวก ง

1.6) การดำเนินการศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ที่จัดตั้งขึ้นที่กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ เพื่อให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการ รถสาธารณะร้องเรียน ในกรณีถูกเอาเปรียบหรือพบเห็นความไม่ปลอดภัยจากการใช้บริการ เช่น การขับรถหวาดเสียว สภาพรถไม่มั่นคงแข็งแรง เพื่อให้ผู้ใช้บริการ ได้มีส่วนร่วมในการกำกับดูแล และควบคุมคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะให้มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับของสังคม

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ศูนย์คุ้มครองฯ รับแจ้งเรื่องร้องเรียนรวม 21,545 เรื่อง เป็นเรื่องร้องเรียนในส่วนกลางจำนวน 19,383 เรื่อง และส่วนภูมิภาค จำนวน 2,162 เรื่อง โดยการร้องเรียนในส่วนกลาง ประเภทรถที่ได้รับการร้องเรียนมากที่สุด คือ รถแท็กซี่จำนวน 11,114 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 57.34 ของเรื่องร้องเรียนในส่วนกลางทั้งหมด มีประเด็นที่มีการร้องเรียนมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ปฏิเสธรับผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 22.83 พxr.แสดงกิริยาจาไม่สุภาพ คิดเป็นร้อยละ 15.35 และ พxr.ไม่ส่งผู้โดยสารตามที่ตกลง คิดเป็นร้อยละ 9.78 สำหรับกรณีการร้องเรียนรถ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการมีจำนวนทั้งสิ้น 7,299 ราย มีประเด็นที่มีการร้องเรียนมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ขับรถโดยประมาทและหวาดเสียว คิดเป็นร้อยละ 29.13 ไม่หยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร ณ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 25.33 และ พ.ก.ส. แสดงกิริยาจาไม่สุภาพ คิดเป็นร้อยละ 8.49 ซึ่งทุกกรณีที่ได้รับแจ้งเรื่องร้องเรียน ศูนย์คุ้มครองฯ ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบและแก้ไขปัญหาทุกกรณี

2) การพัฒนางานด้านการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง มี โครงการพัฒนาคุณภาพรถบัสทัศนจร โดยกำหนดหลักเกณฑ์และทำการรับรองคุณภาพรถบัสทัศนจรระดับ 5 ดาว และ 4 ดาว เพื่อพัฒนาและส่งเสริมการประกอบธุรกิจการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารให้มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล ในปี งบประมาณ พ.ศ. 2553 มีผู้สนใจสมัครเข้ารับการประเมินจำนวน 3 ราย ได้แก่ บ. เกลิมภัทรทรานสปอร์ต จำกัด บ . วิมลทิพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด และ บ .มนตรีทรานสปอร์ต คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ขณะนี้คณะทำงานฯ ได้ทำการตรวจประเมินตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์และรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารไม่ประจำทาง กำหนดครบทั้ง 3 บริษัท แล้ว และจะได้นำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป รวมทั้งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ได้มีการจัดสัมมนาผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2553 มีผู้ประกอบการขนส่งจากส่วนกลางเข้าร่วมสัมมนาจำนวน 120 คน

3) การพัฒนางานด้านขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ได้มีการพัฒนาดังนี้

3.1) โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อรองรับการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ เป็นโครงการต่อเนื่อง 3 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2551 - 2553 โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดทำมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเป็นมาตรฐานทั่วไปเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถพัฒนา เข้าสู่มาตรฐานได้ก่อนจะมีการกำหนดให้มีมาตรฐานขั้นก้าวหน้า รวมทั้งการพัฒนา



มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกแยกประเภทตามกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่ง ได้แก่ การขนส่งสินค้าเบ็ดเตล็ด การขนส่งวัสดุก่อสร้างและอุตสาหกรรมหนัก การขนส่งสินค้าแช่เย็น และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการสำหรับกลุ่มผู้เกี่ยวข้องในการร่างมาตรฐานคุณภาพบริการเพื่อให้เกิดการยอมรับและนำไปสู่การปฏิบัติ การอบรม /สัมมนา ผู้ประกอบการขนส่ง การจัดทำคู่มือพัฒนาประสิทธิภาพผู้ประกอบการขนส่ง และพัฒนาข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งในเว็บไซต์ [www.itpcenter.com](http://www.itpcenter.com) และ [www.thaitruckcenter.com](http://www.thaitruckcenter.com)

3.2) การส่งเสริมและรับรองมาตรฐานการบริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นการดำเนินโครงการต่อเนื่องจากโครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งฯ โดยได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการคุณภาพบริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพฯ และสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการขนส่งจะได้รับ ขั้นตอนการรับรองมาตรฐานฯ รูปแบบตราสัญลักษณ์ และใบรับรองคุณภาพ รวมถึงคุณสมบัติผู้ตรวจประเมิน และแหล่งทุนในการดำเนินการ ขณะนี้มีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการรับรองมาตรฐานไปแล้ว 26 ราย

3.3) การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และสนับสนุนให้ผู้ผลิตสินค้าได้ติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านระบบสารสนเทศ โดย ได้รับงบประมาณดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ผลการดำเนินงาน ผู้รับจ้างดำเนินการเขียนโปรแกรมระบบงานแล้วเสร็จ พร้อมส่งมอบเครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ซอฟต์แวร์ต่าง ๆ ครบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างติดตั้งอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ภายในสถานีขนส่งสินค้า และเชื่อมโยงระบบโครงข่ายผ่านระบบ ADSL

#### 4) การพัฒนางานด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ได้มีการพัฒนาดังนี้

4.1) การพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ได้ทำการสำรวจเส้นทางแล้ว 4 เส้นทาง ได้แก่

- กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี - ปากเซ
- หนองคาย - เวียงจันทน์ - วังเวียง
- อุดรธานี - เวียงจันทน์ - วังเวียง - หลวงพระบาง
- น่าน - ห้วยโก๋น - ปากแบ่ง - อุดมไชย

ในการประชุมไทย- ลาว ที่ อ.เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี ระหว่างวันที่ 14 - 15 กรกฎาคม 2553 ได้พิจารณาเรื่องการเดินทางโดยสายประจำทางระหว่างประเทศสรุปได้ดังนี้

- เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย- บ่อแก้ว- หลวงน้ำทา - อุดมไชย - หลวงพระบาง เห็นชอบให้เปิดเดินรถ โดยเร่งรัดให้มีการลงนามในสัญญาเดินรถโดยเร็ว
- เส้นทางนครพนม - ท่าแขก เห็นชอบให้เปิดเดินรถ เมื่อสะพานไทย-ลาวแห่งที่ 3 เปิดให้บริการ

- เส้นทางกรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ โดยเห็นควรให้ปรับปรุงเส้นทางนครราชสีมา - เวียงจันทน์ เป็นกรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ และให้ทดลองเปิดเดินรถ

- เส้นทางเชียงราย - เชียงของ - บ่อแก้ว - หลวงน้ำทา เห็นชอบให้เปิดเดินรถเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงเชียงราย - เชียงของ - บ่อแก้ว - หลวงน้ำทา และตัดช่วงเชียงราย - เชียงของ - บ่อแก้ว

4.2) โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อกำหนดแนวทางในการเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการขนส่งของไทยในการดำเนินการภายใต้ความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศและกา รเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์และสาขาการขนส่ง โดยศึกษาศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือ ต่าง ๆ แนวทางการรวมตัวกันและการเป็นหุ้นส่วนกับผู้ประกอบการขนส่งต่างประเทศ รวมทั้งจัดทำแผนเพิ่มขีดความสามารถผู้ประกอบการขนส่งทั้งแผนของภาครัฐ และภาคเอกชน ขณะนี้ที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 2 และคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ได้พิจารณาตรวจรับรายงานเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2553

5) การพัฒนางานด้านความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมจาก การขนส่งทางถนน ได้มีการพัฒนา ดังนี้

5.1) โครงการรวบรวมข้อมูลเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์สมรรถนะของระบบห้ามล้อ เพื่อดำเนินการวางรากฐานการพัฒนาข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับระบบห้ามล้อของรถยนต์ ผลการดำเนินงานได้จัดซื้อเครื่องอุปกรณ์ประกอบการทดสอบ ได้แก่ ตูมน้ำหนัก อุปกรณ์วัดความเร็ว อุปกรณ์วัดอุณหภูมิ และเครื่องชั่งน้ำหนักแบบเคลื่อนที่ เรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งกำหนดแบบรถที่จะเข้ารับการทดสอบจำนวน 28 แบบ จากบริษัทผู้ผลิตจำนวน 10 บริษัท เตรียมกร่างประกาศเรื่องระบบห้ามล้อ และส่งร่างประกาศฯ ให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่เป็นกลุ่มเป้าหมายพิจารณาให้ความเห็นชอบ

5.2) โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศในการรายงานผลการตรวจสภาพรถและกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เพื่อพัฒนาระบบการรายงานผลการตรวจสภาพรถ โดยมีระบบเชื่อมโยงเครือข่าย ตรอ. มายังกรมฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และเชื่อถือได้ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมดูแลการดำเนินงานของ ตรอ. ให้เป็นไปตามกฎระเบียบของทางราชการ รวมทั้งเป็นการป้องกันการทุจริตในการออกใบรับรองการตรวจสภาพรถและป้องกันกลุ่มมิฉาชีพปลอมแปลงใบรับรองการตรวจสภาพรถ ขณะนี้อยู่ระหว่างการประกวดราคาจัดจ้าง

5.3) โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ เป็นโครงการต่อเนื่อง (ปีงบประมาณ พ.ศ.2549 - 2555) มีเป้าหมายในการติดตั้งอุปกรณ์การตรวจสภาพรถแบบอัตโนมัติให้ครบทุกสำนักงานขนส่งจังหวัด โดยในปี พ.ศ. 2549 -2551 ได้ดำเนินการติดตั้งที่สำนักงานขนส่งจังหวัดแล้วเสร็จจำนวน 33 แห่ง ในปีงบประมาณ 2552 อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งที่สำนักงานขนส่งจังหวัด 12 แห่ง และในปี พ.ศ. 2553 ได้รับงบประมาณให้ดำเนินการอีก 15 แห่ง

5.4) โครงการปรับปรุงและก่อสร้างสนามทดสอบขับรถเพื่อรองรับใบอนุญาตขับรถ เป็นโครงการที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีสนามทดสอบขับรถที่มีมาตรฐานในทุกสำนักงาน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ได้รับงบประมาณดำเนินการจำนวน 5 แห่ง

5.5) การให้ความเห็นชอบผู้ติดตั้ง และผู้ตรวจและทดสอบรถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้การติดตั้งระบบก๊าซเป็นเชื้อเพลิงมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 (ตั้งแต่ ตุลาคม 2552 - กรกฎาคม 2553) ให้ความเห็นชอบผู้ติดตั้ง ผู้ตรวจและทดสอบรถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง รวม 327 ราย แยกเป็น

- ให้ความเห็นชอบผู้ติดตั้งก๊าซเป็นเชื้อเพลิง รวม 243 ราย แยกเป็น LPG จำนวน 148 ราย และ NGV จำนวน 95 ราย

- ให้ความเห็นชอบผู้ตรวจและทดสอบรถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงรวม 84 ราย แยกเป็น LPG 48 ราย และ NGV จำนวน 36 ราย

5.6) โครงการสร้างนักขับรถมืออาชีพ เป็นโครงการตามนโยบายรัฐบาลตั้งแต่ปี พ .ศ. 2552 เพื่อช่วยเหลือผู้ว่างงานให้มีทางเลือกในการประกอบอาชีพ และเป็นการผลิตพนักงานขับรถขนาดใหญ่ที่มีคุณภาพปี อบรมเข้าสู่ตลาดแรงงานเพิ่มขึ้น ดำเนินการด้วยการจัดฝึกอบรมโดยมีที่พัก /เบี้ยเลี้ยง ให้กับผู้เข้ารับการอบรม ใน 3 หลักสูตร คือ หลักสูตร 1 เดือนสำหรับผู้มีพื้นฐานในการขับรถขนาดเล็ก และมีใบอนุญาตขับรถมาแล้ว หลักสูตร 2 เดือน สำหรับผู้ที่ไม่มีความรู้พื้นฐานในการขับรถมาก่อน แล ะ หลักสูตรขับรถลากจูง ต่อมาได้ขยาย หลักสูตรอบรมพนักงานควบคุมรถเครื่องจักรขนาดใหญ่ ผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ณ สิ้นเดือนกรกฎาคม 2553 มีผู้เข้ารับการอบรมรวมทั้งสิ้น 1,070 คน มีผู้จบหลักสูตรรวม 675 คน

5.7) โครงการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ เพื่อสนับสนุนให้ภาคเอกชนที่มีความพร้อม ในการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถเอกชน เพื่อดำเนินการให้การอบรมให้แก่ผู้จะขอ /ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ผลการดำเนินงาน ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2553 มีโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมฯ รวมทั้งสิ้น 21 แห่ง และมีโรงเรียนที่ได้รับการรับรองให้เป็นผู้ทำการทดสอบแทนกรมฯ แล้ว 7 แห่ง

5.8) แผนการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีอุบัติเหตุร้ายแรงทางถนนปีงบประมาณ พ .ศ. 2553 เพื่อศึกษากรณีการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงทางถนนที่เกิดจากการขนส่งด้วยรถขนาดใหญ่และมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสจำนวนมาก โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สำหรับในเขตพื้นที่จังหวัดอื่น พิจารณาออกตรวจสอบตามความเหมาะสม ) โดยวิธีจัดเก็บข้อมูล ณ จุดเกิดเหตุและวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำเสนอผู้บริหาร และใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดแนวทางและมาตรการป้องกันและแก้ไข

5.9) การดำเนินการเพื่อส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง ได้มีการดำเนินการในหลายด้าน เช่น การผลิตสื่อและกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย โครงการปลูกฝังเด็กไทย ใส่ใจวินัยจราจร แผนพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่ง

ทางถนน โครงการรณรงค์ป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน ประจำปี ในปีงบประมาณ พ .ศ. 2553 (ตั้งแต่ตุลาคม 2552 - มิถุนายน 2553) มีผลการดำเนินงานดังนี้

5.9.1) การผลิตสื่อและกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน มีดังนี้

- จัดทำวารสารราย 2 เดือนออกเผยแพร่แล้ว 4 ฉบับ จำนวน 8,000 เล่ม มีบทความจำนวน 25 เรื่อง
- จัดทำบทความถนนสายสวัสดิภาพ จำนวน 46 เรื่อง
- จัดทำชุดนิทรรศการ จำนวน 16 เรื่อง รวม 3,136 ชิ้น และจัดนิทรรศการทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค จำนวน 24 ครั้ง
- จัดทำแผ่นพับ จำนวน 1,260,000 แผ่น และโปสเตอร์ 8 เรื่อง จำนวน 172,000 แผ่น
- จัดทำหนังสือรอบรู้คู่ถนน จำนวน 100,000 เล่ม
- จัดทำหนังสือคู่มือหลักการขนส่ง จำนวน 50,000 เล่ม

5.9.2) โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย เป็นโครงการต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเสริมทักษะการขับขี่รถจักรยาน อย่างถูกต้องและปลอดภัย โดยจัดอบรมให้ความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 - 6 ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ ผลงานในปีงบประมาณพ.ศ. 2553 ได้ดำเนินการมาแล้วรวม 250 รุ่น มีนักเรียนเข้าร่วมกิจกรรมรวมทั้งสิ้น 80,033 คน

5.9.3) โครงการปลูกฝังเด็กไทย ใส่ใจวินัยจราจร เป็นการจัดกิจกรรมให้ความรู้ในรูปแบบความบันเทิงเพื่อเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย และสร้างจิตสำนึกในการรักษาวินัยจราจรให้แก่เด็กและเยาวชนทั่วประเทศ ในปีงบประมาณ พ .ศ. 2553 ได้จัดกิจกรรมแล้ว 82 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมงานรวม 63,915 คน

5.9.4) แผนพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน เพื่อพัฒนาศักยภาพของบุคลากรและผู้เกี่ยวข้องด้านการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพตามมาตรฐาน และมุ่งสร้างเสริมจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนแก่กลุ่มบุคคลดังกล่าว โดยในปีงบประมาณ พ .ศ. 2553 ได้ดำเนินการจัดอบรมแล้วรวม 10 รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรมรวมทั้งสิ้น 897 คน

5.9.5) โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลสำคัญประจำจังหวัด เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และประชาชนทั่วไป เพื่อเป็นการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนและจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในปีงบประมาณ พ .ศ. 2553 มีการดำเนินการในช่วงเทศกาลต่าง ๆ แล้วรวมทั้งสิ้น 255 ครั้ง ดังนี้

- ในช่วงเทศกาลลอยกระทง ปี 2552 จำนวน 34 ครั้ง (32 จังหวัด)

- ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2553 จำนวน 76 ครั้ง (76 จังหวัด)
- ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2553 จำนวน 76 ครั้ง (76 จังหวัด)
- ในช่วงเทศกาลสำคัญประจำจังหวัด จำนวน 69 ครั้ง

6) การพัฒนางานด้าน การให้บริการประชาชน ที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบกมีความมุ่งมั่นในการพัฒนาการให้บริการประชาชน ในด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องเป็นผลให้กรมฯ ได้รับรางวัล “คุณภาพการให้บริการประชาชน ” จาก ก.พ.ร. เป็นระยะเวลา 7 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 จนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2552) หน่วยงานของกรมฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้รับรางวัลในกระบวนงานต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น 45 รางวัล โดยมีบริการที่ให้บริการ ณ จุดบริการใดก็ได้ การเพิ่มช่องทางการให้บริการ และการพัฒนานวัตกรรมด้านบริการ เช่น

- การรับชำระภาษีรถทั่วไทย และการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถทั่วไทย
- โครงการเลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru for Tax) และ โครงการซื้อไปให้พอแล้วต่อภาษี (Shop Thru for Tax) การรับชำระภาษีรถผ่านบัตรเครดิต การรับชำระภาษีรถผ่านระบบอินเทอร์เน็ต
- การให้บริการเคลื่อนที่โดยรถโมบายทั้งการทดสอบ (E-exam) และการรับชำระภาษีรถ
- นวัตกรรมใหม่ ๆ จากสำนักงานขนส่งจังหวัด เช่น การแจ้งเตือนการชำระภาษีรถผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ด้วยระบบ SMS (สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา) การให้บริการอบรมความรู้การขับรถปลอดภัยเพื่อต่ออายุใบอนุญาตขับรถผ่านระบบอินเทอร์เน็ต (E-learning) (สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา) และสนามทดสอบขับรถ IT (สำนักงานขนส่งจังหวัดนครปฐม) เป็นต้น

7) การพัฒนาองค์กรด้านอื่น ๆ กรมการขนส่งทางบกได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาองค์กรทั้งด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาบุคลากร และการพัฒนาด้านกฎหมาย รวมถึงการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA)

8) การพัฒนาด้านอื่น ๆ ได้แก่ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) จัดตั้งเมื่อ 28 กรกฎาคม 2546 ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก นำหมายเลขทะเบียนรถซึ่งเป็นที่นิยมของประชาชนออกประมูลเป็นการทั่วไป โดยให้นำเงินรายได้จากการประมูล เงินค่าธรรมเนียม และดอกผลจากการประมูล รวมถึงเงินหรือทรัพย์สินอื่นที่มีผู้มอบสมทบทุนรวมเข้าเป็นรายได้ของ กปถ. ทั้งหมด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน

โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 มีการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาครวมทั้งสิ้น 35 ครั้ง จำนวน 41 หมวดอักษร มีรายได้จากการประมูล 660,341,434 บาท และได้มีการจัดสรรเงิน กปถ. เพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์ด้านต่าง ๆ รวมจำนวน 660,795,075 บาท

### 2.3 สรุป

ในบทนี้ได้กล่าวถึงอำนาจหน้าที่ อัตรากำลัง และ โครงสร้างองค์กรของกรมการขนส่งทางบก ในปัจจุบัน ผลการดำเนินงานประกอบด้วยผลการดำเนินงานจากงานประจำ ได้รวบรวมข้อมูลจากระบบสถิติการดำเนินงานของกรมฯ ผลงานจากผลผลิตตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2552 ผลงานจากคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. 2552 และผลการพัฒนางานในด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนางานด้านการขนส่งด้วยรถโดยสาร การพัฒนางานด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การพัฒนางานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม การพัฒนางานด้านบริการประชาชน เป็นต้น เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกในลำดับต่อไป

### บทที่ 3

## การมีส่วนร่วมและการวิเคราะห์ SWOT

### 3.1 การมีส่วนร่วมและความคาดหวัง

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. 2554 - 2558) ได้มีกระบวนการเพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดยสามารถสรุปการมีส่วนร่วมและความคาดหวังจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ ได้ดังนี้

#### การมีส่วนร่วม

- ในคราวประชุมกรมการขนส่งทางบก ครั้งที่ 5/2552 เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2552 ได้ให้ความเห็นชอบในการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัด ของกรมการขนส่งทางบกตามโครงสร้างใหม่
- วันที่ 9 ตุลาคม 2552 กองแผนงานจัดประชุมผู้เกี่ยวข้องในการร่วมกันวิเคราะห์กลุ่มผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกรมการขนส่งทางบก และในวันที่ 19 ตุลาคม 2552 ได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับผู้เชี่ยวชาญจากคณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในการระดมความคิดเห็นจากผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยได้แบ่งกลุ่มออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้บริหารของกรมฯ กลุ่มเจ้าหน้าที่กรมฯ กลุ่มหน่วยราชการที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับกรมฯ กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนและภาคประชาชน และกลุ่มผู้ได้รับอนุญาตจากกรมฯ
- กรมการขนส่งทางบกมีคำสั่งที่ 652/2552 ลงวันที่ 21 ตุลาคม 2552 แต่งตั้งคณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด ค่านิยม และการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ระดับบุคคล อำนาจหน้าที่และองค์ประกอบของคณะทำงานฯ ปรากฏตามภาคผนวก ก
- วันที่ 17, 18, และ 25 พฤศจิกายน 2552 จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติงานของกรมฯ โดยร่วมกันวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรมฯ โดยมีผู้เชี่ยวชาญจากคณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นที่ปรึกษาเพื่อจัดทำร่างวิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัดของกรมฯ
- วันที่ 2 - 25 ธันวาคม 2552 คณะทำงานระดับสำนัก /กอง/ศูนย์/กลุ่ม ดำเนินการร่วมกับทีมงานผู้เชี่ยวชาญจากคณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อจัดทำเป้าประสงค์ แผนที่ยุทธศาสตร์ และจัดทำรายละเอียดตัวชี้วัด ความเชื่อมโยงของระบบประเมินผลการดำเนินงานทั้งใน ระดับสำนัก/กอง/ศูนย์/กลุ่ม และการถ่ายทอดตัวชี้วัดไปสู่ระดับบุคคล รายละเอียดของการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ระดับหน่วยงานปรากฏตามภาคผนวก ข



- วันที่ 18 มกราคม 2553 นำผลที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการเข้าประชุมคณะทำงาน ทบพทวินวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด ค่านิยม และการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ระดับบุคคล ครั้งที่ 1/2553 และได้กำหนดเป็นร่างทิศทาง การทำงานของ กรมการขนส่งทางบก ในอนาคตขึ้น
- กองแผนงาน ได้แจ้งเวียนร่างทิศทาง การทำงานดังกล่าว ให้ สำนัก /กอง พิจารณาและ กำหนดค่าเป้าหมายของแต่ละตัวชี้วัด รวมทั้งจัดทำแผนงาน /โครงการที่จะดำเนินการเพื่อสนับสนุน ตัวชี้วัดดังกล่าว
- กองแผนงาน ได้นำร่างทิศทาง การทำงานของ กรมการขนส่ง ทางบก ในอนาคต ขึ้นเผยแพร่ ทางอินเทอร์เน็ตและอินเทอร์เน็ต ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม 2553 เพื่อให้บุคลากรกรมฯ ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้พิจารณาให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอีกครั้งหนึ่ง
- จัดประชุมคณะทำงานทบพทวินวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าป ะสงค์ ตัวชี้วัด ค่านิยม และการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ระดับบุคคล ครั้งที่ 2/2553 เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2553 และครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2553 เพื่อพิจารณาปรับร่างทิศทางของกรมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม ก่อนนำเสนอขอความเห็นชอบ

#### ความคาดหวัง

จากการประชุมเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2552 สามารถสรุปความ คาดหวังจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากภายนอก และความคาดหวังจากบุคลากรภายในได้ดังนี้

1. ด้านนโยบาย กรมฯ ควรเน้นบทบาทในการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศด้าน การขนส่งคนและสินค้าเป็นบทบาทหลัก บทบาทในการกำกับดูแล ควบคุม (อุบัติเหตุ สิ่งแวดล้อมจาก รถ) เพื่อให้มีมาตรฐานและความปลอดภัยเป็นบทบาทรองลงมา ส่วนบทบาทด้านการให้บริการแก่ ประชาชนเป็นลำดับสุดท้าย
2. ด้านการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ ควรมีแผนที่ชัดเจนและมีการประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. ด้านการเชื่อมโยงกับการขนส่งระหว่างประเทศ ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งมี ความพร้อมที่จะทำการขนส่งระหว่างประเทศและสามารถแข่งขันได้ โดยผู้ประกอบการขนส่งต้องการ เข้ามามีส่วนร่วมในการเจรจาเพื่อมิให้ประเทศเสียเปรียบ และ การมีส่วนร่วมในการ กำหนดกฎ ระเบียบ ต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับกฎ ระเบียบระหว่างประเทศ เพื่อให้สามารถนำไปปฏิบัติได้
4. ด้านการพัฒนาระบบรถโดยสารให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้การใช้รถโดยสารประจำทางมี ประสิทธิภาพ การสนับสนุนให้มีการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะที่มีบริการที่ดี และมีมาตรฐานเป็นที่ ยอมรับ การจัดบริการขนส่งด้วยรถสาธารณะให้คำนึงถึงความต้องการของประชาชนด้วยการจัดให้มี



การเชื่อมต่อได้หลายระบบเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ รวมถึงการพัฒนา ระบบการพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งเพื่อให้ได้ผู้ประกอบการขนส่งที่มีศักยภาพ รวมถึงการดูแลผู้ประกอบการขนส่งด้วยความเป็นธรรม

#### 5. ด้านกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจากรถ ดังนี้

- การขนส่งสารอันตรายและกากของเสียอันตราย ควรมีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการให้ผู้ประกอบการขนส่งติดตั้งระบบ GPS ที่ยานพาหนะขนส่ง
- การปรับปรุงวิธีการตรวจสอบสภาพรถให้สะท้อนสภาพของรถยนต์มากขึ้น รวมถึงการควบคุมการทำงานของ ตรอ. ให้เป็นไปตามกฎระเบียบอย่างเข้มงวด
- การควบคุมดูแลสภาพรถยนต์ที่ไม่มีความปลอดภัย และเป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมทั้งรถยนต์ที่วิ่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และต่างจังหวัด
- ส่งเสริมการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการด้านการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
  - การพัฒนามาตรฐานการรับรองสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ให้เป็นมาตรฐานสากล

#### 6. ด้านการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพ ดังนี้

- มีโรงเรียนและหลักสูตรที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ควรเน้นหลักสูตรให้ขับขี่ ได้อย่างปลอดภัย
- การพัฒนาพนักงานขับรถทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ เนื่องจากพนักงานขับรถขาดแคลนและมีการเปลี่ยนงานได้ง่าย
- กำกับดูแลพนักงานขับรถสาธารณะให้มีคุณภาพสูงกว่าการขับรถประเภทอื่น

#### 7. ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ มีดังนี้

- สภาพปัจจุบันมีระเบียบ ฎีกาจำนวนมาก ระเบียบบางอย่างมีความล้าหลังไม่เป็นปัจจุบัน และมีปัญหาการสื่อสารระหว่างหน่วยงานทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้
- การมีส่วนร่วมของประชาชนยังมีไม่ทั่วถึงอาจทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้

8. ด้านการให้บริการประชาชน การให้บริการในภาพรวมมีความ รวดเร็วมากขึ้น แต่ยังมีงานบริการที่สามารถพัฒนาเพื่อให้เกิดความถูกต้อง รวดเร็ว เช่น การ นำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้งานในการเชื่อมโยงข้อมูลกรมการขนส่งทางบกกับกรมศุลกากร การแจ้งเปลี่ยนเครื่องยนต์ควรถวายบริการ ณ จุดเดียว การเลื่อนล้อต่อภาษี ควร ให้ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ ให้มากขึ้น การสร้างช่องทางการให้บริการเพิ่มขึ้นเพื่อลดจำนวนผู้รับบริการที่ต้องเข้ามาติดต่อที่กรมฯ โดยตรง เป็นต้น

#### 9. ด้านการพัฒนาองค์กร มีดังนี้

- ควรมีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน
- ความโปร่งใสในการดำเนินงาน
- การกระจายอำนาจและลดสายกา รบังคับบัญชาเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน

### 10. ด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มีดังนี้

- ปรับปรุงพัฒนาระบบของกรมฯ ให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง และมีเสถียรภาพ
- นำเทคโนโลยี นวัตกรรม มาช่วยสนับสนุนการทำงาน งานบริการ และระบบการขนส่งสาธารณะ มากยิ่งขึ้น โดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้รับบริการเป็นสำคัญ
- การเชื่อมโยงระบบงานระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ และภาครัฐกับภาคเอกชน
- การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการจัดการความรู้

### 11. ด้านพัฒนาบุคลากร มีดังนี้

- พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ มีสมรรถนะเพียงพอ ในการปฏิบัติงาน และสร้างจิตสำนึกการให้บริการของเจ้าหน้าที่
- พัฒนาระบบบริหารทรัพยากรบุคคล มีการวางแผนความก้าวหน้าในหน้าที่การงานของบุคลากร วางแผนการอบรม เป็นต้น
- การพัฒนาองค์ความรู้ต่าง ๆ ของกรมการขนส่งทางบกด้านระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

รายละเอียดของสรุปการประชุมระดมความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก ปรากฏตามภาคผนวก ข

## 3.2 การวิเคราะห์สถานะแวดล้อม (SWOT Analysis)

จากข้อมูลในบทที่ 2 และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ จะได้นำมาใช้ในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก สรุปได้ดังนี้

### 3.2.1 สภาพแวดล้อมภายใน

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในเป็นการวิเคราะห์หาจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร ซึ่งเป็นสภาพความเป็นจริงที่องค์กรเป็นอยู่ในปัจจุบันและเป็นปัจจัยที่สามารถควบคุมได้

#### จุดแข็ง (Strengths)

##### ด้านพัฒนาองค์กร

- มีหน่วยงานทั่วประเทศ และมีหน่วยบริการเคลื่อนที่ ทำให้สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง
- มีเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมาสนับสนุนด้านความปลอดภัย
- เป็นหน่วยงานที่มุ่งเน้นการให้บริการประชาชนด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถจนได้รับรางวัล “คุณภาพการให้บริการประชาชน” จาก ก.พ.ร. มาอย่างต่อเนื่อง เป็นระยะเวลา 7 ปี

### ด้านเทคโนโลยี

- มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงาน

### ด้านบุคลากร

- ผู้บริหารระดับสูงมีความเข้าใจปัญหาและงานเป็นอย่างดี โดยทำงานเชิงรุก และมีภาวะผู้นำสูง

### จุดอ่อน (Weaknesses)

#### ด้านพัฒนาองค์กร

- ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายในทำให้ขาดการวางแผนเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ในแนวทางเดียวกัน
- ขาดกลไกที่ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและการสื่อสารไม่ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย

### ด้านเทคโนโลยี

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศแบบออนไลน์มีเสถียรภาพไม่เพียงพอ และยังไม่มีการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลที่ดี

### ด้านบุคลากร

- ขาดการจัดการความรู้ในองค์กรที่มีประสิทธิภาพ
- บุคลากรส่วนใหญ่มีทักษะการปฏิบัติในลักษณะงานประจำและยังขาดทักษะในการติดต่อสื่อสารให้บริการชาวต่างชาติ รวมทั้งยังขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านบางสาขา เช่น การวางแผนการขนส่ง วิศวกรรมการขนส่ง การขนส่งวัตถุอันตราย โลจิสติกส์ และด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

### 3.2.2 สภาพแวดล้อมภายนอก

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกเป็นการวิเคราะห์หาโอกาสและอุปสรรคที่ส่งผลต่อองค์กร เป็นปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ โดยทั่วไปจะพิจารณาตามหลัก PEST Analysis ซึ่งได้แก่

- ด้านการเมือง (P : Politics)
- ด้านเศรษฐกิจ (E : Economic)
- ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม (S : Social)
- ด้านเทคโนโลยี (T : Technology)

### โอกาส (Opportunities)

#### ด้านเศรษฐกิจ

- แนวโน้มราคาพลังงานเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

- มีการเปิดเสรีการค้า บริการในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งมีความตื่นตัวสำหรับ โอกาสที่เปิดกว้างขึ้น รวมถึงมีความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นตามลำดับ

#### ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

- ความต้องการและความคาดหวังของประชาชนต่อระบบการขนส่งสาธารณะมีมากขึ้น
- โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางถนนเชื่อม โยงกันทั่วประเทศ และเชื่อม โยงประเทศเพื่อนบ้าน
- ประชาคมโลกให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม กรมฯ สามารถเข้ามามีบทบาทในด้านการรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Transportation)

#### ด้านเทคโนโลยี

- การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศในปัจจุบันมีความก้าวหน้ามาก ทำให้สามารถนำเทคโนโลยีสารสนเทศเหล่านี้มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาทั้งในงานด้านบริการประชาชนและงานกำกับดูแลการขนส่งทางถนนได้

### อุปสรรค (Threats)

#### ด้านการเมือง

- การแทรกแซงจากการเมืองในการดำเนินงาน รวมถึงกฎหมายขาดความยืดหยุ่นไม่สามารถจัดบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนได้
- รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการก่อสร้างถนนแต่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสาธารณะทางถนน

#### ด้านเศรษฐกิจ

- ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กทำให้ยากต่อการส่งเสริมและพัฒนาให้มีศักยภาพในการเผชิญกับการแข่งขันจากการเปิดเสรีทางการขนส่ง

#### ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

- การพัฒนาที่ผ่านมามีขาดการวางผังเมืองที่ดี เมื่อมีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว ทำให้การจัดบริการขนส่งสาธารณะไม่สามารถทำได้อย่างทั่วถึง จึงเกิดปัญหาการผิดกฎหมายขึ้นและยากแก่การควบคุมเพราะเป็นความต้องการของชุมชน
- ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องในการร่วมกันแก้ไขปัญหาต่าง ๆ

- ประชาชนส่วนใหญ่ขาดวินัยและจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งการใช้รถใช้ถนนปริมาณมากในเขต กทม. และเมืองขนาดใหญ่ทำให้มีปัญหามลพิษที่เกิดจากการใช้รถ ซึ่งเป็นปัญหาทางสังคมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

### 3.2.3 การวิเคราะห์สถานะขององค์กร (SWOT Matrix)

การวิเคราะห์สถานะขององค์กรจะช่วยบ่งบอกถึงสภาพขององค์กรว่าปัจจุบันเป็นอย่างไร มีจุดแข็งหรือจุดอ่อนมากกว่ากัน และการดำเนินงานมีโอกาสหรืออุปสรรคเพียงใด นอกจากนี้ยังช่วยกำหนดตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ ขององค์กรเพื่อนำไปสู่การวางแผนยุทธศาสตร์ระดับองค์กรต่อไปด้วย ดังนั้น วิธีการวิเคราะห์สถานะขององค์กรจะพิจารณาจาก 2 ส่วน คือ

- 1) การให้น้ำหนักความชัดเจนที่สัมพันธ์กับปัจจัยในด้านเดียวกัน
- 2) การให้คะแนนระดับความสำคัญ

การวิเคราะห์สถานะขององค์กรในส่วนของ การให้น้ำหนักความชัดเจนที่สัมพันธ์กับปัจจัยในด้านเดียวกัน จะกำหนดคะแนนของสภาวะแวดล้อมภายใน (ด้านจุดแข็งและจุดอ่อน) เท่ากับ 1.00 คะแนน และสภาวะแวดล้อมภายนอก (ด้านโอกาสและอุปสรรค) เท่ากับ 1.000 คะแนน

สภาวะแวดล้อมภายใน (1.000)		สภาวะแวดล้อมภายนอก (1.000)	
จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
0.500	0.500	0.500	0.500

การพิจารณาความชัดเจนที่สัมพันธ์กับปัจจัยในด้าน เดียวกัน ให้เริ่มจากการจัดลำดับของแต่ละปัจจัย และให้ค่าน้ำหนักกับปัจจัยที่มีความสำคัญเรียงจากมากไปน้อยตามลำดับ (โดยให้คะแนนรวมเท่ากับ 0.500 คะแนน อาจกำหนดน้ำหนักของแต่ละปัจจัยเป็นร้อยละก่อนแล้วจึงเทียบ กลับเป็นคะแนนเพื่อความสะดวกในการคำนวณ) โดยพิจารณาคะแนนน้ำหนักความสัมพันธ์ทั้งด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ตัวอย่างการคำนวณเช่น ในตารางที่ 3.1 จะเห็นว่าด้านจุดแข็งมีปัจจัยที่สัมพันธ์กันทั้งหมด 5 ข้อ ซึ่งปัจจัยที่เป็นจุดแข็งมากที่สุด คือ มีหน่วยงานทั่วประเทศ และมีหน่วยงานบริการเคลื่อนที่ ทำให้สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง ให้น้ำหนักร้อยละ 30 เทียบเป็นคะแนนน้ำหนักได้  $(30\% \times 0.5) = 0.150$  คะแนน จุดแข็งรองลง มาคือ ผู้บริหารระดับสูงมีความเข้าใจปัญหาและงานเป็นอย่างดี โดยทำงานเชิงรุก และมีภาวะผู้นำสูง ให้น้ำหนักร้อยละ 25 เทียบเป็นคะแนนน้ำหนักได้  $(25\% \times 0.5) = 0.125$  คะแนน เป็นต้น

- 2) การให้คะแนนระดับความสำคัญ

คะแนนระดับความสำคัญ ให้พิจารณาในแต่ละปัจจัยของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคว่า องค์กรให้ความสำคัญต่อปัจจัยนั้น ๆ ในระดับใด โดยกำหนดเกณฑ์ดังนี้

- 5 คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญมากที่สุด
- 4 คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญมาก
- 3 คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญปานกลาง
- 2 คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญน้อย
- 1 คือ องค์กรให้ระดับความสำคัญน้อยที่สุด

ตัวอย่างเช่น จากตารางที่ 3.1 ในด้านจุดแข็งมีปัจจัยที่ 1 - 3 ได้ 5 คะแนน แสดงให้เห็นว่าในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้ให้ความสำคัญในปัจจัยนั้นมากที่สุด

ตารางที่ 3.1 แสดงการวิเคราะห์สถานะของกรมการขนส่งทางบก ด้านจุดแข็ง

ปัจจัยภายใน	(1) จัดลำดับ	(2) น้ำหนัก (%)	(3) น้ำหนัก(%) x 0.5	(4) คะแนน	(5) ถ่วงน้ำหนัก (3) x (4)
<b>จุดแข็ง (Strengths)</b>					
1. เป็นหน่วยงานที่มุ่งเน้นการให้บริการประชาชนด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถจนได้รับรางวัล “คุณภาพการให้บริการประชาชน” จาก ก.พ.ร. มาอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 7 ปี	5	10%	0.050	5	0.250
2. มีหน่วยงานทั่วประเทศ และมีหน่วยงานบริการเคลื่อนที่ ทำให้สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง	1	30%	0.150	5	0.750
3. มีเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมาสนับสนุนด้านความปลอดภัย	3	20%	0.100	5	0.500
4. มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มาใช้ในการปฏิบัติงาน	4	15%	0.075	3	0.225
5. ผู้บริหารระดับสูงมีความเข้าใจปัญหาและงานเป็นอย่างดี โดยทำงานเชิงรุก และมีภาวะผู้นำสูง	2	25%	0.125	4	0.500
<b>รวม</b>		<b>100%</b>	<b>0.500</b>		<b>2.225</b>

ตารางที่ 3.2 แสดงการวิเคราะห์สถานะของกรมการขนส่งทางบก ด้านจุดอ่อน

ปัจจัยภายใน	(1) จัดลำดับ	(2) น้ำหนัก (%)	(3) น้ำหนัก(%) $\times 0.5$	(4) คะแนน	(5) ถ่วงน้ำหนัก (3) $\times$ (4)
<b>จุดอ่อน (Weaknesses)</b>					
1. ขาดกลไกที่ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและการสื่อสารไม่ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย	5	10%	0.050	3	0.150
2. ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายในทำให้ขาดการวางแผนเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ในแนวทางเดียวกัน	1	30%	0.150	5	0.750
3. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศแบบออนไลน์มีเสถียรภาพไม่เพียงพอ และยังไม่มียระบบป้องกันการเข้าถึงข้อมูลที่ดี	4	15%	0.075	4	0.300
4. ขาดการจัดการความรู้ในองค์กรที่มีประสิทธิภาพ	3	20%	0.100	5	0.500
5. บุคลากรส่วนใหญ่มีทักษะการปฏิบัติในลักษณะงานประจำและยังขาดทักษะในการติดต่อสื่อสารให้บริการชาวต่างชาติ รวมทั้งยังขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านบางสาขา เช่น การวางแผนการขนส่ง วิศวกรรมกรรมการขนส่ง การขนส่งวัตถุอันตราย โลจิสติกส์ และด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น	2	25%	0.125	5	0.625
<b>รวม</b>		<b>100%</b>	<b>0.500</b>		<b>2.325</b>

ตารางที่ 3.3 แสดงการวิเคราะห์สถานะของกรมการขนส่งทางบก ด้านโอกาส

ปัจจัยภายนอก	จัดลำดับ	น้ำหนัก (%)	(1) น้ำหนัก(%) x 0.5	(2) คะแนน	(1) x (2) ถ่วงน้ำหนัก
<b>โอกาส (Opportunities)</b>					
1. แนวโน้มราคาพลังงานเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	3	15%	0.075	3	0.225
2. มีการเปิดเสรีการค้า บริการในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งมีความตื่นตัวสำหรับโอกาสที่เปิดกว้างขึ้น รวมถึงมีความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นตามลำดับ	3	20%	0.100	4	0.400
3. โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ และเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	2	25%	0.125	5	0.625
4. ความต้องการและความคาดหวังของประชาชนต่อระบบการขนส่งสาธารณะมีมากขึ้น	1	25%	0.125	5	0.625
5. ประชาคมโลกให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม กรมสามารถเข้ามามีบทบาทในด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม (Green Transportation)	6	5%	0.025	4	0.100
6. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศในปัจจุบันมีความก้าวหน้ามาก ทำให้สามารถนำเทคโนโลยีสารสนเทศเหล่านี้มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาทั้งในงานด้านบริการประชาชนและงานกำกับดูแลการขนส่งทางถนนได้	5	10%	0.050	5	0.250
<b>รวม</b>		<b>100%</b>	<b>0.500</b>		<b>2.225</b>

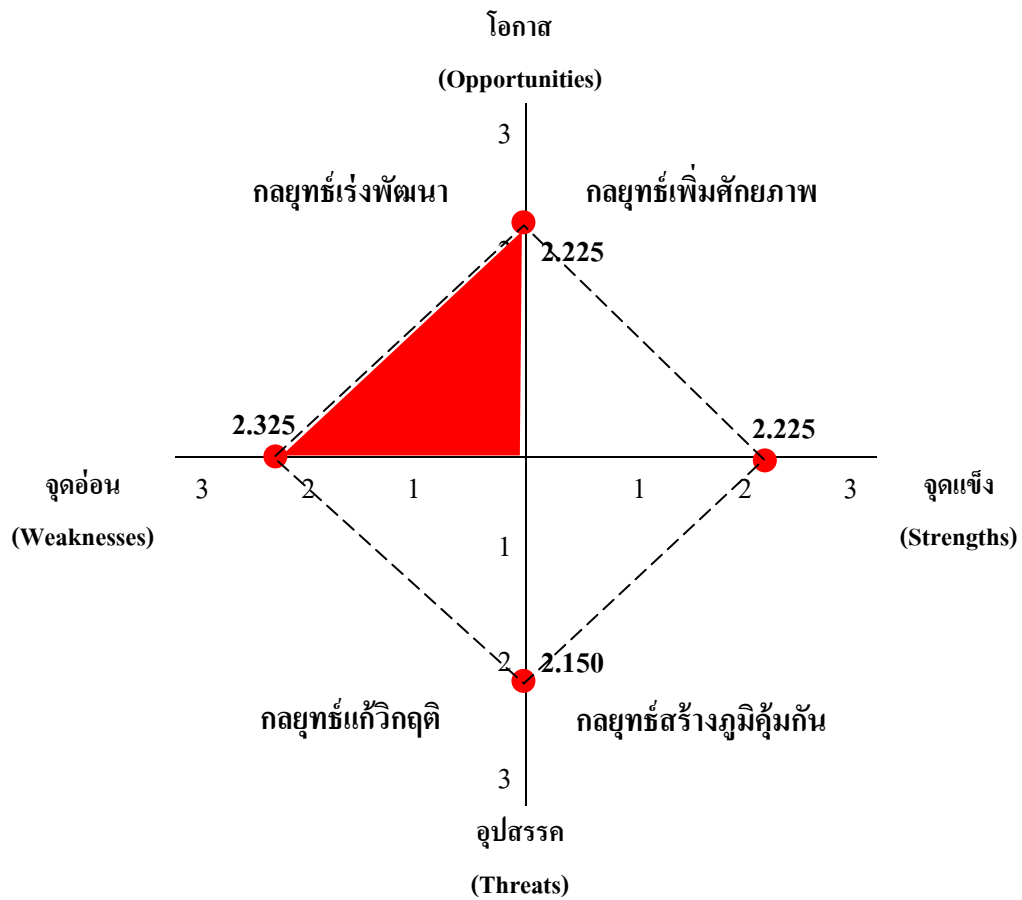


ตารางที่ 3.4 แสดงการวิเคราะห์สถานะของกรมการขนส่งทางบก ด้านอุปสรรค

ปัจจัยภายนอก	จัดลำดับ	น้ำหนัก (%)	(1) น้ำหนัก(%) x 0.5	(2) คะแนน	(1) x (2) ถ่วงน้ำหนัก
<b>อุปสรรค (Threats)</b>					
1. รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการก่อสร้างถนนแต่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน/ถึงอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสาธารณะทางถนน	4	15%	0.075	4	0.300
2. การแทรกแซงจากการเมืองในการดำเนินงาน รวมถึงกฎหมายขาดความยืดหยุ่นไม่สามารถจัดบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนได้	1	25%	0.125	4	0.500
3. ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กทำให้ยากต่อการส่งเสริมและพัฒนาให้มีศักยภาพในการเผชิญกับการแข่งขันจากการเปิดเสรีทางการขนส่ง	2	20%	0.100	5	0.500
4. การพัฒนาที่ผ่านมาจากอาคารวางผังเมืองที่ดี เมื่อมีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วทำให้การจัดบริการขนส่งสาธารณะไม่สามารถทำได้อย่างทั่วถึง จึงเกิดปัญหาการผิดกฎหมายขึ้นและยากแก่การควบคุมเพราะเป็นความต้องการของชุมชน	3	18%	0.090	4	0.360
5. ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องในการร่วมกันแก้ไขปัญหาต่างๆ	5	12%	0.060	4	0.240

ปัจจัยภายนอก	จัดลำดับ	น้ำหนัก (%)	(1) น้ำหนัก(%) x 0.5	(2) คะแนน	(1) x (2) ถ่วงน้ำหนัก
<b>อุปสรรค (Threats) (ต่อ)</b>					
6. ประชาชนส่วนใหญ่ขาดวินัยและจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งการใช้รถใช้ถนนปริมาณมากในเขตกทม.และเมืองขนาดใหญ่ทำให้มีปัญหามลพิษที่เกิดจากการใช้รถ ซึ่งเป็นปัญหาทางสังคมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน	6	10%	0.050	5	0.250
<b>รวม</b>		<b>100%</b>	<b>0.500</b>		<b>2.150</b>

จากผลการวิเคราะห์คะแนนตามตารางที่ 3.1 - 3.4 แสดงให้เห็นว่ากรมการขนส่งทางบกมีสภาพแวดล้อมภายในด้านจุดอ่อน (W) มากกว่าจุดแข็ง (S) ( $W = 2.325 > S = 2.225$ ) และสภาพแวดล้อมภายนอกในด้านโอกาส (O) มากกว่าอุปสรรค (T) ( $O = 2.225 > T = 2.150$ ) เมื่อนำค่าคะแนนรวมของ การวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกมาใส่ในแกน SWOT Matrix จะได้กราฟการวิเคราะห์สถานะองค์กรดังรูปที่ 3.1



รูปที่ 3.1 กราฟ SWOT Matrix

จากกราฟ จะเห็นได้ว่า สถานะของกรมการขนส่งทางบกอยู่ในช่อง กลยุทธ์เร่งพัฒนา คือ ควรใช้ประโยชน์จากโอกาสและสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการทำงาน เป็นปัจจัยผลักดันจากภายนอกให้เกิดการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงภายในหน่วยงานที่มีจุดอ่อนหรือการแก้ไขอยู่ ดังนั้น ในการวางแผนยุทธศาสตร์ ของกรมการขนส่งทางบกจึงควรเน้นที่การพัฒนา ส่งเสริม ปรับปรุงลักษณะการทำงาน เพื่อให้บรรลุสู่วิสัยทัศน์ขององค์กรต่อไป

### 3.3 สรุป

ในบทนี้ได้กล่าวถึงการมีส่วนร่วมในการทบทวนวิสัยทัศน์ฯ ของกรมการขนส่งทางบก จากการประชุมเชิงปฏิบัติการ ในหลายครั้งรวมถึงการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ระดับบุคคล คณะทำงานทบทวนวิสัยทัศน์ฯ และได้สรุปความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ หลังจากนั้น จึงได้มีการวิเคราะห์จุดแข็ง-จุดอ่อน โอกาส-อุปสรรค รวมถึงสถานะขององค์กร เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการกำหนดยุทธศาสตร์ของหน่วยงานต่อไป



## บทที่ 4

### แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก

จาก ข้อมูลใน บทที่ 1 บทที่ 2 และบทที่ 3 เป็นข้อมูล ประกอบ สำหรับการวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกองค์กร เพื่อใช้ในการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ อันนำไปสู่ การกำหนดทิศทางหรือ เป้าหมายขององค์กรในอนาคต สิ่ง ที่องค์กรต้องเห็น และต้องการเป็นอย่างไรจะต้องกำหนดไว้ในวิสัยทัศน์ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัด ซึ่งนำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

#### 4.1 วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ (Vision) คือภาพในอนาคตที่องค์กรต้องการเห็น ต้องการเป็น โดยสิ่งที่อยากเห็น อยากเป็นนั้นต้องเกิดประโยชน์ต่อประชาชน สังคม หรือประเทศชาติ ข้อเสนอวิสัยทัศน์ของกรมการขนส่งทางบก คือกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่

**“มุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน”**

#### 4.2 พันธกิจ

พันธกิจ (Mission) คือ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ หรือภารกิจตามกฎหมายที่องค์กรต้องดำเนินการ พันธกิจของกรมการขนส่งทางบก มี 6 ข้อ ดังนี้

- 1) จัดระเบียบ พัฒนา และส่งเสริมการขนส่ง ทางถนน ให้มีความ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นธรรม คู่ค้าทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศ
- 2) พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลรถให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้อง กับมาตรฐานสากล
- 3) พัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุ และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน
- 4) กำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎหมาย
- 5) พัฒนาคุณภาพการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ
- 6) ส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

#### 4.3 เป้าประสงค์

เป้าประสงค์หรือวัตถุประสงค์หลักของหน่วยงานเป็นขอบข่ายของผลสัมฤทธิ์หลักที่หน่วยงาน ต้องการให้เกิดขึ้นแก่ประชาชน สังคม หรือประเทศชาติในอนาคต เป้าประสงค์ระดับกรมฯ ที่เป็นการ วัดผลระดับผลลัพธ์มี 4 ข้อ ดังนี้

- 1) ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ

- 2) ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการบริการที่มีคุณภาพ
- 3) ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน
- 4) ประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร

#### 4.4 ค่านิยมองค์กร

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 กรมการขนส่งทางบกได้มีการจัด กิจกรรมเพื่อกำหนดค่านิยมขององค์กร เพื่อสร้างวัฒนธรรมและปลูกฝังค่านิยม การทำงานให้แก่บุคลากร ของกรมการขนส่งทางบก ให้สามารถรองรับกับการพัฒนาระบบราชการราชการไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงในหลายด้านได้ โดยมีการกำหนดค่านิยมและวัฒนธรรมการทำงานของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

ค่านิยม	วัฒนธรรมการทำงาน
S (Service Mind) บริการดี	ยิ้มด้วยใจ พร้อมให้บริการ มาตรฐานเป็นเลิศ
M (Morality) มีคุณธรรม	ฟังความคิดเห็น เน้นรับผิชอบ ตรวจสอบได้
D (Development) นำสู่การพัฒนา	เทคโนโลยีนำสมัย ก้าวไกลอย่างมืออาชีพ

กรมการขนส่งทางบกได้มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ค่านิยมองค์กรและวัฒนธรรมการทำงานดังกล่าวผ่านสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรทุกระดับได้รับทราบและปฏิบัติตามค่านิยมองค์กรจนกลายเป็นวัฒนธรรมการทำงานในที่สุด

#### 4.5 การวางยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของกรมการขนส่งทางบก

การวางยุทธศาสตร์และกำหนดกลยุทธ์กรมการขนส่งทางบก จะพิจารณาจากการวิเคราะห์สถานะของหน่วยงาน ในบทที่ 3 เพื่อมากำหนดเป็น กลยุทธ์และ แนวทางการดำเนินงานที่เชื่อมโยงสอดคล้องกัน โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานตามตารางที่ 4.1 ดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแนวทางการดำเนินงาน

ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แนวทางการดำเนินงาน
1. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	1. พัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้รับบริการ	- พัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่น ๆ เช่น การขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ - พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการขนส่งที่สะดวกและปลอดภัย รวมถึงการจัดให้มีป้ายหยุด

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แนวทางการดำเนินงาน
		<p>รับ-ส่งผู้โดยสารที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชน</p> <p>- พัฒนาให้มีรูปแบบการให้บริการที่ทันสมัยสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เชื่อถือได้ และสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ โดยการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งให้มีการบริหารจัดการที่ดี รวมถึงการพัฒนาระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มากที่สุด</p> <p>- ใช้กลไกควบคุม กำกับดูแลจากเครือข่ายหน่วยงานที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ ในการเข้มงวด กวดขัน ตรวจสอบ ให้มีการรักษาคุณภาพการให้บริการที่ดี และส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบการให้บริการทุกระดับ</p>
	<p>2. พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ</p>	<p>- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งมีการพัฒนาการให้บริการขนส่งสินค้าที่เป็นมาตรฐานทั่วไปก่อนพัฒนาสู่มาตรฐานขั้นก้าวหน้าจนถึงมีมาตรฐานในรายกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่ง เพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถแข่งขันได้ รวมถึงส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งพัฒนาการให้บริการในลักษณะครบวงจร โดยคำนึงถึง Supply Chain ให้มากขึ้น</p> <p>- สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภูมิภาคในเมืองหลักและเมืองชายแดน โดยมีสถานีขนส่งสินค้าเป็นจุดศูนย์รวมและเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า รวมทั้งให้ส่งเสริมภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น</p>

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แนวทางการดำเนินงาน
		<p>- ประสาน (Harmonize) เกี่ยวกับมาตรฐานการขนส่งเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อรองรับการเปิด</p>

		เสรีการค้าบริการในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1. เสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน รวมถึงการใช้รถให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	<p>- ศึกษา พัฒนา และกำกับดูแล ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจากรถ โดยพัฒนาข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของตัวรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมถึงการพัฒนาและกำกับดูแลการประกอบตัวรถให้มีมาตรฐานเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถภายในประเทศ</p> <p>- พัฒนาระบบตรวจสอบความมั่นคง แข็งแรงและความปลอดภัยของรถที่นำไปใช้งานบนท้องถนน และกำกับดูแลการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชนให้มีมาตรฐาน</p> <p>- พัฒนาคุณภาพและมาตรฐานของผู้ขับรถ และโรงเรียนสอนขับรถเอกชนให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด</p> <p>- เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงการส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจ และตระหนักถึงอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน อันจะนำไปสู่การใช้รถใช้ถนนร่วมกันอย่างถูกต้อง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>- การกำกับดูแลและควบคุมการกระทำการฝ่าฝืนหรือละเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายทั้ง</p>

## ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แนวทางการดำเนินงาน
		ด้านตัวรถ ผู้ขับรถ และผู้ประจำรถ
3. การพัฒนาการบริหารงานและการ	1. พัฒนางานด้านบริการประชาชน	- พัฒนาศักยภาพในการปฏิบัติงาน ภายใต้ทรัพยากรที่มีอยู่จำกัด เพื่อให้เกิดการบริหาร



<p>บริการสู่ความเป็นเลิศ</p>		<p>จัดการที่มีประสิทธิภาพประสิทธิผล และพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพและจิตสำนึกในการให้บริการประชาชน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปรับปรุงระบบงานให้สะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม ลดขั้นตอนการติดต่อราชการ มีระบบงานที่โปร่งใส ตรวจสอบได้ คำนึงถึงความพอใจของประชาชนเป็นหลัก</li> <li>- นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการทำงานให้รวดเร็ว เป็นระบบ และถูกต้อง</li> <li>- พัฒนานวัตกรรมใหม่ ๆ และเพิ่มช่องทางในการให้บริการประชาชน</li> <li>- รวมถึงการให้ความสำคัญกับแผนกลยุทธ์ การพัฒนาบุคลากรในองค์กร โดยเน้นการจัดการกำลังคนและการจัดการความรู้ในสาขาที่ขาดแคลน และแผนแม่บทการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศโดยเฉพาะการพัฒนา ระบบงานให้มีประสิทธิภาพและมีเสถียรภาพ</li> </ul>
------------------------------	--	--

โดยสามารถเชื่อมโยงประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ กับเป้าประสงค์ระดับผลลัพธ์ ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายได้ตามตารางที่ 4.2

## ตารางที่ 4.2 แสดงเป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย

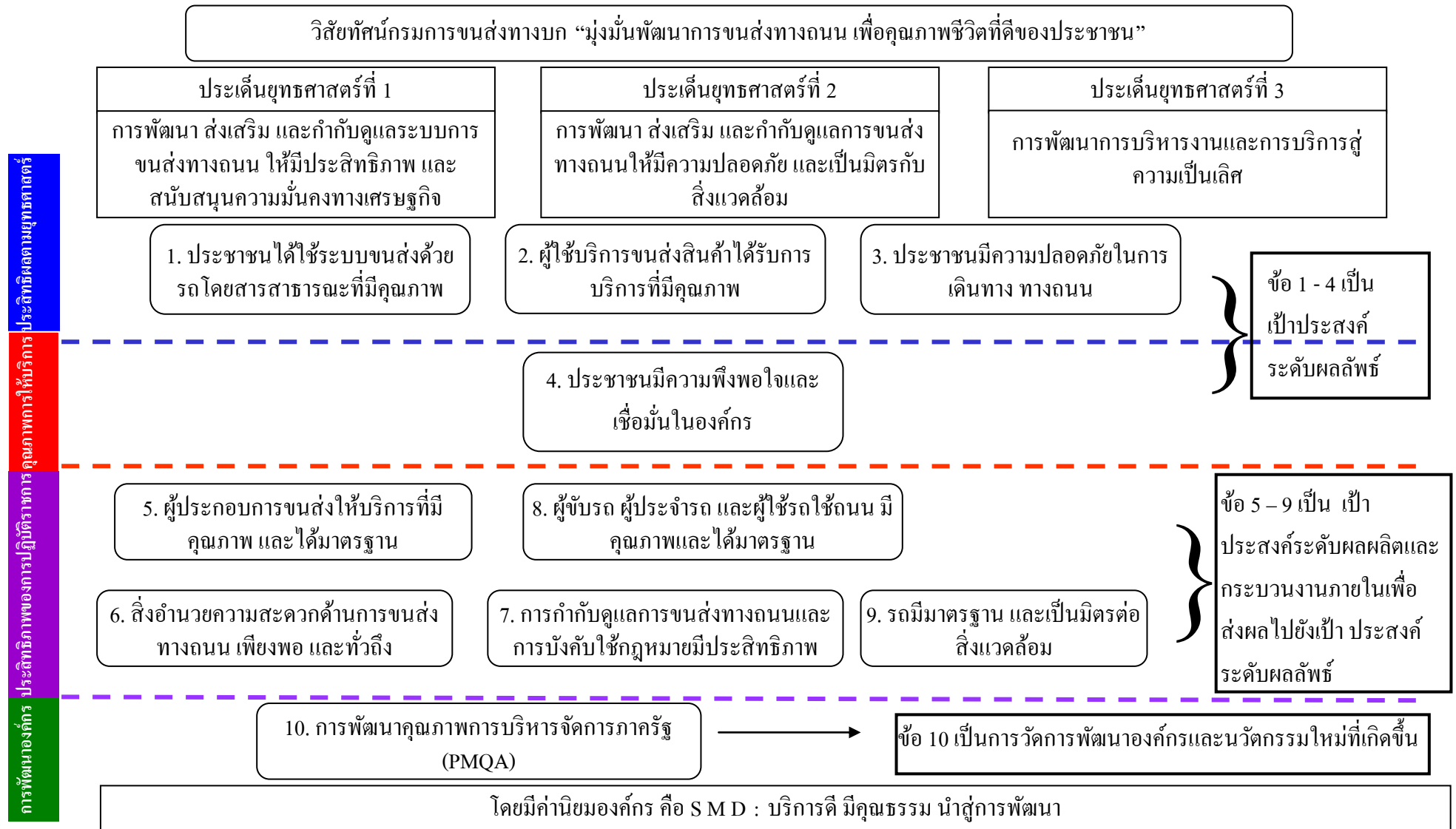
ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
1. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบ การขนส่งทางถนน ให้ มีประสิทธิภาพและ สนับสนุนความมั่นคง ทางเศรษฐกิจ	1. พัฒนาและควบคุม มาตรฐานการให้บริการ ขนส่งผู้โดยสารทาง ถนน เพื่อส่งเสริมการใช้ บริการรถสาธารณะเพื่อ ตอบสนองความต้องการ และคุณภาพชีวิตที่ดีของ ผู้รับบริการ	1. ประชาชนได้ ใช้ระบบขนส่ง ด้วยรถโดยสาร สาธารณะที่มี คุณภาพ	1. ร้อยละความพึง พอใจของประชาชน ที่ใช้บริการระบบ ขนส่งด้วยรถ โดยโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ 70
	2. พัฒนาและส่งเสริม มาตรฐานการให้บริการ ขนส่งสินค้าด้วย รถบรรทุกเพื่อสนับสนุน การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ	2. ผู้ใช้บริการ ขนส่งสินค้าด้วย รถบรรทุกได้รับ การบริการที่มี คุณภาพ	1. ระดับความสำเร็จ ในการกำหนด ระบบและส่งเสริม มาตรฐานคุณภาพ บริการขนส่งด้วย รถบรรทุก	- มาตรฐาน คุณภาพบริการ ขนส่งด้วย รถบรรทุก - มาตรฐาน คุณภาพบริการ รายกลุ่ม อุตสาหกรรม อย่างน้อย 4 กลุ่ม
2. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการ ขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม	1. เสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่ง ทางถนน รวมถึงการใช้ รถให้เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม	1. ประชาชนมี ความปลอดภัยในการเดินทางทาง ถนน	1. จำนวนรถ โดยสารขนาดใหญ่ ที่เกิดอุบัติเหตุ	ลดลงร้อยละ 2 ต่อปี
3. การพัฒนาการบริหารงานและการ บริการสู่ความเป็นเลิศ	1. พัฒนางานด้านบริการ ประชาชน	1. ประชาชนมี ความพึงพอใจ และเชื่อมั่นใน องค์กร	1. ร้อยละความพึง พอใจและความ เชื่อมั่นของ ประชาชน ผู้รับบริการด้าน ทะเบียนรถและ ใบอนุญาตขับรถ	รักษามาตรฐาน ไว้ให้ได้ไม่น้อย กว่าร้อยละ 80

การเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ในรูปแบบของความสัมพันธ์ในเชิงเหตุและผล (Cause and effect relationships) โดยคำนึงถึงมุมมองทั้ง 4 ด้าน หรือ 4 มิติให้มีความสอดคล้องตามหลักการของ Balanced Scorecard (BSC) ตามกรอบการประเมินผลการปฏิบัติราชการ สามารถสรุปวัตถุประสงค์ของการกำหนดเป้าประสงค์ในแต่ละมิติได้ดังนี้

- |                              |   |  |
|------------------------------|---|--|
| มิติด้านประสิทธิผลตามพันธกิจ | ⇒ | ประสิทธิผลหรือผลลัพธ์ที่สำคัญจากประเด็นยุทธศาสตร์นั้นคืออะไร จะเป็นเครื่องบ่งชี้ที่สำคัญว่าประเด็นยุทธศาสตร์นั้นประสบความสำเร็จ  |
| มิติด้านคุณภาพการให้บริการ   | ⇒ | อะไรคือสิ่งที่ผู้รับบริการของยุทธศาสตร์นั้นต้องการและจะทราบได้อย่างไรว่าสามารถนำเสนอในสิ่งที่ผู้รับบริการต้องการ   |
| มิติด้านประสิทธิภาพการจัดการ | ⇒ | ในการที่จะนำเสนอในสิ่งที่ผู้รับบริการต้องการและ/หรือการก่อให้เกิดประสิทธิผล องค์กรต้องการทรัพยากรอะไรบ้าง (นอกเหนือจากบุคลากร) รวมถึงต้องมีกระบวนการเพื่อกิจกรรมใดบ้างเพื่อนำไปสู่สิ่งที่ผู้รับบริการต้องการ หรือเพื่อก่อให้เกิดประสิทธิผลตามพันธกิจ |
| มิติด้านการพัฒนาองค์กร       | ⇒ | จะต้องมีการพัฒนาองค์กรในด้านใดบ้างเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมขององค์กรในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์  |

จากแนวคิดดังกล่าวจึงสามารถเชื่อมโยงเป็นแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) ของกรมการขนส่งทางบกตามวิสัยทัศน์ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ได้ตาม แผนภาพที่ 4.1 และสามารถสรุปทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคตได้ตามตารางที่ 4.3

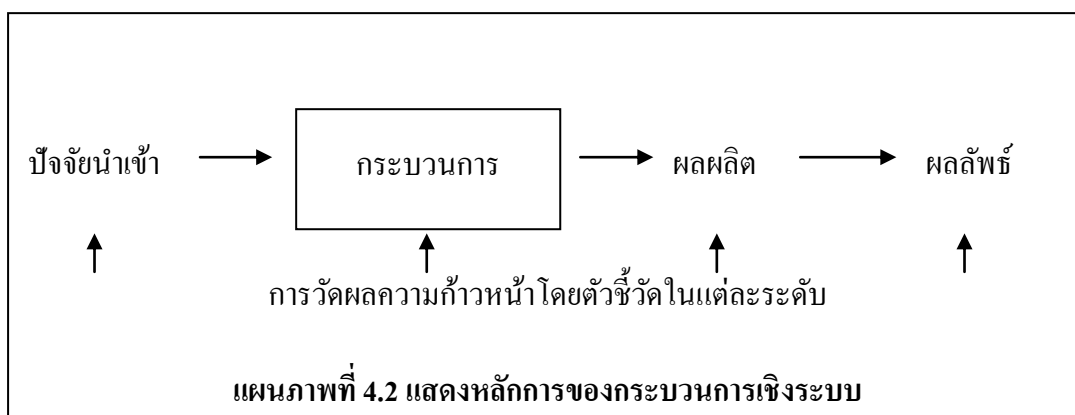
แผนภาพที่ 4.1 แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) กรมการขนส่งทางบก



ตารางที่ 4.3 สรุปทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคต  
 วิทยทัศน์ : มุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์ระดับผลลัพธ์	เป้าประสงค์ระดับผลผลิต	ตัวอย่างตัวชี้วัดระดับผลผลิต
1. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	1. ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ <b>ตัวชี้วัด</b> 1. ร้อยละความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ	1. ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะให้บริการที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน	1. ร้อยละผู้ประกอบการที่ผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานและได้รับใบอนุญาตประกอบการฯ 2. จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการขนส่งด้วยรถโดยสาร 3. จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งฯโดยสาร
		2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งโดยสารสาธารณะทางถนนให้มีเพียงพอ และทั่วถึง	1. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งโดยสารทางถนนเทียบกับแผนที่วางไว้
		3. การกำกับดูแลการขนส่งโดยสารทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	1. ร้อยละข้อร้องเรียนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ดำเนินการแก้ไขจนแล้วเสร็จ
	2. ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการบริการที่มีคุณภาพ <b>ตัวชี้วัด</b> 1. ระดับความสำเร็จในการกำหนดระบบและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก	1. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกให้บริการที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน	1. จำนวนผู้ประกอบการที่ผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานและได้รับใบรับรองฯ (ราย) 2. จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 3. จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
		2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีเพียงพอ และทั่วถึง	1. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางถนนเทียบกับแผนที่วางไว้
		3. การกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	1. ร้อยละข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งสินค้าที่ดำเนินการแก้ไขจนแล้วเสร็จ
2. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	3. ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน <b>ตัวชี้วัด</b> 1. จำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุ	1. ผู้ขับรถ ผู้ประจำรถ และผู้ใช้รถใช้ถนน มีคุณภาพตามมาตรฐาน	1. ร้อยละความสำเร็จในการจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย 2. ร้อยละของความสำเร็จในการพัฒนาระบบคุณภาพการออกไปอนาคตขับรถ
		2. รถมีมาตรฐาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1. ระดับความสำเร็จในการกำหนดมาตรฐานด้านตัวรถตามมาตรฐานสากล 2. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการตรวจสภาพรถ 3. ร้อยละของสถานตรวจสภาพรถและผู้ตรวจทดสอบระบบก๊าซที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน
		3. การกำกับดูแลการขนส่งทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	1. จำนวนรถและผู้ประจำรถที่ผ่านกาตรวจสอบ
3. การพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ	4. ประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร <b>ตัวชี้วัด</b> 1. ร้อยละความพึงพอใจและเชื่อมั่นของประชาชนผู้รับบริการด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถ	1. การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA)	1. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ

สามารถอธิบายความสอดคล้องเป็นเหตุและผลของแผนที่ยุทธศาสตร์และทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกตามหลักการของกระบวนการเชิงระบบจากแผนภาพที่ 4.2 ดังนี้



จากตารางที่ 4.3 จะยกตัวอย่างความสัมพันธ์เป็นเหตุและผล ตามกระบวนการเชิงระบบ ของการพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบ การขนส่งทางถนน สำหรับเป้าประสงค์เพื่อให้ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ ดังนี้

ในการดำเนินการเพื่อให้ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพจะต้องมีกระบวนการต่าง ๆ ทั้งที่เป็นงานประจำ และงานพัฒนา เช่น

- \* การกำหนดเส้นทางและเงื่อนไขการเดินรถให้ตรงกับความต้องการเดินทางของประชาชน
- \* การพัฒนาหลักเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ทางราชการกำหนด
- \* การส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถจัดบริการได้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ
- \* การกำหนดที่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่เหมาะสม รวมถึงการจัดให้มีหรือการจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดการขนส่งเชื่อมต่อย่างมีประสิทธิภาพ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร

- \* การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งให้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้

จากกระบวนการดังกล่าวสามารถกำหนดเป็นเป้าประสงค์ระดับผลผลิตได้แก่

1. ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะให้บริการที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน
2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางถนนให้มีเพียงพอ
3. การกำกับดูแลการขนส่งผู้โดยสารทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ

ในการติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงานเพื่อจะทราบว่าบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดหรือไม่ จึงต้องมีตัวชี้วัดในระดับต่าง ๆ เป็นเครื่องมือ วัด ในกรณีนี้ การวัดว่าผู้ประกอบการโดยสาธารณะ ให้บริการที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน สามารถวัดได้จากร้อยละผู้ประกอบการที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานและได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หรือวัดจากจำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการขนส่งด้วยรถโดยสาร หรือวัดจากจำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร หรือวัดจากตัวชี้วัดทั้งสามประกอบกัน โดยเครื่องวัดความก้าวหน้าในการดำเนินงานนี้อาจจะมีตัวชี้วัดอื่น ๆ ที่ใช้วัดกระบวนการทำงานที่มีการพัฒนาขึ้นเพื่อสนับสนุนให้เป้าประสงค์บรรลุเป้าหมายมากขึ้นด้วยก็ได้

การวัดว่าการพัฒนาถึงอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางถนนให้มีเพียงพอ สามารถวัดจากร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาถึงอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เทียบกับแผนที่วางไว้ ส่วนการวัดการกำกับดูแลการขนส่งผู้โดยสารทางถนน สามารถวัดจากร้อยละข้อร้องเรียนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ดำเนินการแก้ไขจนแล้วเสร็จ เช่นเดียวกับการวัดผู้ประกอบการโดยสาธารณะให้บริการที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน ที่สามารถมีตัวชี้วัดอื่น ๆ ที่ใช้วัดกระบวนการทำงานที่มีการพัฒนาขึ้นเพื่อสนับสนุนให้การบรรลุเป้าประสงค์นั้น ๆ ด้วย

เมื่อดำเนินการตามกระบวนการแล้วก่อให้เกิดผลผลิตที่เป็นองค์ประกอบให้การบริการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะส่งถึงผู้รับบริการอย่างมีคุณภาพแล้ว จะวัดว่าเป้าประสงค์ระดับผลลัพธ์บรรลุหรือไม่ จะวัดจากร้อยละความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งจะมีการวางแผนเพื่อวัดความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่กรมการขนส่งทางบกได้มีการพัฒนากระบวนการต่าง ๆ ขึ้น เพื่อสำหรับเป็นเครื่องมือวัดความก้าวหน้าในการทำงานในด้านนี้ต่อไป

สำหรับเป้าประสงค์ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการบริการที่มีคุณภาพ สามารถอธิบายได้เช่นเดียวกัน แต่เป้าประสงค์ระดับผลลัพธ์นี้จะวัดความสำเร็จจากระดับความสำเร็จในการกำหนดระบบและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกนั้น เนื่องจากมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกที่กรมการขนส่งทางบกพัฒนาขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสามารถพัฒนาเข้าสู่มาตรฐานทั่วไปได้ประกอบด้วยข้อกำหนด 5 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านองค์กร 2) ด้านปฏิบัติการขนส่ง 3) ด้านพนักงาน 4) ด้านยานพาหนะ และ 5) ด้านลูกค้าและภายนอก และจะมีการพัฒนาระดับมาตรฐานให้มีความก้าวหน้ามากขึ้นตามลำดับ ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับใบรับรองคุณภาพมาตรฐานบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกนี้จะต้องมีการจัดการและดูแลการให้บริการให้ตรงกับความต้องการของลูกค้าด้วย

การอธิบายความสัมพันธ์ในประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ระดับผลลัพธ์ เป้าประสงค์ระดับผลผลิต และตัวชี้วัดอื่นตามตาราง 4.3 ใช้หลักการของกระบวนการเชิงระบบเช่นเดียวกัน

#### 4.6 สรุป

ในบทนี้ได้กล่าวถึงผลการกำหนดทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคต ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ค่านิยมองค์กรและวัฒนธรรมการทำงาน การวางยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ รวมถึงการกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของเป้าประสงค์ระดับผลลัพธ์ แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) ของกรมการขนส่งทางบก และการอธิบายความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลของการกำหนดทิศทางการทำงานดังกล่าว



## บทที่ 5

### การนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

การวางแผนที่ดีจำเป็นต้องมีกระบวนการนำไปสู่การปฏิบัติที่ดีด้วย และต้องได้รับความร่วมมือจากทุกหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก ในการร่วมคิด ร่วมทำ และร่วมรับผิดชอบ ในส่วนของ การวางแผนยุทธศาสตร์ได้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการร่วมประชุมระดมความคิดเห็น และพิจารณากำหนดทิศทางการทำงานขององค์กรตามที่กล่าวไว้ในบทที่ 3 และบทที่ 4 ดังนั้น เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าประสงค์ และวิสัยทัศน์ ที่กำหนดไว้จึงต้องมีการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

#### 5.1 การขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ

การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมากที่จะผลักดันการทำงานของกลไกทั้งหมดให้สามารถบรรลุผลลัพธ์ตามที่ตั้งเป้าหมายไว้เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีความรู้สึกเป็นเจ้าของและมีส่วนร่วม รวมทั้งต้องอาศัย กระบวนการและกลไกการผนึกกำลังในหลายมิติในการ ประสานแผนงาน แผนเงิน และแผนคน ในการขับเคลื่อนองค์กรร่วมกัน ประสานกัน และไปใน แนวทางเดียวกัน เพื่อมุ่งสู่จุดมุ่งหมายสูงสุดขององค์กรคือวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้

ความสำเร็จของการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ ให้ประสบผลสำเร็จจึงประกอบด้วยส่วนสำคัญ อย่างน้อย 5 ข้อ ดังนี้

1) ผู้บริหารระดับสูงและผู้บริหารทุกระดับเป็นผู้รวบรวมพลังขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลง และเพื่อเป็นกลไกในการ สื่อสารทิศทางองค์กรให้แก่บุคลากรทุกระดับได้มีความเข้าใจ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมและการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง รวมถึงจะต้องมีการ สื่อสาร ประชาสัมพันธ์ ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบถึงทิศทางการทำงานขององค์กรเพื่อจะได้เข้าใจและ สนับสนุนการทำงานของกรมการขนส่งทางบก

2) ถ่ายทอดแผนยุทธศาสตร์ออกมาเป็นแผนปฏิบัติการ โดยนำกลยุทธ์และแนวทางการ ดำเนินงานมาแปลงเป็นแผนงาน /โครงการที่ปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยจะต้องมีการปรึกษาหารือ ระหว่างกันเพื่อให้เกิดการบูรณาแผนงาน /โครงการ ให้บรรลุเป้าหมายเดียวกัน โดยในกระบวนการ วางแผนได้มีการหารือ กับหน่วยงานเจ้าภาพหลักใน การกำหนดค่าเป้าหมายและแผนงาน /โครงการ รองรับในเบื้องต้นไว้แล้ว รายละเอียดตาม ภาคผนวก ๓ ในส่วนนี้ หน่วยงานเจ้าภาพหลัก จะต้องนำ แนวคิดแผนงาน/โครงการดังกล่าวมาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการเพื่อดำเนินการต่อไป

3) นอกจากการถ่ายทอดแผนยุทธศาสตร์สู่แผนปฏิบัติการแล้ว การถ่ายทอดแผนยุทธศาสตร์ ไปสู่สำนัก /กอง /และระดับบุคคล จึง เป็นอีกขั้นตอนหนึ่งที่มีความ สำคัญ ในการขับเคลื่อนแผน

ยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติอย่างชัดเจน รวมทั้งต้องมีระบบในการจูงใจให้ทุกคนมุ่งเน้นการทำงานเพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ ดังนั้น จึงต้องแปลงเป้าประสงค์ และตัวชี้วัด จากระดับองค์กรลงไปสู่ระดับหน่วยงานย่อยต่าง ๆ รวมทั้งลงไปถึงบุคลากรทุกคนในองค์กร

4) การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก จะมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนแผนงาน / โครงการของแต่ละหน่วยงานให้มีความก้าวหน้า เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูล จัดเก็บข้อมูล เผยแพร่ ข้อมูล และถ่ายทอดความรู้ซึ่งกันและกัน อันจะเป็นการเสริมสร้างกระบวนการพัฒนาการจัดการความรู้ขององค์กรให้เกิดขึ้น

5) การจัดระบบการติดตามประเมินผลความก้าวหน้าของการดำเนินการในทุกระดับ เพื่อเป็นข้อมูลย้อนกลับในการปรับแผนยุทธศาสตร์และวางแนวทางแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้สามารถดำเนินการบรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้

## 5.2 การติดตามและประเมินผล

โดยที่การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติเกี่ยวข้องกับทุกหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก การที่จะวัดความสำเร็จในการบรรลุเป้าประสงค์ในระดับต่าง ๆ จำเป็นต้องมีการติดตามและประเมินผล เพื่อช่วยให้ทราบถึงความก้าวหน้า ปัญหาอุปสรรค ผลกระทบที่เกิดขึ้น อันจะช่วยให้ผู้รับผิดชอบพิจารณาหาแนวทางแก้ไขต่อไป การติดตามและประเมินผลที่มีประสิทธิผล จะต้องอาศัยดัชนีชี้วัดความสำเร็จในหลายมิติ และหลายระดับ เพื่อให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการแนวใหม่ ดังนี้

1) การติดตามและประเมินผลผลการดำเนินการตามกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์ พร้อมทั้งสรุปบทเรียนและข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้ในการปรับปรุงกระบวนการจัดทำแผนเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กรให้มีประสิทธิภาพต่อไป

2) การติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี โดยให้ทุกหน่วยงานจัดทำรายงานผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และจัดทำรายงานผลรายไตรมาสเพื่อแสดงถึงความก้าวหน้า และปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ให้ผู้บริหารทุกระดับทราบและดำเนินการแก้ไขเพื่อให้การดำเนินการบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ รวมถึงการจัดทำรายงานผลงานประจำปีเผยแพร่สู่สาธารณะ

3) การติดตามผล การใช้จ่ายเงินงบประมาณ ผลการจัดซื้อจัดจ้าง และการเบิกจ่ายเงินงบประมาณ เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด

4) การติดตามผลตามคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปีที่กำหนดไว้แล้ว โดยมีการกำหนดระยะเวลาการติดตามประเมินผลตนเองในรอบ 6 เดือน 9 เดือน และ 12 เดือน

5) ควรมีกฎไกเชื่อมโยงการประเมินผลงานรายบุคคลกับผลงานในระดับสำนัก /กอง เพื่อเชื่อมโยงกับผลงานในระดับกรมฯ เพื่อแสดงถึงผลสำเร็จของการถ่ายทอดแผนยุทธศาสตร์สู่ระดับหน่วยงานและระดับบุคคล

จะเห็นว่าการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานจะมีอยู่ในหลายระดับและหลายมิติ จึงควรมีการออกแบบ พัฒนาระบบการติดตาม และประเมิน ผลการดำเนินงานที่ มีการบูรณาการกันและ เป็นประโยชน์สำหรับเป็นเครื่องมือในการวัดความคืบหน้าในการดำเนินการ และทราบสาเหตุของการดำเนินการที่ไม่เป็นไปตามแผนเพื่อร่วมกันหาแนวทางแก้ไขต่อไป

### 5.3 สรุป

การนำแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมากเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนแผนอย่างมีส่วนร่วมที่เกิดจากการร่วมแรง ร่วมใจ ในการผลักดันการดำเนินงานให้สามารถบรรลุเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ที่กำหนดได้ โดยจะต้องมีการสื่อสารทำความเข้าใจ ถึงทิศทางขององค์กร การประสานงาน ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ รวมถึงจะต้องมี ระบบการติดตามประเมินผลในระดับต่าง ๆ อย่างมีบูรณาการ



## เอกสารอ้างอิง

แผนกลยุทธ์ (Strategic Plan) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2552 - 2556)

แผนปฏิบัติราชการ พ.ศ. 2552 - 2555 กรมการขนส่งทางบก (ฉบับปรับปรุง)

แผนปฏิบัติราชการ พ.ศ. 2552 - 2555 กระทรวงคมนาคม (ฉบับปรับปรุง)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2550 – 2554 (ดาวน์โหลดจากเว็บไซต์  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่  
[www.nesdb.go.th](http://www.nesdb.go.th))

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย (พ.ศ.2551 - พ.ศ. 2555) (ดาวน์โหลดจากเว็บไซต์  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารที่ [www.opdc.go.th](http://www.opdc.go.th))

แผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)

รายงานประจำปี 2552 กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการกรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ณ สิ้น  
ไตรมาสที่ 3 กลุ่มติดตามและประเมินผล กองแผนงาน

รายงานสถิติประจำเดือนสิงหาคม 2553 กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน

สถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง จากเว็บไซต์กระทรวงคมนาคม ที่ [www.mot.go.th](http://www.mot.go.th)

สถิติการขนส่ง จากเว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก ที่ [www.dlt.go.th](http://www.dlt.go.th)

สถิติข้อมูลประมาณการโครงสร้างประชากรไทยในช่วงปี พ.ศ. 2548-2568 จากหนังสือพิมพ์โพสต์-  
ทูเดย์ฉบับวันศุกร์ที่ 30 เมษายน 2553 หน้า B7.

องค์ความรู้เพื่อเผยแพร่ : บรรยายพิเศษ เรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 2009 : ก้าวหน้าหรือย่ำอยู่  
กับที่ โดย นายอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ  
สังคมแห่งชาติ (ดาวน์โหลดจากเว็บไซต์ สศช. ที่ [www.nesdb.go.th](http://www.nesdb.go.th))

เอกสารประกอบการประชุมประจำปี 2553 เรื่อง ทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ของสำนักงาน  
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เอกสารผลคะแนนของผลการประเมินการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ กรมการ-  
ขนส่งทางบก กลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552

**ภาคผนวก ก**

ภาคผนวก ก

สถิติการขนส่งและคมนาคมที่รวบรวมโดย ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม จากเว็บไซต์ [www.mot.go.th](http://www.mot.go.th) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน มีดังนี้

จำนวนประชากรตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-5551

หน่วย : พันคน

ภาค	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2550	ปี 2551	ปี 2552
กทม. และปริมณฑล	9,637	9,785	9,948	10,065	10,162	10,237
เหนือ	11,842	11,884	11,891	11,872	11,879	11,770
ตะวันออกเฉียงเหนือ	21,267	21,328	21,377	21,386	21,443	21,496
กลาง	2,930	2,942	2,957	2,963	2,981	2,978
ตะวันออก	4,273	4,334	4,402	4,443	4,510	4,558
ตะวันตก	3,591	3,628	3,653	3,654	3,675	3,672
ใต้	8,433	8,517	8,600	8,655	8,742	8,814
รวม	61,973	62,418	62,829	63,038	63,390	63,525

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามภาคการผลิต

หน่วย : ล้านบาท

ภาคการผลิต	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2549	ปี 2551
การเกษตร	668,574	726,795	845,510	911,368	1,062,333
เหมืองแร่และหิน	149,256	185,269	211,570	235,413	256,986
สินค้าที่ผลิตด้วยเครื่องจักร	1,946,058	2,150,032	2,360,720	2,629,914	2,805,717
การก่อสร้าง	182,541	199,009	217,268	231,586	242,003
การคมนาคมขนส่งและสื่อสาร	483,144	495,184	539,983	611,515	628,829
รถจักรยานยนต์และสินค้าครัวเรือน	747,409	802,476	872,861	965,921	1,032,750
อื่น ๆ	1,612,712	1,766,215	1,914,731	2,051,320	2,187,912
รวม GDP	5,789,694	6,324,980	6,962,643	7,637,037	8,216,530

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

มูลค่าภาคการคมนาคมขนส่ง

หน่วย : ล้านบาท

ภาคการคมนาคมขนส่ง	ปี พ.ศ. 2547	ปี พ.ศ. 2548	ปี พ.ศ. 2549	ปี พ.ศ. 2549	ปี พ.ศ. 2551
เครื่องจักรอุปกรณ์ด้านคมนาคม	256,314	274,418	298,991	317,933	370,020
การขนส่งทางบก	168,742	186,983	212,742	239,362	257,891
การขนส่งทางน้ำ	73,467	84,028	97,978	105,434	114,836
การขนส่งทางอากาศ	97,811	89,972	96,320	108,501	89,410

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร ของกระทรวงคมนาคม

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน	2548	2549	2550	2551	2552	2553
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	193.4	271.6	301.7	327.2	336.1	322.4
ด้านการขนส่งทางบก	86,088.5	88,847.5	92,221.9	82,390.0	94,983.2	72,209.7
กรมการขนส่งทางบก	1,645.6	1,807.1	1,985.7	2,299.0	2,332.7	2,163.6
กรมทางหลวง	42,788.1	37,561.5	45,051.7	40,583.2	40,511.7	26,385.9
กรมทางหลวงชนบท	17,762.1	21,442.0	17,858.9	17,304.4	23,870.0	20,436.2
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	172.9	373.4	987.0	535.2	488.8	548.3
การรถไฟแห่งประเทศไทย	7,848.5	9,384.7	7,240.7	7,592.7	10,442.9	9,216.6
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	7,286.7	10,186.0	8,996.9	5,672.2	7,918.6	6,423.1
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	8,584.6	8,092.8	10,101.0	8,403.3	9,418.5	7,036.0
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	0.0	0.0	0.0	0.0	650.0	20.5
ด้านการขนส่งทางน้ำ	2,476.0	3,243.9	3,570.5	3,723.5	3,731.9	3,339.2
กรมเจ้าท่า (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี)	2,476.0	3,243.9	3,570.5	3,723.5	3,731.9	3,339.2
ด้านการขนส่งทางอากาศ	1,533.4	1,541.7	1,026.1	1,260.2	1,048.5	1,042.0
กรมการบินพลเรือน (กรมการขนส่งทางอากาศ)	1,405.3	1,355.4	791.4	907.3	922.7	846.0
สถาบันการบินพลเรือน	128.1	186.3	234.7	352.9	125.8	196.0
รวมทั้งสิ้น	90,291.3	93,904.7	97,120.2	87,700.9	100,099.7	76,913.3

ที่มา : สำนักงบประมาณ



ปริมาณน้ำมันที่ใช้ในการคมนาคมขนส่ง แยกตามประเภทการขนส่ง

หน่วย : พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ

ประเภทการขนส่ง	ปี พ.ศ. 2547	ปี พ.ศ. 2548	ปี พ.ศ. 2549	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551
ทางบก	17,865	18,312	17,602	17,973	17,788
- ทางถนน	17,767	18,209	17,499	17,868	17,684
- ทางรถไฟ	98	103	103	105	104
ทางน้ำ	1,480	1,670	1,689	1,618	1,645
- ภายในประเทศ	79	67	63	53	66
- ระหว่างประเทศ	1,401	1,603	1,626	1,565	1,579
ทางอากาศ	3,467	3,509	3,694	4,031	3,847
- ภายในประเทศ	281	265	249	253	245
- ระหว่างประเทศ	3,186	3,244	3,445	3,778	3,602
รวม	22,812	23,491	22,985	23,622	23,280

ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

การขนส่งสินค้าภายในประเทศ

หน่วย : พันตัน

การขนส่งสินค้า	ปี พ.ศ. 2547	ปี พ.ศ. 2548	ปี พ.ศ. 2549	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551
ทางถนน	435,147	430,275	427,581	428,123	424,456
รถไฟ	12,883	11,760	11,579	11,055	12,807
ทางน้ำในประเทศ	43,389	42,306	40,340	47,229	47,687
ทางชายฝั่งทะเล	36,975	34,254	31,574	31,216	29,615
ทางอากาศ	114	120	122	110	106
รวม	528,508	518,715	511,196	517,733	514,671

ที่มา : รวบรวมโดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม

มูลค่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขาเข้า - ขาออก

หน่วย : ล้านบาท

การขนส่งสินค้า	ขาเข้า		ขาออก	
	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551
ทางเรือ	3,285,671	4,194,744	3,511,158	3,950,855
ทางรถไฟ	6,825	5,898	36,453	17,171
ทางรถยนต์	179,621	262,966	282,915	384,157
ทางเครื่องบิน	1,323,561	1,436,110	1,463,610	1,485,887
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	76,270	62,739	7,977	13,291
รวม	4,871,948	5,962,456	5,302,113	5,851,361

ที่มา : กรมศุลกากร

ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขาเข้า - ขาออก

หน่วย : พันตัน

การขนส่งสินค้า	ขาเข้า		ขาออก	
	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551
ทางเรือ	101,774	99,370	92,812	93,907
ทางรถไฟ	77	70	685	296
ทางรถยนต์	3,417	7,737	7,751	8,372
ทางเครื่องบิน	223	241	462	418
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	8,481	6,200	1	2
รวม	113,972	113,618	101,711	102,996

ที่มา : กรมศุลกากร

### การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ

หน่วย : พันคน

จำนวนผู้โดยสาร	ปี พ.ศ. 2547	ปี พ.ศ. 2548	ปี พ.ศ. 2549	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551
รถโดยสาร ขสมก.	755,908	713,626	644,733	613,475	585,160
รถโดยสาร บขส.	11,585	11,907	11,989	12,054	12,067
รถไฟ	50,228	49,077	48,487	45,050	47,835
รถไฟฟ้าใต้ดิน	14,817	54,607	57,694	59,686	61,418
ทางน้ำ	135,230	137,347	130,148	129,355	117,145
ทางอากาศ	21,794	21,522	24,111	26,614	26,802
รวม	989,563	988,086	917,163	886,234	850,426

ที่มา : กรมเจ้าท่า กรมการbinพลเรือน การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท ขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

### จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสาร ขสมก.

หน่วย : พันคน

จำนวนผู้โดยสาร	2547	2548	2549	2550	2551	2552
รถโดยสารธรรมดา	426,340	303,239	279,789	340,526	326,652	184,558
รถโดยสารปรับอากาศ	329,568	410,386	364,944	272,949	258,508	221,817
รวม	755,908	713,625	644,733	613,475	585,160	406,375

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

### สัดส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทย แยกตามประเภทการเดินทาง

หน่วย : ร้อยละ

ประเภทการเดินทาง	2548	2549	2550	2551
ทางอากาศ	82.5	83.2	82.8	79.4
ทางบก	15.4	14.6	15.3	18.6
ทางน้ำ	2.1	2.2	1.9	2.1
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ไม่รวมนักท่องเที่ยวที่ถือหนังสือเดินทางเข้าประเทศไทย 90 วัน และผู้ที่เดินทางข้ามแดน

ระยะทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ปี	ทางบำรุง (กม.)			ทางก่อสร้างและ ทางรักษาสภาพ (กม.)	ระยะทาง ทั้งสิ้น (กม.)	ความหนาแน่น (กม. ต่อ ตร.กม.)
	คอนกรีต-ลาดยาง	ลูกรัง	รวม			
2543	56,559	844	57,403	3,385	60,788	0.12
2544	58,967	784	59,751	2,444	62,195	0.12
2545	61,125	483	61,608	2,487	64,095	0.12
2546	61,559	355	61,914	2,069	63,983	0.12
2547	61,238	348	61,586	1,702	63,288	0.12
2548	61,468	279	61,747	1,315	63,062	0.12
2549	62,177	225	62,402	1,371	63,773	0.12
2550	62,988	218	63,206	1,539	64,745	0.13
2551	64,977	231	65,208	1,058	66,266	0.13
2552	65,366	264	65,630	865	66,495	0.13

ที่มา : กรมทางหลวง

ระยะทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ปี	ทางบำรุง (กม.)			ความหนาแน่น (กม. ต่อ ตร.กม.)
	คอนกรีต-ลาดยาง	ลูกรัง	รวม	
2548	29,389	7,108	36,497	0.07
2549	33,742	11,357	45,098	0.09
2550	34,109	11,222	45,330	0.09
2551	33,553	8,551	42,104	0.08
2552	34,285	7,224	41,509	0.08

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

จำนวนรถจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

หน่วย : พันคัน

ประเภทรถ	2547	2548	2549	2550	2551	2552
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	2,630	3,396	3,313	3,560	3,809	4,079
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	364	546	395	382	379	384
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	3,385	4,752	4,174	4,371	4,552	4,697
รถจักรยานยนต์	13,207	15,501	15,650	15,962	16,264	16,549
รถอื่น ๆ	229	305	426	463	507	550
รวม	19,815	24,500	23,958	24,738	25,512	26,258

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

จำนวนรถจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

หน่วย : พันคัน

ประเภทรถ	2547	2548	2549	2550	2551	2552
1. รถโดยสาร	115	103	114	121	125	128
- ประจำทาง	75	72	79	82	84	85
- ไม่ประจำทาง	24	23	26	29	31	32
- ส่วนบุคคล	16	8	9	10	10	11
2. รถบรรทุก	675	646	719	748	772	791
- ไม่ประจำทาง	110	109	125	136	148	156
- ส่วนบุคคล	565	537	594	612	624	635
3. รถขนาดเล็ก	18	17	16	12	9	7
รวม	808	766	849	880	906	926

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

หน่วย : พันคัน

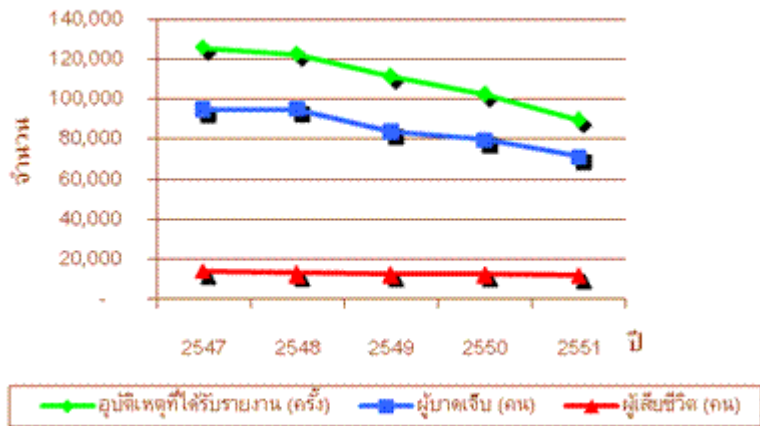
ประเภทรถ	2547	2548	2549	2550	2551	2552
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	285	315	305	306	329	309
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	14	15	16	21	21	17
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	289	329	328	308	288	206
รถจักรยานยนต์	1,944	2,012	2,002	1,665	1,796	1,636
รถอื่น ๆ	17	21	28	40	61	60
รวม	2,549	2,691	2,679	2,341	2,496	2,228

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง

ประเภทการขนส่ง	อุบัติเหตุที่ได้รับรายงาน (ครั้ง)					ผู้บาดเจ็บ (คน)					ผู้เสียชีวิต (คน)				
	2547	2548	2549	2550	2551	2547	2548	2549	2550	2551	2547	2548	2549	2550	2551
ถนน	124,530	122,040	110,686	101,752	88,689	94,164	94,364	83,290	79,029	71,059	13,766	12,858	12,693	12,492	11,561
รถไฟ	1,052	512	518	555	757	382	417	467	438	314	158	194	160	240	180
น้ำในประเทศ	17	9	9	13	11	1	0	0	74	14	10	4	3	9	17
เลียบชายฝั่ง	19	18	16	18	17	0	74	10	2	1	35	42	4	26	11
ทะเล	4	3	5	13	8	0	0	0	1	0	15	0	1	7	26
อากาศ	3	4	9	7	8	2	0	26	45	0	0	3	0	90	0
รวม	125,625	122,586	111,243	102,358	89,490	94,549	94,855	83,793	79,589	71,388	13,984	13,101	12,861	12,864	11,795

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรมการบินพลเรือน



ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่ วราชอาณาจักร มีอัตราการเพิ่มต่อปีลดลงเรื่อยๆ โดยในปี 2551 มีอัตราการเพิ่มต่อปีลดลงถึงร้อยละ 12.77 สำหรับจำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต มีอัตราการเพิ่มต่อปีลดลงเช่นเดียวกัน คือ ร้อยละ 10.13 และ 7.77 ตามลำดับ สำหรับปี 2552 คาดว่าจะมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้บาดเจ็บลดลง แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

**ภาคผนวก ข**

## กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554-2558

## สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554)

## ความนำ

ในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) ประเทศไทยยังคงต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในหลายบริบท ทั้งที่เป็นโอกาสและข้อจำกัดต่อการพัฒนาประเทศ จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมของคนและระบบให้พร้อม รับการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยยังคงอัญเชิญ “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นแนวปฏิบัติ ในการพัฒนาแบบบูรณาการ ที่มี “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 และให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วม ของทุกภาคส่วน ในทุกขั้นตอนของแผนฯ พร้อมทั้งสร้างเครือข่ายการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาสู่การปฏิบัติและการติดตามตรวจสอบผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

## การเปลี่ยนแปลงของบริบทการพัฒนาในกระแสโลกาภิวัตน์

ประเทศไทยยังต้องเผชิญกับบริบทการเปลี่ยนแปลงของโลกในหลายด้านที่สำคัญ ดังนี้

(1) การรวมตัวของกลุ่มเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงในตลาดการเงินของโลก \_\_\_\_\_ ทำให้การเคลื่อนย้ายเงินทุน สินค้า และบริการ รวมทั้งคนในระหว่างประเทศมีความคล่องตัวมากขึ้น ประกอบกับการก่อตัวของศตวรรษแห่งเอเชียที่มีจีนและอินเดียเป็นตัวจักรสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้ประเทศไทยต้องดำเนินนโยบาย การค้าในเชิงรุก ทั้งการหาตลาดเพิ่มและการผลักดันให้ผู้ผลิตในประเทศปรับตัวให้สามารถแข่งขัน ได้บนฐานความรู้ ฐานทรัพยากรธรรมชาติและความเป็นไทย และการเตรียมความพร้อมต่อการผันผวนของค่าเงินและอัตราดอกเบี้ยในตลาดโลก

(2) การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดด ความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีสารสนเทศ เทคโนโลยีชีวภาพ เทคโนโลยีวัสดุ และนาโนเทคโนโลยี สร้างความเปลี่ยนแปลงทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมทั้งในด้านโอกาสและภัยคุกคาม จึงจำเป็นต้องเตรียมพร้อมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคต โดยจะต้องมีการบริหารจัดการองค์ความรู้อย่างเป็นระบบเพื่อความเป็นธรรมของทุกฝ่าย

(3) การเปลี่ยนแปลงด้านสังคม ปัจจุบันประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศกำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ซึ่งเป็นทั้งโอกาสและภัยคุกคามต่อประเทศไทย โดยด้านหนึ่งประเทศไทยจะมีโอกาสมากขึ้นในการขยายตลาดสินค้าเพื่อสุขภาพและการให้บริการด้าน อาหาร สุขภาพ ภูมิปัญญาท้องถิ่นและแพทย์พื้นบ้าน สถานที่ท่องเที่ยวและการพักผ่อนระยะยาวของผู้สูงอายุ แต่ในอีกด้านก็จะเป็นภัยคุกคามในเรื่องการเคลื่อนย้ายแรงงานที่มีฝีมือและทักษะไปสู่ประเทศที่มีผลตอบแทนสูงกว่า ขณะเดียวกัน การแพร่ขยาย



ของข้อมูลข่าวสารที่ไร้พรมแดนทำให้การดูแลและป้องกัน เด็กและวัยรุ่นจากค่านิยมที่ไม่พึงประสงค์ เป็นไปอย่างลำบากมากขึ้น ตลอดจนปัญหาการก่อการร้าย การระบาดของโรคพันธุกรรมใหม่ๆ และการค้ายาเสพติดในหลากหลายรูปแบบ

(4) การเคลื่อนย้ายของคนอย่างเสรี ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการขนส่งและกระแสโลกาภิวัตน์ส่งผลให้มีการเดินทางทั้งเพื่อการท่องเที่ยวและการทำ ธุรกิจในที่ต่างๆ ทั่วโลกมากขึ้น ในขณะที่กฎระเบียบ ที่เกี่ยวกับการรวมตัวของกลุ่มเศรษฐกิจมุ่งสู่การส่งเสริมให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานและ ผู้ประกอบการเพื่อไปทำงานในต่างประเทศได้สะดวกขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยจึงต้องคำนึงถึงมาตรการทั้ง ด้านการส่งเสริมคนไปทำงานต่าง ประเทศ การดึงดูดคนต่างชาติเข้ามาทำงานในประเทศ และมาตรการ รองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะปัญหาที่จะมีผลกระทบต่อความมั่นคงของคนในเชิงสุขภาพและ ความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน

(5) การเปลี่ยนแปลงด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวนประชากรในโลกที่มากขึ้น ได้สร้างแรงกดดันต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของโลกให้เสื่อมโทรมลง ส่งผลกระทบต่อ ความแปรปรวนของสภาพภูมิอากาศ นอกจากนี้ การกีดกันทางการค้าที่เชื่อมโยงกับประเด็นด้าน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมก็มีมากขึ้น ประเทศไทยจึงต้องยกระดับมาตรฐานการจัดการ สิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นกว่าเดิม โดยปกป้องฐานทรัพยากรเพื่อ รักษาความสมดุลยั่งยืนของระบบนิเวศน์ ด้วย การพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้มีประสิทธิภาพสูงสุดภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วม และการผลิตสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ขณะเดียวกัน ต้องเพิ่มประสิทธิภาพการ ใช้พลังงาน และพัฒนาพลังงานทางเลือก เพื่อรองรับความต้องการใช้พลังงานในประเทศ

## **สถานะของประเทศ**

สรุปสถานะของประเทศที่สำคัญได้ดังนี้

(1) สถานะด้านสังคมของประเทศ การพัฒนาคุณภาพคนด้านการ ศึกษาขยายตัวเชิงปริมาณอย่างรวดเร็ว โดยจำนวนปีการศึกษาเฉลี่ยของคนไทย เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็น 8.5 ปี ในปี 2548 แต่ ความสามารถในการเชื่อมโยงความรู้กับการนำไปใช้ของคนไทยยังอยู่ในระดับต่ำ คุณภาพการศึกษาใน ทุกระดับลดลงอย่างต่อเนื่องและยังต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้าน จึงเป็นประเด็นที่ต้องเร่งให้ความสำคัญ ระยะต่อไป ส่วนการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนาเพียงร้อยละ 0.26 ของ GDP ทั้งการนำองค์ความรู้ไปใช้ ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ยังอยู่ในระดับต่ำ จึงเป็นจุดอ่อนของไทยในการสร้างองค์ความรู้ นวัตกรรม รวมทั้งการวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศ

สำหรับสถานะด้านชุมชนของประเทศ กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในการ พัฒนาและ การจัดการความรู้มีมากขึ้น ส่งผลให้ชุมชนมีการรวมตัว รวมกลุ่มและมีการเรียนรู้ร่วมกัน ทำให้สามารถ จัดการกับปัญหาที่มากกระทบกับชุมชนได้ในระดับหนึ่ง พร้อมกับมีการเตรียมความพร้อมของท้องถิ่นให้

สามารถปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น ขณะเดียวกันความเป็นสังคมเมืองขยายตัวมากขึ้น โดยกระแสวัตถุนิยมที่เข้าสู่ชุมชนได้ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชน ทำให้มีความสะดวกมากขึ้นแต่มีความสุขลดลง มีรายได้ไม่พอรายจ่าย มีหนี้สินเพิ่มขึ้น และความสัมพันธ์ของคนในชุมชนลดน้อยลงในลักษณะต่างคนต่างอยู่มากขึ้น

(2) สถานะด้านเศรษฐกิจของประเทศ เศรษฐกิจของประเทศไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 5.7 ต่อปี ในช่วงปี 2545-2548 และจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลาง โดยมีขนาดทางเศรษฐกิจใหญ่เป็นลำดับที่ 20 จากจำนวน 192 ประเทศในโลก มีฐานการผลิตที่หลากหลาย ช่วยลดความเสี่ยงจากภาวะผันผวนของวัฏจักรเศรษฐกิจและสามารถสร้างความเชื่อมโยงระหว่างภาคการผลิตเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มได้มากขึ้น อย่างไรก็ตามเศรษฐกิจไทยมีจุดอ่อนในเชิงโครงสร้างที่ต้องพึ่งพิงการนำเข้าวัตถุดิบ ชิ้นส่วน พลังงาน เงินทุน และเทคโนโลยี ในสัดส่วนที่สูง โดยที่ผลิตภาพการผลิตยังต่ำ

ส่วนโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและโลจิสติกส์ยังขาดประสิทธิภาพและการเชื่อมโยงที่เป็นระบบ ทำให้มีต้นทุนสูงถึงร้อยละ 16 ของ GDP อีกทั้งภาคขนส่งยังมีสัดส่วนการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์สูงถึงร้อยละ 38 นอกจากนี้ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสาร และน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค ยังไม่กระจายไปสู่พื้นที่ชนบทอย่างเพียงพอและทั่วถึง ส่วนโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมของไทยต่างอยู่ในระดับต่ำ

อย่างไรก็ตามประเทศไทยมีจุดแข็งอยู่ที่การมีเสถียรภาพเศรษฐกิจในระดับที่ดีจากการดำเนินนโยบายเพื่อฟื้นฟูเสถียรภาพเศรษฐกิจของประเทศภายหลังวิกฤตเศรษฐกิจทำให้เสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ดี โดย ณ สิ้นปี 2548 อัตราการว่างงานอยู่ที่เฉลี่ยร้อยละ 2 และทุนสำรองเงินตราระหว่างประเทศอยู่ในระดับ 52.1 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ซึ่งนับว่าเป็นระดับที่มีความเพียงพอในการเป็นภูมิคุ้มกันความเสี่ยงจากภายนอก อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นมากตั้งแต่ปลายปี 2547 และต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันที่ส่งผลให้ดุลการค้า ดุลบัญชีเดินสะพัดขาดดุลเพิ่มขึ้น

สำหรับการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจและการแก้ไขปัญหาความยากจน มีส่วนช่วยให้ความยากจนลดลงตามลำดับและการกระจายรายได้ปรับตัวดีขึ้นอย่างช้า ๆ ในปี 2547 มีจำนวนประชาชนที่ยังอยู่ภายใต้เส้นความยากจนซึ่งเป็นระดับรายได้ 1,242 บาทต่อเดือนอยู่จำนวน 7.34 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 11.3 ของประชากรทั้งประเทศ สำหรับการกระจายรายได้ปรับตัวดีขึ้นอย่างช้า ๆ แต่อย่างไรก็ตามการแก้ปัญหาการกระจายรายได้ต้องได้รับลำดับความสำคัญ เนื่องจากเมื่อเปรียบเทียบกับอื่น ๆ แล้ว การกระจายรายได้ในประเทศไทยยังมีความเท่าเทียมน้อยกว่าหลายประเทศ

(3) สถานะด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในอดีตทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ถูกนำมาใช้เพื่อการตอบสนองการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นหลัก โดยพื้นที่ป่าไม้ถูกทำลายไปถึง 67 ล้านไร่ในช่วง 40 ปีปัจจุบันเหลือพื้นที่ป่า ร้อยละ 33 ของพื้นที่ประเทศ ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วม น้ำแล้ง

และภัยธรรมชาติที่บ่อยครั้งและรุนแรง ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งลดความอุดมสมบูรณ์ลงโดยป่าชายเลนลดลงจาก 2.0 ล้านไร่เหลือ 1.5 ล้านไร่ อัตราการจับสัตว์น้ำลดลง 3 เท่า แหล่งปะการังและหญ้าทะเลสภาพเสื่อมโทรม คุณภาพสิ่งแวดล้อมมีความเสื่อมโทรม มีสาเหตุสำคัญจากการขยายตัวของจำนวนประชากร และแบบแผนการดำรงวิถีชีวิตที่ไม่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดปัญหามลพิษเพิ่มขึ้น โดยคุณภาพอากาศและน้ำอยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่ามาตรฐาน ปริมาณขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายมีมากขึ้นเกินศักยภาพในการกำจัดได้ทัน ขณะที่การนำเข้าสารอันตรายที่ใช้ในการผลิตมีมากขึ้น โดยขาดกลไกการจัดการทั้งการควบคุมกระบวนการผลิต การจัดเก็บ การขนส่งทำให้เกิดการแพร่กระจายในสิ่งแวดล้อมและปนเปื้อนห่วงโซ่อาหาร นอกจากนี้ การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และกฎหมายที่เกี่ยวข้องยังมีอยู่จำกัด รวมทั้งมีความซ้ำซ้อน ช่องว่าง และขาดการบังคับใช้

(4) สถานะด้านการบริหารจัดการประเทศ การพัฒนาธรรมาภิบาลในสังคมไทยในเกือบทศวรรษที่ผ่านมามีความก้าวหน้ามาโดยลำดับ ภาคราชการไทยเริ่มปรับตัวก้าวสู่ความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ลักษณะธรรมาภิบาลของภาคเอกชนไทยดีขึ้นในสายตาของต่างประเทศ โดยเฉพาะด้านความรับผิดชอบต่อสังคม การให้ความสำคัญต่อลูกค้า และการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง

### วิสัยทัศน์ประเทศไทย

มุ่งพัฒนาสู่ “สังคมอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกัน (Green and Happiness Society) คนไทยมีคุณธรรมนำความรอบรู้ รู้เท่าทันโลก ครอบครัวยุ่งนุ่ ชุมชนเข้มแข็ง สังคมสันติสุข เศรษฐกิจมีคุณภาพ เสถียรภาพ และเป็นธรรม สิ่งแวดล้อมมีคุณภาพและทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน อยู่ภายใต้ระบบบริหารจัดการประเทศที่มีธรรมาภิบาล ดำรงไว้ซึ่งระบอบประชาธิปไตยที่มีพระมหากษัตริย์ ทรงเป็นประมุข และอยู่ในประชาคมโลกได้อย่างมีศักดิ์ศรี”

### พันธกิจ

เพื่อให้การพัฒนาประเทศในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 มุ่งสู่ “สังคมอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกัน” ภายใต้แนวปฏิบัติของ “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เห็นควรกำหนดพันธกิจของการพัฒนาประเทศดังนี้

(1) พัฒนาคนให้มีคุณภาพ คุณธรรม นำรอบรู้อย่างเท่าทัน มีสุขภาวะที่ดี อยู่ในครอบครัวที่อบอุ่น ชุมชนที่เข้มแข็ง พึ่งตนเองได้ มีความมั่นคงในการดำรงชีวิต ต่อย่างมีศักดิ์ศรีภายใต้ดุลยภาพของความหลากหลายทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(2) เสริมสร้างเศรษฐกิจให้มีคุณภาพ เสถียรภาพ และเป็นธรรม มุ่งปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถแข่งขันได้ มีภูมิคุ้มกันความเสี่ยงจากความผันผวนของสภาพแวดล้อมในยุคโลกาภิวัตน์ บนพื้นฐานการบริหารเศรษฐกิจส่วนรวมอย่างมีประสิทธิภาพ มีระดับการออมที่พอเพียง มีการปรับโครงสร้างการผลิตและบริการบนฐานความรู้และนวัตกรรม ใช้จุดแข็งของความหลากหลายทางชีวภาพ

และเอกลักษณ์ความเป็นไทย ควบคู่กับการเชื่อมโยงกับต่างประเทศ และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้าน โครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์ พลังงาน กฎกติกาและกลไกสนับสนุนการแข่งขันและกระจาย ผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม

(3) ค้ำรองความหลากหลายทางชีวภาพ และสร้างความมั่นคงของฐาน ทรัพยากรธรรมชาติและ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สร้างความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน เป็นธรรม และ มีการสร้างสรรค์คุณค่า สนับสนุนให้ชุมชนมีองค์ความรู้และสร้างภูมิคุ้มกันเพื่อคุ้มครองฐานทรัพยากร คุ้มครองสิทธิและส่งเสริมบทบาทของชุมชนในการบริหารจัดการทรัพยากร ปรับแบบแผนการผลิตและ การบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนรักษาผลประโยชน์ของชาติจากข้อตกลงตามพันธกรณี ระหว่างประเทศ

(4) พัฒนาระบบบริหารจัดการประเทศให้เกิดธรรมาภิบาลภายใต้ระบอบ ประชาธิปไตย อันมี พระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข มุ่งสร้างกลไกและกฎระเบียบที่เอื้อต่อการกระจายผลประโยชน์จากการ พัฒนาสู่ทุกภาคี ควบคู่กับการเสริมสร้างความโปร่งใส สุ จริต ยุติธรรม รับผิดชอบต่อสาธารณะ มีการ กระจายอำนาจและกระบวนการที่ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ส่งเสริมความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและการใช้ทรัพยากร

#### **วัตถุประสงค์และเป้าหมายหลัก**

เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ประเทศไทยจะต้องปรับตัวในอนาคต และเพื่อก้าว ไปสู่วิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศที่พึงปรารถนาในระยะยาว การพัฒนาในระยะ 5 ปีของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 จึงได้กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของการพัฒนาไว้ ดังนี้

#### **วัตถุประสงค์**

(1) เพื่อสร้างโอกาสการเรียนรู้คุณธรรม จริยธรรมอย่างต่อเนื่องที่ขับเคลื่อน ด้วยการเชื่อมโยง บทบาทครอบครัว สถาบันศาสนาและสถาบันการศึกษา เสริมสร้างบริการสุขภาพอย่างสมดุลระหว่างการ ส่งเสริม การป้องกัน การรักษา และการฟื้นฟูสมรรถภาพ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

(2) เพื่อเพิ่มศักยภาพของชุมชน เชื่อมโยงเป็นเครือข่าย เป็นรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจ คุณภาพ ชีวิต และอนุรักษ์ ฟื้นฟู ใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนนำไปสู่การพึ่งตนเองและ ลดปัญหาความยากจนอย่างบูรณาการ

(3) เพื่อปรับโครงสร้างการผลิตสู่การเพิ่มคุณค่า (Value Creation) ของสินค้าและบริการบน ฐานความรู้และนวัตกรรม รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างสาขาการผลิตเพื่อทำให้มูลค่า การผลิตสูงขึ้น

(4) เพื่อสร้างภูมิคุ้มกัน (Safety Net) และระบบบริหารความเสี่ยงให้กับภาคการเงิน การคลัง พลังงาน ตลาดปัจจัยการผลิต ตลาดแรงงาน และการลงทุน

(5) เพื่อสร้างระบบการแข่งขันด้านการค้าและการลงทุนให้เป็นธรรม และคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศ รวมทั้งสร้างกลไกในการกระจายผลประโยชน์จากการพัฒนาสู่ประชาชนในทุกภาคส่วน อย่างเป็นธรรม

(6) เพื่อเสริมสร้างความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพ ควบคู่กับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เป็นฐานที่มั่นคงของการพัฒนาประเทศ และการดำรงชีวิตของคนไทยทั้งในรุ่นปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งสร้างกลไกในการรักษาผลประโยชน์ของชาติ อย่างเป็นธรรมและอย่างยั่งยืน

(7) เพื่อเสริมสร้างธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการประเทศสู่ภาครัฐ ภาคธุรกิจเอกชน และภาคประชาชน และขยายบทบาทขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ควบคู่กับการเสริมสร้างกลไกและกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาวัฒนธรรมประชาธิปไตยให้เกิดผลในทางปฏิบัติต่อการอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข

## เป้าหมาย

ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 ดังนี้

(1) เป้าหมายการพัฒนาคุณภาพคน ให้คนไทยทุกคนได้รับการพัฒนาทั้งทางร่างกาย จิตใจ ความรู้ ความสามารถ ทักษะการประกอบอาชีพ และมีความมั่นคงในการดำรงชีวิตครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างศักยภาพให้กับตนเองที่จะนำไปสู่ความเข้มแข็งของครอบครัว ชุมชน และสังคมไทย โดยเพิ่มจำนวนปีการศึกษาเฉลี่ยของคนไทยเป็น 10 ปี พัฒนากำลังแรงงานระดับกลางที่มีคุณภาพเพิ่มเป็นร้อยละ 60 ของกำลังแรงงานทั้งหมด โดยรายได้เฉลี่ยของแรงงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 และเพิ่มสัดส่วนนักวิจัยเป็น 10 คน ต่อประชากร 10,000 คน พร้อมทั้งกำหนดให้อายุคาดเฉลี่ยของคนไทยสูงขึ้นเป็น 80 ปี ควบคู่กับการลดอัตราเพิ่มของการเจ็บป่วยด้วยโรคป้องกันได้ใน 5 อันดับแรก คือ หัวใจ ความดันโลหิตสูง เบาหวาน มะเร็ง และหลอดเลือดสมองและนำไปสู่การเพิ่มผลิตภาพแรงงาน และลดรายจ่ายด้านสุขภาพของบุคคลในระยะยาว

(2) เป้าหมายการพัฒนาชุมชนและแก้ปัญหาความยากจน พัฒนาให้ทุกชุมชนมีแผนชุมชนแบบมีส่วนร่วม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำแผนชุมชนไปใช้ประกอบการจัดสรรงบประมาณ ปัญหาอาชญากรรม ยาเสพติด และขยายโอกาสการเข้าถึงแหล่งทุน การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และลดสัดส่วนผู้อยู่ใต้เส้นความยากจนลงเหลือร้อยละ 4 ภายในปี 2554

(3) เป้าหมายด้านเศรษฐกิจ ปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้มีความสมดุลและยั่งยืน โดยให้สัดส่วนภาคเศรษฐกิจในประเทศต่อภาคการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 75 ภายในปี 2554 สัดส่วนภาค

การผลิตเกษตรและอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 15 ภายในปี 2554 อัตราเงินเฟ้อทั่วไปเฉลี่ยร้อยละ 3.0-3.5 ต่อปี สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ไม่เกินร้อยละ 50 ความยืดหยุ่นการใช้พลังงานเฉลี่ยไม่เกิน 1 : 1 ในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานหมุนเวียนเป็นร้อยละ 8 รวมทั้งลดสัดส่วนการใช้พลังงานต่อผลิตภัณฑ์ มวลรวมในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งลดการใช้น้ำมันในภาคการขนส่งให้เหลือร้อยละ 30 ของการใช้พลังงานทั้งหมด รายได้ของกลุ่มที่มีรายได้สูงสุดร้อยละ 20 แรกมีสัดส่วนไม่เกิน 10 เท่าของรายได้ของกลุ่มที่มีรายได้ต่ำสุดร้อยละ 20 ภายในปี 2554 และสัดส่วนผลผลิตของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เป็นร้อยละ 40 ภายในปี 2554

(4) เป้าหมายการสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ให้มีพื้นที่ป่าไม้ไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 33 และต้องเป็นพื้นที่ป่าอนุรักษ์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 18 ของพื้นที่ประเทศ รักษาความอุดมสมบูรณ์ของระบบนิเวศน์ในเขตพื้นที่ชายฝั่งและพื้นที่ชุ่มน้ำลitoral รักษาพื้นที่ทำการเกษตรในเขตชลประทานไว้ไม่น้อยกว่า 31 ล้านไร่ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยรักษาคุณภาพของแหล่งน้ำอยู่ในเกณฑ์ตั้งแต่ระดับพอใช้ขึ้นไป มีสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 คุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยเฉพาะฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) ต้องมีค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมงไม่เกิน 120 มก./ลบ.ม. อัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อประชากรลดลงร้อยละ 5 จากปี 2546 คือไม่เกิน 3.5 ตัน/คน/ปี ควบคุมอัตราการผลิตขยะในเขตเมืองไม่ให้เกิน 1 กก./คน/วัน และของเสียอันตรายจากชุมชนและอุตสาหกรรมได้รับการจัดการอย่างถูกต้องร้อยละ 80

(5) เป้าหมายด้านธรรมาภิบาล มุ่งให้ธรรมาภิบาลของประเทศดีขึ้น มีคะแนนภาพลักษณ์ของความโปร่งใสอยู่ที่ 5.0 ภายในปี 2554 ระบบราชการมีขนาดที่เหมาะสม และมี การดำเนินงานที่คุ้มค่า ลดกำลังคนภาคราชการส่วนกลางให้ได้ร้อยละ 10 ภายในปี 2554 ธรรมาภิบาลในภาคธุรกิจเอกชนเพิ่มขึ้น ท้องถิ่นมีขีดความสามารถในการจัดเก็บรายได้และมีอิสระในการพึ่งตนเองมากขึ้น และภาคประชาชนมีความเข้มแข็ง รับผิดชอบ หน้าที่ และมีส่วนร่วมมากขึ้นในการตัดสินใจในการบริหารจัดการประเทศ รวมทั้งมีการสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับประชา ธิปไตย และธรรมาภิบาล ในบริบทไทยเพิ่มขึ้นในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10

### **ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ**

ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สำคัญในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 มี 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

(1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาคุณภาพคนและสังคมไทย ยกระดับสังคมแห่งภูมิปัญญาและการเรียนรู้ ให้มีความสำคัญกับ

\* การพัฒนาคนให้มีคุณธรรมนำความรู้ เกิดภูมิคุ้มกัน โดยพัฒนาจิตใจควบคู่กับการพัฒนาการเรียนรู้ของคนทุกกลุ่มทุกวัยตลอดชีวิต เริ่มตั้งแต่วัยเด็กให้มีความรู้พื้นฐานเข้มแข็ง มีทักษะชีวิต

พัฒนาสมรรถนะ ทักษะของกำลังแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการ พร้อมก้าวสู่โลกของการทำงาน และการแข่งขันอย่างมีคุณภาพ สร้างและพัฒนากำลังคนที่เป็นเลิศโดยเฉพาะในการสร้างสรรค์นวัตกรรม และองค์ความรู้ ส่งเสริมให้คนไทยเกิดการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต จัดการองค์ความรู้ทั้งภูมิปัญญา ท้องถิ่นและองค์ความรู้สมัยใหม่ตั้งแต่ระดับชุมชนถึงประเทศ สามารถนำไปใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม

\* การเสริมสร้างสุขภาพของคนไทยให้มีสุขภาพแข็งแรงทั้งกายและใจ และอยู่ใน สภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ เน้นการพัฒนาาระบบสุขภาพอย่างครบวงจร มุ่งการดูแลสุขภาพเชิงป้องกัน การ ฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจ เสริมสร้างคนไทยให้มีความมั่นคงทางอาหารและการบริโภคอาหารที่ ปลอดภัย ลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ

\* การเสริมสร้างคนไทยให้อยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างสันติสุข มุ่งเสริมสร้าง ความสัมพันธ์ที่ดีของคนในสังคมบนฐานของความมีเหตุมีผล ดำรงชีวิตอย่างมั่นคงทั้งในระดับครอบครัว และชุมชน พัฒนาระบบการคุ้มครองทางเศรษฐกิจและสังคมที่หลากหลายและครอบคลุมทั่วถึง สร้าง โอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุน ส่งเสริมการดำรงชีวิตที่มีความปลอดภัย น่าอยู่ บนพื้นฐานของความ ยุติธรรมในสังคม เสริมสร้างกระบวนการยุติธรรมแบบบูรณาการและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ควบคู่กับการเสริมสร้างจิตสำนึกด้านสิทธิและหน้าที่ของพลเมือง และความตระหนักถึงคุณค่าและเคารพ ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์เพื่อลดความขัดแย้ง

(2) ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและสังคมให้เป็นรากฐานที่มั่นคงของประเทศ ให้ความสำคัญ

\* การบริหารจัดการกระบวนการ ชุมชนเข้มแข็ง ด้วยการส่งเสริมการรวมตัว ร่วมคิด ร่วม ทำในรูปแบบที่หลากหลาย และจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่องตามความพร้อมของชุมชน มีกระบวนการจัดการ องค์ความรู้และระบบการเรียนรู้ของชุมชนอย่างเป็นขั้นตอน มีเครือข่ายการเรียนรู้ทั้งภายในและภายนอก ชุมชน มีกระบวนการเสริมสร้างศักยภาพชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้สามารถพัฒนาต่อยอด ให้เกิดประโยชน์แก่ชุมชนในการนำไปสู่การพึ่งตนเอง รวมทั้งการสร้างภูมิคุ้มกันให้ชุมชนพร้อมเผชิญ การเปลี่ยนแปลง

\* การสร้างความมั่นคงของเศรษฐกิจชุมชน ด้วยการบูรณาการกระบวนการผลิตบนฐาน ศักยภาพ และความเข้มแข็งของชุมชนอย่างสมดุล เน้นการผลิตเพื่อการบริโภคอย่างพอเพียงภายในชุมชน สนับสนุนให้ชุมชนมีการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ กลุ่มอาชีพ สนับสนุนการนำภูมิปัญญาและวัฒนธรรม ท้องถิ่นมาใช้ในการสร้างสรรค์คุณค่าของสินค้าและบริการและสร้าง ความร่วมมือกับภาคเอกชนในการ ลงทุนสร้างอาชีพและรายได้ที่มีการจัดสรรประโยชน์อย่างเป็นธรรมแก่ชุมชน ส่งเสริมการร่วมลงทุน

ระหว่างเครือข่ายองค์กรชุมชนกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งสร้างระบบบ่มเพาะวิสาหกิจชุมชน ควบคู่กับการพัฒนาความรู้ด้านการจัดการ การตลาด และทักษะในการประกอบอาชีพ

\* การเสริมสร้างศักยภาพของชุมชนในการอยู่ร่วมกันกับทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมอย่างสันติและเกื้อกูล ด้วยการส่งเสริมสิทธิชุมชนและกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนใน การสงวนอนุรักษ์ฟื้นฟู พัฒนา ใช้ประโยชน์และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รวมทั้งการสร้าง กลไกในการปกป้องคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่น

(3) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืน ให้มีความสำคัญกับ

\* การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มผลิตภาพและคุณค่าของสินค้าและบริการบน ฐานความรู้และความเป็นไทย โดยปรับโครงสร้างภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการที่ ใช้ กระบวนการพัฒนาคลัสเตอร์และห่วงโซ่อุปทาน รวมทั้งเครือข่ายชุมชนบนรากฐานของความรู้สมัยใหม่ ภูมิปัญญาท้องถิ่นและวัฒนธรรมไทย และความหลากหลายทางชีวภาพ เพื่อสร้างสินค้าที่มีคุณภาพและ มูลค่าสูง มีตราสินค้าเป็นที่ยอมรับของตลาด รวมทั้งสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ดี เพื่อดึงดูดการลงทุน จากต่างประเทศ และส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ ตลอดจนการ บริหารองค์ความรู้อย่างเป็น ระบบ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การปฏิรูปองค์กร การปรับปรุงกฎระเบียบ และ พัฒนาระบบมาตรฐานในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการดำเนินนโยบายการค้าระหว่างประเทศให้ สนับสนุนการ ปรับโครงสร้างการผลิต และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

\* การสร้างภูมิคุ้มกันของระบบเศรษฐกิจ โดยการบริหารเศรษฐกิจส่วนรวมอย่างมี ประสิทธิภาพเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจให้มั่นคงและสนับสนุนการปรับโครงสร้างการผลิตโดย การระดมทุนไปสู่ภาคการผลิตที่มีประสิทธิภาพ พัฒนารัฐวิสาหกิจให้มีการดำเนินงานอย่างมี ประสิทธิภาพบนหลักการบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้การใช้ทรัพยากรเกิดประสิทธิภาพและสวัสดิการสูงสุด แก่ประเทศ การส่งเสริมการออมอย่างเป็นระบบเพื่อ เป็นแหล่งระดมทุนและเป็นหลักประกันในชีวิตของ ประชาชน และการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการพัฒนาแหล่งพลังงานทางเลือกเพื่อลดการ พึ่งพิงการนำเข้าพลังงานและประหยัดเงินตราต่างประเทศ

\* การสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและการกระจายผลประโยชน์จากการพัฒนา อย่างเป็นธรรม โดยส่งเสริมการแข่งขันการประกอบธุรกิจในระบบได้อย่างเสรีและเป็นธรรม และป้องกันการ ผูกขาด กระจายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไปสู่ภูมิภาคอย่างสมดุลและเป็นธรรม ให้ประชาชน เข้าถึงบริการได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ และสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ เพิ่มประสิทธิ ภาพและ ความครอบคลุมของการให้บริการของระบบการเงินฐานรากให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพ ชุมชนและเศรษฐกิจฐานราก ด้วยการพัฒนาองค์กรการเงินชุมชนให้เข้มแข็ง รวมทั้งดำเนินนโยบายการ



คลังเพื่อส่งเสริมการกระจายรายได้ โดยกระจายอำนาจการจัดเก็บภาษี การจัดทำงบประมาณ และการเบิกจ่าย และการก่องหนี่ภายใต้กรอบการรักษาวินัยทางการคลังสู่ท้องถิ่น

(4) ยุทธศาสตร์การพัฒนามาตรฐานความหลากหลายทางชีวภาพและการสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ให้มีความสำคัญกับ

\* การรักษาฐานทรัพยากรและความสมดุลของระบบนิเวศ เพื่อรักษาสมดุลระหว่าง การอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ โดยพัฒนาระบบฐานข้อมูลและสร้างองค์ความรู้ ส่งเสริมสิทธิชุมชนและการมีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากร ตลอดจนพัฒนาระบบการจัดการร่วมเพื่ออนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ โดยให้ความสำคัญกับการกำหนดเขต และการจัดการเชิงพื้นที่ภายใต้การจัดทำข้อตกลงกับชุมชนท้องถิ่นในการดูแลทรัพยากรธรรมชาติหลัก ได้แก่ ดิน น้ำ ป่าไม้ ทรัพยากรทะเลและชายฝั่ง ทรัพยากรแร่ รวมถึงการมีมาตรการหยุดใช้ทรัพยากรที่สำคัญที่ถูกทำลายสูงเป็นการชั่วคราว และการสร้างกลไกแก้ปัญหาความขัดแย้งอย่างสันติวิธี รวมทั้งการ พัฒนาระบบการจัดการและการ ป้องกันภัยพิบัติ

\* การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยการปรับแบบแผนการผลิตและพฤติกรรมบริโภคไปสู่การผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน เพื่อลดผลกระทบต่อฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดนโยบายสาธารณะ และ ใช้กลไกทางเศรษฐศาสตร์ทั้งด้านการเงินและการคลัง รวมทั้ง การสร้างตลาดสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดมลพิษและควบคุมกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตโดย ผลักดันให้เกิดระบบประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ระบบ ประเมินผลกระทบต่อสังคมและสุขภาพใน โครงการพัฒนาของรัฐ หรือที่รัฐอนุมัติให้ออกชนดำเนินการควบคู่กับการยกระดับขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมีกลไกกำหนดจุดยืนต่อพันธกรณีและข้อตกลงระหว่างประเทศด้านสิ่งแวดล้อม

\* การพัฒนาคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่น โดยใช้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเป็นแนวทางสำคัญ เริ่มจากการจัดการองค์ความรู้และสร้างภูมิคุ้มกัน การคุ้มครองทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพจากการคุกคามภายนอก โดยเฉพาะจากพันธกรณีระหว่างประเทศ สร้างระบบการคุ้มครองสิทธิชุมชน และการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เป็นธรรม ส่งเสริมการใช้ความหลากหลายทางชีวภาพในการสร้างความมั่นคงของภาคเศรษฐกิจท้องถิ่นและชุมชน รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถและสร้างนวัตกรรมจากทรัพยากรชีวภาพที่เป็นเอกลักษณ์ของประเทศ

(5) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการประเทศ มุ่งเสริมสร้างความเป็นธรรมในสังคมอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับ

\* การเสริมสร้าง และพัฒนาวัฒนธรรมประชาธิปไตยและธรรมาภิบาลให้เป็นส่วนหนึ่งของวิถีการดำเนินชีวิตในสังคมไทย โดยสร้างกระบวนการเรียนรู้ ปลูกฝังจิตสำนึก ค่านิยมวัฒนธรรมประชาธิปไตยและธรรมาภิบาลแก่เยาวชน และประชาชนทุกระดับ อย่างต่อเนื่องจริงจัง พร้อมทั้งพัฒนาภาวะความเป็นผู้นำประชาธิปไตยที่มีคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล ในสังคมทุกระดับเพื่อให้เป็นแบบอย่างที่ดีในสังคม ตลอดจนวางรากฐานกระบวนการประชาธิปไตยโดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง และเพิ่มประสิทธิภาพกลไกและกระบวนการตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐและการเมืองให้เข้มแข็ง และเป็นอิสระมากขึ้น

\* เสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคประชาชนให้สามารถเข้าร่วมในการบริหารจัดการประเทศ โดยส่งเสริมให้ประชาชน รวมตัวและรวมกลุ่มสร้างเครือข่ายการทำงาน ร่วมกันให้เข้มแข็ง ส่งเสริมให้เข้าถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างเท่าเทียม และร่วมในกระบวนการบริหารจัดการประเทศให้เกิดความเป็นธรรมและความโปร่งใสในการพัฒนาประเทศ เสริมสร้างความเข้มแข็ง และสร้างเครือข่ายการทำงานของกลไกตรวจสอบภาคประชาชน เพื่อติดตามตรวจสอบการใช้อำนาจของภาครัฐได้อย่างเข้มแข็งมีประสิทธิภาพ

\* สร้างภาคราชการที่มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล เน้นการบริการแทนการกำกับควบคุม และทำงานร่วมกับหุ้นส่วนการพัฒนา เน้นการพัฒนาประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการปฏิบัติการกิจด้วยการปรับบทบาทโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการ ภาครัฐและรัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ลดการบังคับควบคุม กำกับถึงความต้องการของประชาชนและทำงานร่วมกับหุ้นส่วนการพัฒนา เพิ่มบทบาทภาคเอกชนใน กิจการของรัฐและรัฐวิสาหกิจเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการสาธารณะ และลดภาระการลงทุนของภาครัฐ ตลอดจนพัฒนากลไกการกำกับดูแลที่เข้มแข็งเพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม โปร่งใส โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศและคุ้มครองผู้ใช้บริการ โดยดำเนินการควบคู่ไปกับการปลูกฝังจิตสำนึกข้าราชการให้ เห็นความสำคัญและ ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล และยึด/ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอย่างเคร่งครัด

\* การกระจายอำนาจการบริหารจัดการประเทศสู่ภูมิภาค ท้องถิ่น และชุมชนเพิ่มขึ้น ต่อเนื่อง โดยพัฒนาศักยภาพ และกระจายอำนาจการตัดสินใจให้ท้องถิ่นมีบทบาทสามารถรับผิดชอบในการบริหารจัดการบริการสาธารณะ ตลอดจนแก้ไขปัญหาที่ตอบสนอง ความต้องการของประชาชนในพื้นที่ และสามารถสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมให้แก่ท้องถิ่นอย่างแท้จริงพร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง

\* ส่งเสริมภาคธุรกิจเอกชนให้เกิดความเข้มแข็ง สุจริต และมีธรรมาภิบาล โดยมีมาตรการส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้ธุรกิจเอกชนทั้งที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ และธุรกิจเอกชนทั่วไป เป็น “บรรษัทภิบาล” เพิ่มมากขึ้น สร้างจิตสำนึกในการประกอบธุรกิจอย่างซื่อสัตย์ ยุติธรรมต่อผู้บริโภค และเป็นธรรมกับธุรกิจคู่แข่ง พร้อมทั้งยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสังคม แบ่งปันผลประโยชน์คืนสู่

สาธารณะ ตลอดจนสนับสนุนสถาบันวิชาชีพธุรกิจประเภทต่าง ๆ ให้มีบทบาทในการสร้างธรรมาภิบาล  
แก่ภาคธุรกิจมากขึ้น

\* การปฏิรูปกฎหมาย กฎระเบียบ และขั้นตอน กระบวนการเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจ  
และสังคมเพื่อสร้างความสมดุลในการจัดสรรประโยชน์จากการพัฒนา ด้วยการเปิดโอกาสให้ภาคีและ  
กลุ่มต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการเสนอแนะและตรากฎหมายเพื่อประสานประโยชน์ของภาคส่วนต่างๆ ให้  
เสมอภาคและมีความสมดุล โดยการปฏิรูปกฎหมายเพื่อสร้างความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจ ลดการใช้  
ดุลพินิจของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ รวมทั้งสร้างความเข้มแข็งของกลไก การบังคับใช้กฎหมาย  
โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ เพื่อสร้างความเป็นธรรมต่อผู้ประกอบการขนาดเล็ก  
และผู้ประกอบการใหม่

\* การรักษาและเสริมสร้างความมั่นคงเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการประเทศผู้ดุลยภาพ  
และความยั่งยืน โดยการพัฒนาศักยภาพ บทบาท และภารกิจของหน่วยงานด้านการป้องกันประเทศ ความ  
มั่นคง และการรักษาความสงบเรียบร้อย ให้มีประสิทธิภาพมีความพร้อมในการป้องกันประเทศและ  
ตอบสนองต่อภัยคุกคามในทุกรูปแบบสถานการณ์ได้ฉับไว พร้อมทั้งผนึกพลังร่วมกับภาคส่วนต่าง ๆ  
ดำเนินการป้องกันและพัฒนาประเทศให้สามารถพิทักษ์ รักษาเอกราช สถาบันพระมหากษัตริย์  
ผลประโยชน์ของชาติ และการปกครองตามระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ ทรงเป็นประมุข  
รวมทั้งสามารถสร้างความมั่นคงของประชาชนและสังคมให้มีความอยู่รอดปลอดภัยโดยยึดหลักธรรมาภิ-  
บาลในทุกระดับ

### **สรุปสาระสำคัญของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย (พ.ศ. 2551-พ.ศ. 2555)**

สำนักงาน ก.พ.ร. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย (พ.ศ. 2551- พ.ศ.  
2555) เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางให้แก่ส่วนราชการและหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ใช้เป็นแนวทางหลักใน  
การพัฒนาระบบราชการไทยให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน รวมทั้งรองรับแนวโน้มการ  
เปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยแบ่งประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการได้เป็น 4  
ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับการให้บริการและการทำงาน เพื่อตอบสนองความคาดหวัง  
และความต้องการของประชาชนที่มีความสลับซับซ้อน หลากหลาย และเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว  
โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

- ส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐปรับปรุงการให้บริการประชาชนให้มีความหลากหลาย ได้รับ  
การบริการที่สะดวก รวดเร็ว และสามารถปรับตัวได้ทันต่อเหตุการณ์ เพื่อตอบสนองความต้องการของ  
ประชาชน

- ส่งเสริม สนับสนุน ให้มีกลไกรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และสามารถเข้าถึงข้อมูล ข่าวสารและบริการของทางราชการได้โดยสะดวก เป็นธรรม และตรงตามความต้องการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ปรับรูปแบบการทำงานให้มีลักษณะเชิงบูรณาการ เกิดการแสวงหาความร่วมมือและสร้างเครือข่ายกับฝายต่าง ๆ รวมทั้งเปิดให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

- วางระบบการบริหารงานแบบบูรณาการภายในระบบราชการ
- ส่งเสริม ผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานกลางต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินการของส่วนราชการต่าง ๆ
- จัดระบบบริหารราชการให้เอื้อต่อการร่วมกันทำงานเป็นเครือข่ายภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรชุมชนและภาคส่วนต่าง ๆ ในลักษณะเป็นภาคี /พันธมิตร /หุ้นส่วนในการจัดบริการสาธารณะ
- สนับสนุนให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารราชการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 มุ่งสู่การเป็นองค์กรที่มีขีดสมรรถนะสูง บุคลากรมีความพร้อมและความสามารถในการเรียนรู้ คิดริเริ่ม เปลี่ยนแปลง และปรับตัวได้อย่างเหมาะสมต่อสถานการณ์ต่าง ๆ โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

- จัดให้มีการวางยุทธศาสตร์การบริหารงานประเทศระยะยาว (Scenario Planning) เพื่อคาดการณ์ปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตและผลกระทบต่อการบริหารกิจการบ้านเมือง และกำหนดเป้าหมายที่พึงประสงค์และต้องการบรรลุผลไว้ วัตถุประสงค์ก้าวหน้า และผลสัมฤทธิ์ เพื่อประโยชน์ในการวางแผนระยะสั้น-ปานกลาง ตลอดจนการเตรียมการวางระบบ บริหารงานและบุคลากรภาครัฐในอนาคต
- ปรับปรุงบทบาท ภารกิจ และโครงสร้างของภาครัฐให้มีขนาดที่เหมาะสม (Rightsizing) เกิดความคุ้มค่าและรองรับกับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่มีความหลากหลายซับซ้อนมากขึ้น
- เสริมสร้างให้หน่วยงานภาครัฐมีความตื่นตัว ตอบสนอง และไวต่อการเปลี่ยนแปลง มีการบริหารจัดการที่ยืดหยุ่น คล่องตัว สามารถปรับตัวและมีความคิดริเริ่มทันต่อสถานการณ์และความท้าทายต่าง ๆ ได้
- ปรับปรุงขีดสมรรถนะของทรัพยากรบุคคลภาครัฐให้สามารถเพิ่มผลิตภาพ และพัฒนาขีดความสามารถให้มีความเป็นมืออาชีพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างระบบการกำกับดูแลตนเองที่ดี เกิดความโปร่งใส มั่นใจ และสามารถตรวจสอบได้ รวมทั้งทำให้บุคลากรปฏิบัติงานอย่างมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อตนเอง ต่อประชาชน และต่อสังคมโดยรวม โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

- เสริมสร้างระบบคุณธรรม จริยธรรม ปรับกระบวนทัศน์ หล่อหลอมวัฒนธรรมใหม่ ให้เกิดขึ้นในหน่วยงานภาครัฐ
- ปรับปรุงระบบการตัดสินใจและกำกับตรวจสอบในการบริหารราชการแผ่นดิน
- ส่งเสริมให้หน่วยงานในภาครัฐมีการดำเนินการที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและชุมชน
- การสร้างดุลยภาพระหว่างฝ่ายการเมือง และราชการประจำ

#### **แผนหลักการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547-2554)**

ประกอบด้วยทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร 5 ด้านดังต่อไปนี้

#### **1. ทิศทางด้านศักยภาพการขนส่ง เน้นการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค**

วิสัยทัศน์ : พัฒนาไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค

วัตถุประสงค์ เพื่อลงทุนเชื่อมต่อและขยายโครง สร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีอยู่ให้เกิดความเป็นศูนย์กลางการบิน การขนส่งทางบก และทางน้ำของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

นโยบาย พัฒนาศักยภาพการขนส่งสู่ความเป็นศูนย์กลางการบิน การขนส่งทางบก และทางน้ำของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ยุทธศาสตร์

1.1 สร้างพันธมิตรเชิงธุรกิจเป็นหุ้นส่วนเศรษฐกิจและการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดการบริการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารระหว่างประเทศ

1.2 ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานรองรับและเชื่อมต่อของศูนย์กลางการบิน ศูนย์กลางการขนส่ง ทางน้ำ ศูนย์กลางการขนส่งทาง บก และระหว่างประเทศการขนส่งและจราจรในตลาดที่แข่งขันกันระหว่างประเทศ

1.3 ส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งที่มีอยู่หรือต่อขยายให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการขนส่งระหว่างประเทศ

พันธกิจ

ระยะสั้น ได้แก่ พันธกิจศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

ระยะกลาง ได้แก่ พันธกิจศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค

ระยะยาว ได้แก่ พันธกิจศูนย์กลาง การขนส่ง ทางบกของภูมิภาค พันธกิจศูนย์กลางตลาดกลางสินค้าสี่แยกอินโดจีน พันธกิจศูนย์กลางการขนส่งน้ำมันของภูมิภาค

#### **2. ทิศทางด้านดุลยภาพการขนส่ง เน้นการปรับสัดส่วนประเภทการขนส่งให้เกิดความสมดุล**

วิสัยทัศน์ : ปรับประเภทการขนส่งลดต้นทุน

วัตถุประสงค์ เพื่อปรับปรุงประเภทการขนส่งผู้โดยสารขนส่งต้นทุนต่ำกว่าที่สะท้อนต้นทุนทางสังคมและความปลอดภัย ต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อมและพลังงานเพื่อพัฒนาสังคมและเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

นโยบาย เสริมสร้างคุณภาพการขนส่งผู้โดยสารขนส่งต้นทุนต่ำกว่า ที่สะท้อนต้นทุนทางสังคมและความปลอดภัย ต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อมและพลังงาน

#### ยุทธศาสตร์

2.1 ปรับปรุงประเภทการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนไปสู่การขนส่งประเภทอื่นที่ใช้พลังงานน้อยกว่า มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า และ/หรือ มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุมากกว่า

2.2 ใช้ระบบบริหารจัดการซึ่งนำการลงทุน และมาตรการด้านการเงิน /การคลัง สนับสนุนการขนส่งต้นทุนต่ำสำหรับการขนส่งมวลมาก (สินค้า) และการขนส่งมวลชน (คน)

2.3 จัดอุปสงค์การเดินทางโดยปรับปรุงประเภทการเดินทาง ผู้บุคคลผู้การเดินทางสาธารณะด้วยระบบขนส่งมวลชนและการเชื่อมต่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม

2.4 ถ่ายทอดแนวคิดหลักการและวิธีปฏิบัติในการจัดสรรภาระต้นทุนที่เหมาะสมสำหรับก่อต้นทุนทางสิ่งแวดล้อมและการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินสาธารณะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

#### พันธกิจ

ระยะสั้น ได้แก่ พันธกิจจัดตั้งกองเรือพาณิชย์นาวีแห่งชาติ และพันธกิจจัดทำสนามบินคอนเมืองเป็นศูนย์กลางการบินต้นทุนต่ำภายในประเทศที่ไม่มี การเชื่อมต่อเที่ยวบิน

ระยะกลาง ได้แก่ พันธกิจลดการขนส่งสินค้าทางถนน และพันธกิจพัฒนาระบบขนส่งมวลชนวางให้ครบถ้วนสมบูรณ์ตามแผนแม่บทและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน โดยสารความเร็วสูงที่เตรียมพร้อมไว้ด้วยโครงข่ายสถานีเชื่อมต่อ

ระยะยาว ได้แก่ พันธมิตรจัดตั้งบริษัทร่วมขนส่งมวลชนรวมทั้งกองทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและพันธกิจจำกัดการเดินทางรถส่วนบุคคลในใจกลางกรุงเทพมหานคร (วงแหวนตอนใน)

3. ทิศทางด้านประสิทธิภาพการขนส่ง เน้นการเชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่งทั้งคนและสินค้าโดยคำนึงถึงประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานและบริการ

วิสัยทัศน์ : เชื่อมต่อประเภทการขนส่ง เชื่อมโยงกิจกรรมที่ต้องการขนส่ง

วัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งโดยเน้นการขนส่งมวลมาก (สินค้า) และมวลชน (คน) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานศูนย์รวมการเชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่ง

นโยบาย เสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งมวล มาก (สินค้า) และมวลชน (คน) โดยการพัฒนาศูนย์รวมการเชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่ง

#### ยุทธศาสตร์

3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการขนส่งในลักษณะศูนย์รวมสินค้า โลจิสติกส์ ในพื้นที่ศูนย์กลางการบิน การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบก และสถานีรวม-กระจายสินค้าในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดยุทธศาสตร์และจังหวัดที่มีศักยภาพการลงทุนรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น การฟื้นตัว และขยายตัวทางเศรษฐกิจในประเทศและระหว่างประเทศ

3.2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างประเภทการขนส่ง ในลักษณะศูนย์คมนาคมในพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางสาธารณะที่สำคัญในเขตเมือง และสถานี เชื่อมต่อระบบการขนส่งสาธารณะในพื้นที่ที่มีความสำคัญรองลงมา โดยเฉพาะในเขตชานเมือง โดยเพิ่ม โอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมลงทุนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจต่อเนื่อง การขนส่ง โดยรอบพื้นที่เพื่อลดการพึ่งพิงรายจ่ายภาครัฐ

3.3 พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทุกประเภทเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานและการบริการ ขนส่งสินค้าและเดินทางผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่ง /เดินทางและการเข้าถึงระบบ ขนส่งสาธารณะ

#### พันธกิจ

ระยะสั้น ได้แก่ พันธกิจพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักที่สำคัญเชื่อมต่อโดยตรง กับสนามบินที่มีศักยภาพการค้า การท่องเที่ยว และพันธกิจเชื่อมต่อนเส้นทางระหว่างสนามบินศูนย์กลาง การบินกับสนามบินภาคภายในประเทศ

ระยะกลาง ได้แก่ พันธกิจจัดตั้งศูนย์คมนาคมเพิ่มการเข้าถึงและความทั่วถึงของระบบ ขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร พันธกิจจัดตั้งศูนย์คมนาคมประจำจังหวัดปริมณฑล และพัฒนา เมืองนครนายกให้เป็นใจกลางเมือง ชี้นำ การพัฒนาเมืองโดยรวม พันธกิจปรับปรุงท่าเรือคลองเตยเป็น ศูนย์กลางขนส่งมวลชนทางน้ำโดยมีระบบขนส่งสาธารณะและบริการรถสาธารณะป้อนและย้าย กิจกรรมการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และพันธกิจจัดตั้งโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลาง การประกอบการโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคกับ ศูนย์กลางการประกอบการโลจิสติกส์ /สถานีรวมกระจาย สินค้าและประตูสู่ภาคใต้เกิดศูนย์กลางการประกอบการ โลจิสติกส์อิน โดจีน

4. ทิศทางด้านเสถียรภาพการขนส่ง เน้นความมั่นคง ความปลอดภัยของการขนส่งรองรับการ เปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง ระหว่างประเทศอันเกิดจากกระแสโลกาภิวัตน์

วิสัยทัศน์: รองรับการแข่งขันระหว่างประเทศ/เขตการค้าเสรี

วัตถุประสงค์ เพื่อเตรียมความพร้อมด้านการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งและจราจร รองรับเศรษฐกิจไร้พรมแดนและโลกาภิวัตน์ เพื่อเป็นเครื่องมือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศ

นโยบาย เตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายการขนส่งและจราจรเสริมสร้างเสถียรภาพ การขนส่งรองรับเศรษฐกิจไร้พรมแดนและโลกาภิวัตน์

## ยุทธศาสตร์

4.1 พัฒนามาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าและการเดินทาง ผู้โดยสารให้ได้ระดับสากลทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

4.2 ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบให้เอื้อต่อการท่องเที่ยวผ่านแดน /ชายแดนระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่เป้าหมายแหล่งท่องเที่ยวหลัก ประตุเศรษฐกิจและเขตการค้าเสรี

### พันธกิจ

ระยะสั้น ได้แก่ พันธกิจโครงข่ายระบบการขนส่งและจราจรชั้นนำการพัฒนาเมืองเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศ พันธกิจศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางบกของอินโดจีน พันธกิจศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางน้ำของอินโดจีน และพันธกิจศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางอากาศของอินโดจีน

ระยะกลาง ได้แก่ พันธกิจโครงข่ายระบบขนส่งและจราจรชั้นนำการพัฒนาเมืองเขตการค้าชายแดนประตุเศรษฐกิจสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

ระยะยาว ได้แก่ พันธกิจศูนย์กลางการบริหารจัดการความปลอดภัยเชิงบูรณาการของระบบขนส่งและจราจร

5. **ทิศทางด้านสมรรถภาพการขนส่ง** เน้นการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม ทั้งภาคเอกชน ประชาชน ภาคท้องถิ่น ตลอดจนการกระจายอำนาจบริหารจัดการสู่ท้องถิ่น

วิสัยทัศน์ : เป็นธรรม ท้าถึง คู่มีค่า สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย รับผิดชอบ สิ่งแวดล้อม ช่วยเหลือสังคม โปร่งใส ตรวจสอบได้ และได้มาตรฐานสากล

วัตถุประสงค์ เพื่อบริหารจัดการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารลดต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการเดินทางเพื่อพัฒนาคนและสังคม

นโยบาย เสริมสร้างสมรรถภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ลดต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการเดินทาง

## ยุทธศาสตร์

5.1 สร้างความโปร่งใสและประสิทธิภาพสำหรับการอุดหนุนในระบบขนส่งให้เกิดพันธกิจบริการสังคม และศูนย์กำไร ให้เกิดระบบตัวต่อ/ตัวรวมในการเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างประเภทการขนส่ง

5.2 ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบให้คล่องตัวต่อการบริหารงานในลักษณะมุ่งผลสัมฤทธิ์ และให้หน่วยงานสามารถมีความเป็นอิสระในการบริหารทรัพยากรหรือจัดสรรทรัพยากรตามความสำคัญของเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์



5.3 สนับสนุนและส่งเสริม ให้เกิดกฎหมายในการสร้างความเข้มแข็งให้องค์กรในการ กำกับดูแลภารกิจการจัดอุปทานและอุปสงค์ทางการเดินทางในแต่ละสาขาการขนส่งและจราจร และการ เชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่ง

5.4 ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและประสานฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานภายในกระทรวงและระหว่างกระทรวง โดยเฉพาะการจัดการสินค้าด้าน ส่วน บุคคลศุลกากรและภาษี รวมทั้งหน่วยงานภาคเอกชน ผู้ผลิตผู้ประกอบการ /เขตอุตสาหกรรม โดยมี เป้าหมายตัวชี้วัดผลการดำเนินงานระดับองค์กรไปสู่ระดับฝ่าย กอง

#### พันธกิจ

ระยะสั้น ได้แก่ พันธกิจกำหนดกลไก กฎเกณฑ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและจราจรให้ชัดเจนและจูงใจ โปร่งใสเป็นธรรม ตรวจสอบ ได้

ระยะกลาง ได้แก่ พันธกิจกำหนดกลไก กฎเกณฑ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของ สาธารณะในการบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและจราจรให้สัมฤทธิ์ผลตามข้อตกลงพันธ - กิจบริการสังคมและตามกรอบรัฐธรรมนูญ และพันธกิจกระจายและ โอนอำนาจการบริหารจัดการการ ขนส่งและจราจรทางน้ำและทางบกสู่กลุ่มจังหวัดยุทธศาสตร์

ระยะยาว ได้แก่ พันธกิจประยุกต์เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบริหารจัดการขนส่งสินค้า และคนให้รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย รับผิดชอบสังคมและสิ่งแวดล้อม

### **สรุปสาระสำคัญของนโยบายรัฐบาล และการเชื่อมโยงแผนการบริหารราชการแผ่นดิน กับแผนปฏิบัติ ราชการ 4 ปี (พ.ศ. 2552 - 2555) กระทรวงคมนาคม**

รัฐบาล โดย นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ได้มีการแถลงนโยบายเมื่อวันที่ 29-30 ธันวาคม 2551 ดำเนินการภายใต้แนวทางพื้นฐานหลัก 4 ประการ คือ ประกอบด้วยปกป้องและเทิดทูน สถาบันพระมหากษัตริย์ สร้างความปรองดองสมานฉันท์ฟื้นฟูเศรษฐกิจ และพัฒนาประชาธิปไตยและ ระบบการเมือง โดยนโยบายที่รัฐบาลจัดทำขึ้น มีพื้นฐานจาก

"สังคมขณะนี้เกิดความขัดแย้งรุนแรง อีกทั้งมีวิกฤติเศรษฐกิจโลกซึ่งจะเห็นผลกระทบที่เกิดขึ้น ได้จากดัชนีหุ้นเข้าสู่จุดต่ำสุดในรอบ 5 ปี ตัวเลขการส่งออกเดือน พฤศจิกายน 2551 ลดลงถึง 18.6% นักท่องเที่ยวในเดือนกันยายน 2551 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 16.5% การลงทุนช่วง 11 เดือนแรก ลดลง 40% ตลอดจนประมาณการรายได้ในปีงบประมาณ 2552 จะต่ำกว่าประมาณการ 10% แนวโน้มการว่างงานจะเพิ่มขึ้นจาก 5 แสนคนเป็น 1 ล้านคน"

รัฐบาลได้กำหนดนโยบายหลัก 8 ด้าน ได้แก่

1. นโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก มี 4 เรื่อง คือ

1) การสร้างความเชื่อมั่นและกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวม เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่ภาคเอกชนและประชาชนในการลงทุนและการบริโภค เช่น การเสริมสร้างความสมานฉันท์และความสามัคคีของคนในชาติ การตั้งสำนักงานบริหารราชการจังหวัดชายแดนภาคใต้เป็นองค์กรถาวร ปฏิรูปการเมือง สร้างความเชื่อมั่นของประเทศในสายตาชาวโลก ฟื้นฟูวิกฤติเศรษฐกิจ สร้างความเชื่อมั่นและเร่งรัดมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยว เร่งลงทุนเพื่อการพัฒนาประเทศ

2) การรักษาและเพิ่มรายได้ของประชาชน ได้แก่ การร่วมมือกับภาคเอกชนดำเนินมาตรการชะลอการเลิกจ้าง ดำเนินมาตรการเร่งด่วนเฉพาะหน้าเพื่อรองรับการว่างงาน เร่งรัดช่วยเหลือผู้ถูกเลิกจ้าง สร้างหลักประกันรายได้แก่ผู้สูงอายุ เพิ่มมาตรการด้านการคลัง สร้างรายได้และศักยภาพทางเศรษฐกิจในระดับฐานราก เป็นต้น

3) การลดภาระค่าครองชีพ ได้แก่ การเรียนฟรี 15 ปี ดูแลราคาสินค้าอุปโภค-บริโภค ใช้กองทุนน้ำมันรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมัน เป็นต้น

4) การตั้งคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจและคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.)

2. นโยบายความมั่นคงของรัฐ เช่น การแก้ปัญหาแรงงานต่างด้าว การเสริมสร้างสันติภาพการอยู่ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

3. นโยบายสังคมและคุณภาพชีวิต เช่น นโยบายด้านการศึกษา ด้านแรงงาน ด้านสาธารณสุข ด้านศาสนา ศิลปวัฒนธรรม สวัสดิการสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ด้านกีฬาและนันทนาการ

4. นโยบายเศรษฐกิจ เช่น การบริหารเศรษฐกิจมหภาค โดยสนับสนุนให้เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ สร้างเสถียรภาพและความมั่นคงของระบบสถาบันการเงินในประเทศ พัฒนาลาดทุนและสถาบันการเงินให้เข้มแข็ง ส่งเสริมและรักษาวินัยการคลัง ปรับปรุงโครงสร้างภาษีและการจัดเก็บภาษี กำหนดกรอบการลงทุนภาครัฐให้มีความชัดเจน และปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ

การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ ได้แก่ ภา คการเกษตร ปรับปรุงคุณภาพสินค้าเกษตร ปศุสัตว์ ดูแลเสถียรภาพราคาสินค้าเกษตร และการเพิ่มมูลค่าสินค้า จัดหาแหล่งน้ำให้เพียงพอและทั่วถึง ตลอดจนการแก้ไขปัญหาหนี้สินเกษตรกร ภาคอุตสาหกรรม ด้วยการสร้างความสามารถในการแข่งขัน การปรับปรุงคุณภาพสินค้า การผลิตบุคลากรให้สอดคล้องกับตลาดแรงงาน การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในภาคใต้และชายแดน ภาคท่องเที่ยวและบริการ จะมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มเติม ทำการตลาดและประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยว พัฒนาคุณภาพมัณฑุเทศน์และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ภาคการตลาด การค้า และการลงทุน โดยส่งเสริมการค้าเสรี ขยายตลาดส่งออกใหม่ ใช้ประโยชน์จากข้อตกลง FTA ส่งเสริมการขึ้นทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ได้แก่ ขยายระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน การพัฒนาและเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์

การพลังงาน จะมุ่งเน้นให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ มีพลังงานเพียงพอและมีเสถียรภาพ มุ่งเน้นการนำพลังงานทดแทนให้เป็นวาระแห่งชาติ ส่งเสริมและอนุรักษ์การประหยัดพลังงาน กำกับดูแลราคาพลังงานให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและเป็นธรรม

เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เช่น การพัฒนาโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคมพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วประเทศ สร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการอย่างเท่าเทียมกัน และการพัฒนาบุคลากร

5. นโยบายที่ดิน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การคุ้มครองและอนุรักษ์ป่าไม้ และสัตว์ป่า ทรัพยากรดิน ทรัพยากรน้ำ ทรัพยากรธรณี ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รวมถึงการจัดระบบป้องกันและบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัยธรรมชาติ การควบคุมปริมาณของเสีย การพัฒนาองค์ความรู้ในการบริหารจัดการด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

6. นโยบายวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี การวิจัยและนวัตกรรม ส่งเสริมและสนับสนุนโครงการวิจัยตามแนวพระราชดำริ การเร่งรัดผลิตบุคลากร และจัดให้มีกองทุนวิจัยร่วมภาครัฐและเอกชน

7. นโยบายการต่างประเทศ และเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ได้แก่ การพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน การสร้างความแข็งแกร่งของอาเซียนในฐานะที่ไทยเป็นประธานอาเซียน ส่งเสริมความร่วมมือกับกลุ่มประเทศมุสลิม

8. นโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ได้แก่ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารราชการแผ่นดิน โดยดูแลเรื่องค่าตอบแทนของเจ้าหน้าที่รัฐให้มีความเหมาะสม การบริหารงานที่โปร่งใส การกระจายอำนาจ เรื่องกฎหมายและการยุติธรรม จะปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัยเพื่อป้องกันปัญหาการคอร์รัปชัน ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรม ส่งเสริมให้ประชาชนได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารและปรับปรุงกลไกสื่อภาครัฐให้มีบทบาทเพื่อประโยชน์สาธารณะ

ภายหลังจากรัฐบาลแถลงนโยบายแล้วจึงมีการจัดทำแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2552-2554 โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมที่ใช้จัดทำแผนปฏิบัติการราชการ 4 ปี มีดังนี้

1. นโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก

ประเด็นนโยบาย	ประเด็นนโยบายย่อย
<p>การสร้างความเชื่อมั่นและกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวม เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่ภาคประชาชนและเอกชนในการลงทุนและการบริโภค</p>	<p>1. จัดให้มีสำนักงานบริหารราชการจังหวัดชายแดนภาคใต้เป็นองค์กรถาวร เพื่อทำหน้าที่แก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่ชายแดนภาคใต้โดยยึดมั่นหลักการสร้างความสมานฉันท์และแนวทาง “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” ใช้กระบวนการยุติธรรมกับผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัดและเป็นธรรม กำหนดจังหวัดชายแดนภาคใต้เป็นเขตพัฒนาพิเศษที่มีการสนับสนุนแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ สิทธิพิเศษด้านภาษี และอุตสาหกรรมฮาลาล รวมทั้งสนับสนุนให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษที่มีความยืดหยุ่นและหลากหลายทางศาสนาและวัฒนธรรม</p> <p>2. เร่งสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติและเร่งรัดมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยว โดยการดำเนินการร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนในการประชาสัมพันธ์ดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติส่งเสริมการท่องเที่ยวของคนไทยในประเทศ และปรับแผนงบประมาณของส่วนราชการที่ได้รับงบประมาณ พ.ศ. 2552 อยู่แล้ว เพื่อใช้ในการจัดการฝึกอบรมและสัมมนาให้กระจายทั่วประเทศ รวมทั้งลดหย่อนค่าธรรมเนียมและค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดให้มีการเดินทาง</p> <p>3. เร่งลงทุนเพื่อการพัฒนาประเทศ โดยให้ความสำคัญแก่โครงการลงทุนที่มีความคุ้มค่ามากที่สุด เพื่อเสริมสร้างบรรยากาศการลงทุน ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ให้สามารถเริ่มดำเนินโครงการได้ในปี 2552 โดยให้ความสำคัญแก่การมีส่วนร่วมของประชาชน การรักษาสິงแวดล้อม การดำเนินงานอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ และการรักษาวินัยการคลังของประเทศ รวมทั้งเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ</p>

ประเด็นนโยบาย	ประเด็นนโยบายย่อย
การลดภาระค่าครองชีพของประชาชน	ดำเนินมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนในส่วนของการเดินทาง ก๊าซหุงต้ม และบริการด้านสาธารณสุขปโภค โดยปรับปรุงมาตรการที่มีอยู่เดิมให้สอดคล้องกับสภาวะทางเศรษฐกิจ และอยู่บนหลักการของการใช้และบริโภครอย่างประหยัด

## 2. นโยบายสังคมและคุณภาพชีวิต

นโยบาย	ประเด็นนโยบายย่อย
นโยบายสวัสดิการสังคมและความมั่นคงของมนุษย์	ส่งเสริมความเสมอภาคระหว่างชายหญิงจัดการกระทำความรุนแรง และการเลือกปฏิบัติต่อเด็ก สตรี และผู้พิการ ให้การคุ้มครองและส่งเสริมการจัดสวัสดิการทางสังคมที่เหมาะสมแก่ผู้ยากไร้ ผู้พิการ หรือทุพพลภาพ และผู้ที่อยู่ในภาวะยากลำบากให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น พึ่งตนเองได้

## 3. นโยบายเศรษฐกิจ ในประเด็นนโยบายเรื่อง

ประเด็นนโยบาย	ประเด็นนโยบายย่อย
- นโยบายการบริหารเศรษฐกิจมหภาค	ปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาให้บริการ การใช้ทรัพย์สินให้เกิดประโยชน์สูงสุด การลดต้นทุนดำเนินงาน การบริหารความเสี่ยง การบริหารจัดการภายใต้หลักธรรมาภิบาล และมีระบบการกำกับดูแลที่ดี รวมทั้งการฟื้นฟูรัฐวิสาหกิจที่มีปัญหาฐานะการเงิน และการเร่งรัดการเบิกจ่ายลงทุนให้เป็นไปตามเป้าหมาย
- นโยบายปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ * ภาคการท่องเที่ยวและบริการ	1. ขยายฐานภาคบริการในโครงสร้างการผลิตของประเทศ โดยเพิ่มความหลากหลายของธุรกิจบริการ เพิ่มมูลค่า เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาแรงงานฝีมือทั้งในด้านคุณภาพและความรู้ด้านภาษา และเชื่อมโยงธุรกิจภาคบริการ อุตสาหกรรมและเกษตรเข้าด้วยกันให้เป็นกลุ่มสินค้า เช่น ธุรกิจสุขภาพ อาหาร และการท่องเที่ยว รวมทั้งสินค้าบริการที่ใช้ความคิดสร้างสรรค์บนพื้นฐานของวัฒนธรรมและภูมิปัญญาไทยที่เชื่อมโยงกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ 2. พัฒนามาตรฐานบริการด้านการท่องเที่ยว โดยจัดให้มีมาตรฐานธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น มาตรฐานธุรกิจนำเที่ยว มาตรฐานการเดินทาง มาตรฐานร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

ประเด็นนโยบาย	ประเด็นนโยบายย่อย
	<p>มาตรฐานที่พัก และ โรงแรม เป็นต้น รวมทั้งพัฒนามาตรฐานบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น พนักงาน โรงแรม พนักงานบริษัทนำเที่ยว มัคคุเทศก์ พนักงานร้านอาหาร พนักงานรถนำเที่ยว เป็นต้น และปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ทั้งในด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวและค่าธรรมเนียมและค่าบริการของรัฐ</p>
<p>- นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ขยายการให้บริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงเพียงพอและมีคุณภาพ ทั้งบริการน้ำสะอาด ไฟฟ้า สื่อสาร โทรคมนาคมพื้นฐานและที่อยู่อาศัย รวมทั้งพัฒนาถนนไร้ฝุ่น โดยยกระดับมาตรฐานทางในชนบท เป็นถนนคอนกรีตหรือลาดยาง</li> <li>2. พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาบุคลากร โลจิสติกส์ รวมทั้งจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง</li> <li>3. พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์</li> <li>4. พัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ และรถไฟฟ้าชานเมืองให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ในราคาที่เหมาะสม รวมทั้งขยายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนไปยังเมืองหลักในภูมิภาค</li> <li>5. พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้ง</li> </ol>

ประเด็นนโยบาย	ประเด็นนโยบายย่อย
	<p>พัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย</p> <p>6. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายประธาน สายหลัก และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้เชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค และเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศและสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะโครงข่ายรถไฟ รวมทั้งการปรับปรุงทางหลวงและมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งสินค้า</p> <p>7. พัฒนากิจการพาณิชย์นาวีและโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการพัฒนาการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีมาตรฐานเป็นท่าเรือที่ทันสมัยระดับโลก พัฒนาการขนส่งชายฝั่งและการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ ให้เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำให้มากขึ้น</p> <p>8. พัฒนาและขยายความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานหลักในภูมิภาค ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างเพียงพอในอนาคต พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุด และพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมการบิน เช่น ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชีย</p> <p>9. ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่ง เช่น การต่อเรือ การต่อตู้รถไฟ และรถไฟฟ้ามหานคร โดยให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี ทั้งด้านการผลิตและการบริหารจัดการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง</p> <p>10. เร่งแก้ไขปัญหาลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการขนาดใหญ่อย่างจริงจัง ภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน และปรับโครงสร้างการบริหารจัดการ และการกำกับดูแลการพัฒนาและการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค และมีการแข่งขันที่เป็นธรรม</p>

ประเด็นนโยบาย	ประเด็นนโยบายย่อย
	<p>11. พัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคและเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ แนวเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน และโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย รวมทั้งปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขนส่งสินค้าข้ามแดนในพื้นที่บริเวณชายแดนที่สำคัญ คือ ด่านหนองคาย แม่สอด มุกดาหาร สระแก้ว ด่านสิงขร และช่องเม็ก เป็นต้น</p>
<p>- นโยบายพลังงาน</p>	<p>ส่งเสริมการจัดหาและการใช้พลังงานที่ให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อม ภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดมาตรฐานด้านต่าง ๆ รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดโครงการกลไกการพัฒนาพลังงานที่สะอาด เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน และลดปริมาณก๊าซเรือนกระจก</p>
<p>- นโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศ</p>	<p>พัฒนาโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคมพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วประเทศ และสร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการสื่อสารอย่างเท่าเทียมกัน เพื่อให้ประชาชน ชุมชน และองค์กรต่าง ๆ สามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลข่าวสารและความรู้ได้อย่างทั่วถึง และสนับสนุนการพัฒนาประเทศไทยสู่เศรษฐกิจฐานความรู้ รวมทั้งพัฒนาบริการสื่อสารที่ทันสมัย เพื่อรองรับความต้องการของภาคธุรกิจ และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาการให้บริการภาครัฐ บริการศึกษา บริการสาธารณสุขและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ</p>



#### 4. นโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

ประเด็นนโยบาย	ประเด็นนโยบายย่อย
- ประสิทธิภาพการบริหารราชการแผ่นดิน	<p>1. ปรับบทบาทและภารกิจการบริหารราชการระหว่างราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่นให้ชัดเจน ไม่ซ้ำซ้อน เพื่อสามารถดำเนินภารกิจที่สนับสนุนเชื่อมโยงกัน และประสานการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม ควบคู่ไปกับการเร่งรัดดำเนินการถ่ายโอนภารกิจและงบประมาณให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามกฎหมายว่าด้วยการกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยให้มีการติดตามประเมินผลและรายงานผลอย่างต่อเนื่อง</p> <p>2. จัดระบบงานให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัว รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และส่งเสริมพัฒนาระบบบริหารผลงานและสมรรถนะของข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของรัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลในการส่งมอบบริการสาธารณะ พร้อมทั้งการพัฒนาข้าราชการ โดยเฉพาะข้าราชการรุ่นใหม่ที่จะต้องเป็นกำลังสำคัญของภาคราชการในอนาคต</p>

โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม ดังนี้

“มุ่งมั่นพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันเวลา ทำให้ประชาชนทุกระดับ สามารถเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะได้อย่างเท่าเทียมกัน พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยง โครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค”

#### พันธกิจ

พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากรในองค์กร รวมทั้งวางแผนนโยบายการพัฒนา ก่อสร้างและควบคุมการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทัวถึง คู่มีค่า และ ยุติธรรม

#### ประเด็นยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การใช้ประโยชน์จากภาคคมนาคมเพื่อเป็นเครื่องมือผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาครวมทั้งรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์รายพื้นที่

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การรักษาปริมาณและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลและการบริการการภาครัฐ ตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

#### เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

1. เพื่อสร้างเสริมให้เกิดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)
2. เพื่อเสริมสร้างให้เกิดประสิทธิภาพ (Efficiency) ในระบบขนส่ง
3. การพัฒนาบนพื้นฐานของการกำกับดูแลและการบริการการภาครัฐที่ดี

#### ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 1 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ การค้า และบริการ

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Safety) และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 3 การยกระดับความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) และโอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ระบบการขนส่งสาธารณะ

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 4 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 5 การเสริมสร้างสมรรถนะในการบริหารด้วยระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Governance)

#### เป้าหมายการให้บริการกระทรวงคมนาคม

1. ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งและจราจรที่มีความสะดวกรวดเร็ว
2. ระบบขนส่งสินค้ามีต้นทุนที่เหมาะสม และสามารถแข่งขันได้
3. ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่ปลอดภัย
4. ระบบขนส่งมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี				
	หน่วยนับ	2552	2553	2554	2555
1. โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมได้รับการพัฒนาเพื่อให้มีขีดความสามารถรองรับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารไม่น้อยกว่าปีละ	ล้านคน-เที่ยว	750	750	750	750
2. โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่ได้รับการบำรุงรักษาเชิงเปรียบเทียบกับจำนวนระยะทางหรือแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในแต่ละปีงบประมาณไม่น้อยกว่าร้อยละ	ร้อยละ	70	75	80	85
3. โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมได้รับการพัฒนาเพื่อให้มีขีดความสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศไม่น้อยกว่าปีละ	ล้านตัน	500	500	500	500
4. ปริมาณสินค้าระบบขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	2.5	3	3.5	4
5. ต้นทุนโลจิสติกส์ด้านขนส่งเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ไม่เกินร้อยละ	ร้อยละ	10	10	10	10
6. ร้อยละของจำนวนผู้เสียชีวิตที่ลดลงต่อปริมาณการเดินทางบนทางหลวง	ร้อยละ	4	3	2.5	2
7. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในระบบขนส่งต่อการดำเนินนโยบายบริหารจัดการแผนงาน / โครงการและมาตรการสำคัญที่จำเป็น ไม่น้อยกว่าร้อยละ	ร้อยละ	80	80	80	80

\*\*\*\*\*



## กฎกระทรวง

แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก

กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๒

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

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๔๕

ข้อ ๒ ให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ท้วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(๔) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก

(๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

(๖) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ข้อ ๓ ให้แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก ดังต่อไปนี้

ก. ราชการบริหารส่วนกลาง

- (๑) สำนักงานเลขานุการกรม
- (๒) กองการเจ้าหน้าที่
- (๓) กองตรวจการขนส่งทางบก
- (๔) กองแผนงาน
- (๕) สำนักกฎหมาย
- (๖) สำนักการขนส่งผู้โดยสาร
- (๗) สำนักการขนส่งสินค้า
- (๘) - (๑๒) สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕
- (๑๓) สำนักบริหารการคลังและรายได้
- (๑๔) สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ
- (๑๕) สำนักวิศวกรรมยานยนต์
- (๑๖) สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
- (๑๗) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

ข. ราชการบริหารส่วนภูมิภาค

สำนักงานขนส่งจังหวัด

ข้อ ๔ ในกรมการขนส่งทางบก ให้มีกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร เพื่อทำหน้าที่หลักในการพัฒนาการบริหารของกรม ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพ คุ่มค่า รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบก โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในกรม

(๒) ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการในกรม

(๓) ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่าง ๆ และหน่วยงานในสังกัดกรม



(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๕ ในกรรมการขนส่งทางบก ให้มีกลุ่มตรวจสอบภายใน เพื่อทำหน้าที่หลักในการตรวจสอบการดำเนินงานภายในกรม และสนับสนุนการปฏิบัติงานของกรม รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบก โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของกรม

(๒) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๖ สำนักงานเลขานุการกรม มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไปและปฏิบัติงานสารบรรณและงานวิทยุสื่อสารของกรม

(๒) ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวกและงานเลขานุการของกรม

(๓) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานในหน้าที่ของกรม

(๔) ดำเนินการเกี่ยวกับอาคารสถานที่ และยานพาหนะของกรม

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๗ กองการเจ้าหน้าที่ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดระบบงานและบริหารงานบุคคลของกรม

(๒) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๘ กองตรวจการขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ควบคุม ตรวจสอบ และบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ ผู้ประจํารถ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ควบคุม ตรวจสอบรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

(๓) ดำเนินการเกี่ยวกับการสอบสวน สืบสวน จับกุม เปรียบเทียบปรับ และดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) ให้ความคุ้มครองช่วยเหลือผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๕ กองแผนงาน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนการปฏิบัติราชการของกรม

(๒) ศึกษา พัฒนา และประเมินผลการดำเนินงาน

(๓) สำรวจ ประมวลผลสถิติการขนส่งทางถนน และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

(๔) ดำเนินการประสานงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการด้านการขนส่งทางบก ระหว่างประเทศ และองค์การระหว่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๐ สำนักกฎหมาย มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านกฎหมายตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญางานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม

(๓) ให้คำปรึกษา และเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง ข้อบังคับที่จำเป็นต่อการควบคุมดูแลการขนส่งทางบก

(๔) ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนากฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย



ข้อ ๑๑ สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการและจัดระบบด้านการขนส่งผู้โดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ศึกษาและพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสาร

(๓) ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) กำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๕) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการด้านการขนส่งผู้โดยสาร

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๒ สำนักงานขนส่งสินค้า มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการและจัดระบบด้านการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ศึกษาและพัฒนาด้านการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

(๓) ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) กำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(๕) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการด้านการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๓ - ๑๗ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑ - ๕ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) วางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งในเขตพื้นที่รับผิดชอบ



(๓) กำกับดูแลสถานประกอบการของเอกชนในเขตพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตจากกรมให้เป็นไปตามกฎหมาย

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๘ สำนักบริหารการคลังและรายได้ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การงบประมาณ และการพัสดุของกรม

(๒) ดำเนินการเกี่ยวกับการรับเงินภาษีที่กรมจัดเก็บและเงินรายได้อื่น

(๓) ดำเนินการเกี่ยวกับเงินทุนหมุนเวียนเพื่อจัดทำแผ่นป้ายทะเบียนรถ และด้านการเงินและบัญชีกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเงินรายได้อื่น

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๙ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษาและพัฒนาระบบทะเบียนและภาษีรถ

(๒) กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำกับดูแล และให้คำแนะนำด้านทะเบียนและภาษีรถ

(๓) ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านทะเบียนและภาษีรถ

(๔) ควบคุมบัญชีรถและรถยนต์สำหรับรถ

(๕) ดำเนินการเกี่ยวกับการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ กำกับดูแลและบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๒๐ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษาและพัฒนาด้านวิศวกรรมยานยนต์และมลภาวะที่เกิดจากยานพาหนะ

(๒) กำหนดแบบมาตรฐานและให้ความเห็นชอบรถ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถ รวมทั้งการทดสอบด้านวิศวกรรมยานยนต์

(๓) ศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาความรู้และความชำนาญของบุคลากรผู้ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมยานยนต์

(๔) ส่งเสริมและพัฒนาระบบงาน รวมทั้งเผยแพร่ความรู้เพื่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนในด้านวิศวกรรมยานยนต์

(๕) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ มาตรฐาน และดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตและกำกับดูแลการดำเนินการของสถานประกอบการที่ได้รับอนุญาตจากกรม ตลอดจนให้คำปรึกษา แนะนำ ฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้ การซ่อม และบำรุงรักษาเครื่องตรวจสอบสภาพรถ

(๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๒๑ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ศึกษา พัฒนา และวางแผนระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(๒) กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำกับดูแล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ

(๓) กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำกับดูแล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับหลักสูตรของโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกและโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

(๔) ดำเนินการโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๒๒ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม รวมทั้งติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

(๒) ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม

(๓) พัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์และเครือข่าย รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำหรือฝึกอบรมการใช้คอมพิวเตอร์และการใช้โปรแกรม

(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๒๓ สำนักงานขนส่งจังหวัด มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) วางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งภายในจังหวัด

(๓) กำกับดูแลสถานประกอบการภายในจังหวัดที่ได้รับอนุญาตจากกรม ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๔) กำกับดูแลและสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาและสถานีขนส่ง

(๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๒

โสภณ ชาร์มย์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงการแบ่งส่วนราชการและอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจที่เพิ่มขึ้น และเหมาะสมกับสภาพของงานที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะทำให้การปฏิบัติภารกิจตามอำนาจหน้าที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

**ภาคผนวก ง**

ผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในงานประจำได้เก็บรวบรวมสถิติต่างๆ ไว้ในระบบสถิติการขนส่ง ประกอบด้วย สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม จำนวนใบอนุญาตผู้ขับรถและใบอนุญาตผู้ประจำรถสะสม และใบอนุญาตประกอบการสะสม และสถิติการดำเนินงานต่าง ๆ สามารถแสดงได้ดังตารางข้อมูลต่อไปนี้

**สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2553**

ประเภทใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	จำนวนใบอนุญาตประกอบการ (ฉบับ)	จำนวนผู้ประกอบการ (ราย)
รถโดยสารประจำทาง	2,917	1,418
รถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ	9	1
รถโดยสารไม่ประจำทาง	10,171	10,171
รถโดยสารไม่ประจำทางระหว่างประเทศ	191	191
รถโดยสารส่วนบุคคล	5,794	5,794
รถโดยสารส่วนบุคคลระหว่างประเทศ	2	2
รถบรรทุกไม่ประจำทาง	10,354	10,354
รถบรรทุกไม่ประจำทางระหว่างประเทศ	429	429
รถบรรทุกส่วนบุคคล	326,357	326,357
รถบรรทุกส่วนบุคคลระหว่างประเทศ	111	111
รถขนาดเล็ก	192	100
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>356,527</b>	<b>354,928</b>

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

**สถิติการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ ปี 2551-2553**

หน่วย: ครั้ง

กิจกรรม	2551	2552	2553*
ต่ออายุ	17,542,517	18,686,697	17,457,164
จดใหม่	2,543,227	2,271,397	2,502,856
แจ้งย้าย	859,664	889,323	762,199
โอน	3,029,928	3,196,959	2,986,540
แจ้งเลิกใช้	141,873	155,939	151,950
เปลี่ยนแปลงสาระสำคัญ	851,267	608,130	569,510
อื่น ๆ	440,560	438,138	428,584
<b>รวม</b>	<b>25,409,036</b>	<b>26,246,583</b>	<b>24,858,803</b>

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ \*ปี 2553 เป็นข้อมูลตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2552 - 31 สิงหาคม 2553

**สถิติจำนวนรถใหม่ป้ายแดง**

ปี 2551	จำนวน 2,398,157 คัน
ปี 2552	จำนวน 1,963,026 คัน
ปี 2553 (ต.ค.52- ส.ค. 53)	จำนวน 2,310,097 คัน



**สถิติการดำเนินการตรวจสภาพรถและการตรวจสอบรถ ปี พ.ศ.2551 - 2553**

หน่วย: คัน

กิจกรรม	2551	2552	2553*
รถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสภาพ	4,870,771	3,924,393	4,019,052
รถที่ไม่ผ่านเกณฑ์การตรวจสภาพ	52,020	43,717	44,620
รถที่ตรวจจังหวัดอื่น	168,065	73,862	81,535
การตรวจสอบรถ	1,867,374	1,928,601	1,824,151
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>6,958,230</b>	<b>5,970,573</b>	<b>5,969,358</b>

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ \* ปี 2553 เป็นข้อมูลตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2552 - 31 สิงหาคม 2553

**สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและใบอนุญาตผู้ประจำรถ ปี พ.ศ.2551 - 2553**

หน่วย: ฉบับ

กิจกรรม	2551	2552	2553*
ออกใบอนุญาตฯ ใหม่	2,703,315	2,674,870	2,651,500
ต่ออายุใบอนุญาตฯ	427,944	1,369,825	2,029,214
ออกใบแทนใบอนุญาตฯ	686,289	664,860	549,523
แก้ไขรายในใบอนุญาตฯ	592,698	824,607	911,768
อื่น ๆ	67,239	33,011	31,833
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>4,477,485</b>	<b>5,567,173</b>	<b>6,173,838</b>

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ \* ปี 2553 เป็นข้อมูลตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2552 - 31 สิงหาคม 2553

**สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ปี พ.ศ. 2551 - 2553**

หน่วย: ฉบับ

กิจกรรม	2551	2552	2553*
ออกใบอนุญาตฯ ใหม่	50,252	51,895	47,972
ต่ออายุใบอนุญาตฯ	16,717	18,373	16,444
อื่น ๆ	193,174	199,008	260,242
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>260,143</b>	<b>269,276</b>	<b>324,658</b>

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ \* ปี 2553 เป็นข้อมูลตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2552 - 31 สิงหาคม 2553



**สถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ปี พ.ศ. 2551 - 2553**

รายการ	2551	2552	2553*
จำนวนเที่ยว	19,752,750	20,538,058	20,047,726
จำนวนผู้โดยสาร (คน-เที่ยว)	451,468,333	427,310,626	406,655,023
จำนวนเงินค่าบริการ (บาท)	134,605,500	141,725,174	137,034,128

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ เป็นข้อมูลที่เก็บจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 98 แห่ง

\* ปี 2553 เป็นข้อมูลตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2552 - 31 สิงหาคม 2553

**สถิติจำนวนเงินรายได้จากเงินภาษีรถ เงินเพิ่ม และค่าธรรมเนียมที่เก็บได้ ปี พ.ศ. 2551 - 2553**

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	2551	2552	2553*
เงินภาษีและเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	13,786.24	15,200.18	14,375.59
ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	869.19	812.27	825.21
ค่าแผ่นป้ายตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	450.46	415.18	435.09
เงินภาษีและเงินเพิ่มตามกฎหมายขนส่ง	2,568.96	2,366.80	2,273.75
ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายขนส่ง	16.67	15.90	16.14
ค่าแผ่นป้ายตามกฎหมายขนส่ง	21.17	19.62	20.73
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	710.57	1,044.17	1,188.75
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายขนส่ง	88.93	95.19	123.72
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	41.13	42.85	39.58
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>18,553.33</b>	<b>20,012.16</b>	<b>19,298.56</b>

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ \* ปี 2553 เป็นข้อมูลตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2552 - 31 สิงหาคม 2553

**สถิติการดำเนินการเปรียบเทียบปรับ ปี พ.ศ. 2551 - 2553**

รายการ	2551	2552	2553*
จำนวนผู้ฝ่าฝืน (ราย)	745,474	695,598	950,507
จำนวนเงินค่าปรับ (บาท)	225,345,570	217,697,840	299,247,215

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ \* ปี 2553 เป็นข้อมูลตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2552 - 31 สิงหาคม 2553

จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ ถึง วันที่ 31 ธันวาคม  
Number of Vehicle Registered in Thailand as of 31 December

(พัน : Unit)

ประเภทรถ Type of Vehicle	2532 (1989)	2542 (1999)	2551 (2008)	2552 (2009)	2553 (2010)
<b>รวมทั้งสิ้น Grand Total</b>	<b>6,505,020</b>	<b>20,096,536</b>	<b>26,417,353</b>	<b>27,184,577</b>	<b>28,072,951</b>
<b>ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ Total Vehicle under Motor Vehicle Act</b>	<b>6,116,891</b>	<b>19,333,726</b>	<b>25,511,574</b>	<b>26,258,235</b>	<b>27,130,057</b>
รย. 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (Sedan)	637,243	2,123,590	3,809,082	4,078,547	4,377,595
รย. 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	363,177	526,871	379,210	383,684	390,550
รย. 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	787,028	3,097,831	4,552,284	4,696,897	4,835,042
รย. 4 รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	1,701	2,535	1,326	1,381	1,413
รย. 5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	444	334	13	11	4
รย. 6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	16,424	64,072	84,785	90,999	95,314
รย. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	8,956	8,796	5,045	4,834	4,032
รย. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	18,204	50,455	21,939	21,615	21,455
รย. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	761	1,117	1,873	1,841	1,814
รย.10 รถยนต์บริการทัศนาจร Tour Taxi	774	354	778	795	791
รย.11 รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	522	127	100	85	73
รย.12 รถจักรยานยนต์ Motorcycle	4,153,000	13,244,961	16,264,404	16,549,307	16,956,488
รย.13 รถแทรกเตอร์ Tractor	53,779	110,971	134,181	171,721	198,896
รย.14 รถบดถนน Road Roller	2,193	10,712	9,438	9,759	9,996
รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	66,801	87,442	84,534	87,628	87,027
รย.16 รถพ่วง Automobile Trailer	5,884	3,558	1,724	1,987	2,073
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	-	-	160,858	157,144	147,494
<b>ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก Total Vehicle under Land Transport Act</b>	<b>366,906</b>	<b>731,210</b>	<b>905,779</b>	<b>926,342</b>	<b>942,894</b>
<b>รวมรถโดยสาร Bus : Total</b>	<b>67,627</b>	<b>95,801</b>	<b>125,397</b>	<b>127,553</b>	<b>129,176</b>
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	54,577	69,610	83,782	84,714	85,592
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	8,081	18,911	31,375	32,270	32,830
- ส่วนบุคคล Private Bus	4,969	7,280	10,240	10,569	10,754
<b>รวมรถบรรทุก Truck : Total</b>	<b>277,153</b>	<b>613,343</b>	<b>771,554</b>	<b>791,414</b>	<b>807,228</b>
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	29,250	72,609	147,770	156,237	163,983
- ส่วนบุคคล Private Truck	247,903	540,734	623,784	635,177	643,245
<b>โดยรถยนต์เล็ก Small Rural Bus</b>	<b>22,126</b>	<b>22,066</b>	<b>8,828</b>	<b>7,375</b>	<b>6,490</b>
<b>ค. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน Total Vehicle under Non Motorized Vehicle Act</b>	<b>21,223</b>	<b>31,600</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ ปี 2553 เป็นข้อมูล ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2553

จำนวนใบอนุญาตขับรถ และใบอนุญาตผู้ประจำรถ จำแนกตามประเภทใบอนุญาต ณ วันที่ 31 ธันวาคม

(หน่วย: ฉบับ)

ประเภทใบอนุญาต Type of Driving Licence	2550 (2007)	2551 (2008)	2552 (2009)	2553 (2010)
<b>รวมใบอนุญาตทั้งสิ้น</b>	<b>34,480,675</b>	<b>35,881,394</b>	<b>36,452,057</b>	<b>36,765,544</b>
<b>Grand Total</b>				
<b>ก. รวมใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</b>	<b>31,551,944</b>	<b>32,870,747</b>	<b>33,355,940</b>	<b>33,618,690</b>
<b>Total Driving Licence under Motor Vehicle Act</b>				
1. ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลชั่วคราว Private Automobile (Temporary)	2,243,342	2,256,162	2,025,100	1,959,490
2. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว Private Motor Tricycle (Temporary)	114,222	114,813	110,956	107,540
3. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว Motorcycle (Temporary)	4,233,412	4,292,421	4,174,137	3,961,066
4. ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลหนึ่งปี Private Automobile (One Year)	1,575,519	1,551,567	1,322,354	1,213,423
5. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคลหนึ่งปี Private Motor Tricycle (One Year)	46,997	46,868	46,128	45,635
6. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์หนึ่งปี Motorcycle (One Year)	2,197,568	2,170,363	1,993,066	1,806,552
7. ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคล Private Automobile (Five Years)	3,511,615	4,156,135	4,778,236	5,203,035
8. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคล Private Motor Tricycle (Five Years)	24,351	25,891	27,305	28,023
9. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ Motorcycle (Five Years)	4,448,647	5,009,977	5,545,305	5,910,610
10. ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลตลอดชีพ Private Automobile (Life)	6,173,270	6,183,363	6,192,154	6,196,533
11. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคลตลอดชีพ Motor Tricycle (Life)	4,873	4,866	4,869	4,866
12. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ Motorcycle (Life)	5,993,903	6,000,904	6,008,574	6,008,695
13. ใบอนุญาตขับรถชนิดสาธารณะ Public Automobile	416,789	426,520	435,658	439,774
14. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อสาธารณะ Public Motor Tricycle	69,189	69,772	70,300	70,156
15. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	189,179	200,726	208,543	212,226
16. ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ International Driving Licence	215,250	264,833	315,713	352,393
17. ใบอนุญาตขับรถบดถนน Tractor	1,021	1,040	1,064	1,080
18. ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์ Tractor Driving Licence	30,756	31,623	32,348	32,782
19. ใบอนุญาตขับรถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle Driving Licence	61,898	62,758	63,983	64,664
20. ใบอนุญาตขับรถอื่น ๆ Others Driving Licence	143	145	147	147
<b>ข. รวมใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก</b>	<b>2,910,206</b>	<b>2,992,122</b>	<b>3,077,594</b>	<b>3,128,331</b>
<b>Total Transport Personnel Licence under Land Transport Act</b>				
1. ผู้ขับรถ Driver Licence	2,688,163	2,766,394	2,848,741	2,898,012
แยกเป็น - ชนิดที่ 1 Truck & Bus (Class I)	65,690	66,355	67,180	67,600
- ชนิดที่ 2 Truck & Bus (Class II)	2,054,792	2,108,843	2,169,284	2,204,528
- ชนิดที่ 3 Truck & Bus (Class III)	509,318	522,712	534,720	542,634
- ชนิดที่ 4 Truck & Bus (Class IV)	58,363	68,484	77,557	83,250
2. นายตรวจ Inspector Licence	9,755	9,963	10,220	10,332
3. ผู้เก็บค่าโดยสาร Conductor Licence	188,981	190,976	193,046	193,958
4. ผู้บริการ Bus Hostess	23,307	24,789	25,587	26,029
<b>ค. รวมใบอนุญาตขับรถที่ล้อเลื่อน (Total Driving Licence under Non Motorized Vehicle Act)</b>	<b>18,525</b>	<b>18,525</b>	<b>18,523</b>	<b>18,523</b>

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ ปี 2553 เป็นข้อมูล ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2553

**ภาคผนวก จ**

สรุปความก้าวหน้าของผลการดำเนินงานก่อสร้างปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ได้รับงบประมาณตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555

โครงการ	งบประมาณ (บาท)	ผลดำเนินงาน	ปัญหา/อุปสรรค
1. โครงการปรับปรุงและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.อุทัยธานี (ทดแทน)	41,190,000 ปี 52 = 5,000,000 ปี 53 = 36,190,000	- ว่าจ้าง หจก. พีทีที ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2093/2552 เมื่อวันที่ 28 ก.ย. 52 ด้วยงบประมาณ 41,190,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 390 วัน (30 ต.ค. 52 - 23 พ.ย. 53) - ก่อสร้างอาคารชั่วคราวแล้วเสร็จ และเข้าใช้งานเมื่อวันที่ 9 พ.ค. 53 - รื้อถอนอาคารและบริเวณสถานีฯ เดิม และปรับพื้นที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ และขณะนี้ อยู่ระหว่างตอกเสาเข็ม - ณ สิ้นเดือน ก.ค. 53 ได้เนื้องานสะสมร้อยละ 12.31	ผู้รับจ้างเข้าดำเนินงานล่าช้า ขาดแคลนแรงงานและเครื่องปั้นจั่นชำรุด
2. โครงการปรับปรุงและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ชัยภูมิ (ทดแทน)	40,530,000 ปี 52 = 5,000,000 ปี 53 = 35,530,000	- ลงนามสัญญาจ้าง หจก. พีทีที เป็นผู้ดำเนินการ ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2094/2552 เมื่อวันที่ 28 ก.ย. 52 ด้วยงบประมาณ 40,530,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 390 วัน (30 ต.ค. 52 - 23 พ.ย. 53) - ดำเนินการก่อสร้างอาคารชั่วคราวแล้วเสร็จ และเข้าใช้งานเมื่อวันที่ 5 เม.ย. 53 - อยู่ระหว่างรื้อถอนอาคารสถานีหลังเดิม - ณ สิ้นเดือน ก.ค. 53 ได้เนื้องานสะสมร้อยละ 7.42	จากผู้รับเหมาเข้าพื้นที่ก่อสร้างล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ และขาดแคลนแรงงาน
3. โครงการปรับปรุงและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร อ.บรบือ จ.มหาสารคาม	43,400,000 ปี 52 = 5,000,000 ปี 53 = 38,400,000	- ว่าจ้าง หจก. พีทีที ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2095/2552 เมื่อวันที่ 28 ก.ย. 52 ด้วยงบประมาณ 43,400,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 390 วัน (30 ต.ค. 52 - 23 พ.ย. 53) - งานก่อสร้างชั้นล่างและพื้นชั้น 2 แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างก่ออิฐผนังชั้น 1 และชั้น 2 - เเทคอนกรีตทางระบายน้ำ เชื่อมโครงหลังคา และทำขอบฟุตบาทบริเวณหน้าเสาธง ได้เนื้องาน ณ สิ้นเดือน ก.ค. 53 ร้อยละ 53	

โครงการ	งบประมาณ (บาท)	ผลดำเนินงาน	ปัญหา/อุปสรรค
4. โครงการก่อสร้างสถานี ขนส่งผู้โดยสาร อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช	130,000,000 ปี 53 = 88,000,000 ปี 54 = 42,400,000	- จัดซื้อที่ดิน ตั้งอยู่ในเขต ต.ชะมาย อ.ทุ่งสง ขนาดเนื้อที่ 10 ไร่ 7 ตารางวา เป็นเงิน 57,000,000 บาท - ว่าจ้าง หจก. เอส พี. โยธากิจ (1988) ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2084/2553 เมื่อวันที่ 11 พ.ค. 53 ด้วยงบประมาณ 52,055,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 450 วัน (12 พ.ค. 53 - 4 ส.ค. 54) - ขณะนี้ดำเนินการถมดินพร้อมบดอัดจนได้ระดับแล้วเสร็จ	
5. โครงการก่อสร้างสถานี ขนส่งผู้โดยสาร อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี	102,000,000 ปี 53 = 60,000,000 ปี 54 = 42,000,000	- จัดซื้อที่ดินตั้งอยู่ในเขต ต.อ่างทอง อ.เกาะสมุย ขนาดเนื้อที่ 7 ไร่ 1 งาน 74 ตารางวา เป็นเงิน 29,200,000 บาท - ว่าจ้าง บ. เอ เอส เอ การช่าง จำกัด ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2079/2553 ลงวันที่ 11 พ.ค. 53 ด้วยงบประมาณ 59,900,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 450 วัน (12 พ.ค. 53 - 4 ส.ค. 54) - ดำเนินการปรับพื้นที่เพื่อทำการก่อสร้างและถมดินไปแล้วประมาณ 70% ของพื้นที่ก่อสร้างสถานีฯ	
6. โครงการก่อสร้างสถานี ขนส่งผู้โดยสาร อ.สุโขทัย-ลก จ.นครราชสีมา	120,000,000 ปี 53 = 78,000,000 ปี 54 = 42,000,000	- จัดซื้อที่ดินตั้งอยู่ในเขต ต.สุโขทัย-ลก อ.สุโขทัย-ลก ขนาดเนื้อที่ 11 ไร่ 1 งาน 70 ตารางวา เป็นเงิน 40,400,000 บาท - ว่าจ้าง หจก. ชู่นเฮงก่อสร้าง ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2082/2553 ลงวันที่ 10 พ.ค. 53 ด้วยงบประมาณ 42,000,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 450 วัน (10 พ.ค. 53 - 4 มิ.ย. 54) ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับระดับดินพื้นที่ก่อสร้างฯ	

โครงการ	งบประมาณ (บาท)	ผลดำเนินงาน	ปัญหา/อุปสรรค
7. โครงการก่อสร้างสถานี ขนส่งผู้โดยสาร จ.ราชบุรี แห่ง ที่ 2	81,000,000 ปี 53 = 39,000,000 ปี 54 = 42,000,000	- จัดซื้อที่ดินตั้งอยู่ในเขต ต.เจดีย์หัก (หินกอง) อ.เมือง ขนาดเนื้อที่ 7 ไร่ 1 งาน 82 ตารางวา เป็นเงิน 20,400,000 บาท - ว่าจ้าง บ. หินจำเจริญ จำกัด ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2083/2553 ลงวันที่ 11 พ.ค. 53 ด้วยงบประมาณ 59,800,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 390 วัน (12 พ.ค. 53 - 4 ส.ค. 54) ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับระดับดินพร้อมบดอัดหน้าดิน	
8. โครงการก่อสร้างสถานี ขนส่งผู้โดยสาร จ.ขอนแก่น แห่งที่ 3	102,000,000 ปี 53 = 60,000,000 ปี 54 = 42,000,000	- จัดซื้อที่ดินตั้งอยู่ในเขต ต.เมืองเก่า อ.เมือง ขนาดเนื้อที่ 20 ไร่ เป็นเงิน 39,300,000 บาท - ว่าจ้าง บ. วรนิทัศน์ จำกัด ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2080/2553 ลงวันที่ 6 พ.ค. 53 ด้วยงบประมาณ 59,900,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 390 วัน (7 พ.ค. 53 - 31 พ.ค. 54) ขณะนี้อยู่ระหว่างถมดินและบดอัดหน้าดิน	
9. โครงการก่อสร้างสถานี ขนส่งผู้โดยสาร จ.ชัยภูมิ แห่งที่ 2	90,000,000 ปี 53 = 48,000,000 ปี 54 = 42,000,000	- จัดซื้อที่ดินตั้งอยู่ในเขต ต.รอบเมือง อ.เมือง ขนาดเนื้อที่ 10 ไร่ เป็นเงิน 23,800,000 บาท - ว่าจ้าง บ. เกษมวิศว์ จำกัด ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2081/2553 ลงวันที่ 10 พ.ค. 53 ด้วยงบประมาณ 51,400,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 390 วัน (11 พ.ค. 53 - 4 มิ.ย. 54) ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับระดับดินพื้นที่ก่อสร้าง และวางผังอาคารแล้วเสร็จ - ณ สิ้นเดือน ก.ค. 53 ได้เนื้องานร้อยละ 3.67	

โครงการ	งบประมาณ (บาท)	ผลดำเนินงาน	ปัญหา/อุปสรรค
10. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.เชียงใหม่ แห่งที่ 3	192,000,000 ปี 53 = 150,000,000 ปี 54 = 42,000,000	- จัดซื้อที่ดินตั้งอยู่ในเขต ต.วัดเกษ อ.เมือง ขนาดเนื้อที่ 11 ไร่ 2 งาน 56 ตารางวา เป็นเงิน 131,797,392 บาท - ว่าจ้าง บ. ลิงค์ อินโนว่า พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ตามสัญญาเลขที่ คค 0408/2077/2553 ลงวันที่ 6 พ.ค. 53 ด้วยงบประมาณ 50,388,888 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 390 วัน (7 พ.ค. 53 - 31 พ.ค. 54) ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับพื้นที่ก่อสร้าง (ดำเนินการขุดต้นไม้ใหญ่ ขนย้ายต้นไม้ เศษขยะ และวัชพืชออกจากพื้นที่ แล้วเสร็จ) และส่งผังก่อสร้างให้คณะกรรมการตรวจการจ้างและได้รับอนุมัติผังก่อสร้างแล้ว	
11. โครงการปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ปัตตานี	15,770,000 ปี 52 = 7,810,000 ปี 53 = 7,960,000	- ว่าจ้าง บ. ไกรสุคอนสตรัคชั่น จำกัด ตามสัญญาเลขที่ 410/2552 เมื่อวันที่ 30 ก.ย. 52 ด้วยงบประมาณ 15,770,000 บาท ระยะเวลาดำเนินงาน ตั้งแต่วันที่ 1 ต.ค. 52 – 25 ก.ย. 53 - อยู่ระหว่างดำเนินการตอกเสาเข็มกำแพงกันดิน วางแผง คสล. กันดิน และก่อสร้างรั้วคอนกรีต - ณ วันที่ 15 ส.ค. 53 ได้เนื้องานสะสมร้อยละ 48	เสาเข็มที่ใช้มีลักษณะเฉพาะต้องจ้างผลิตเป็นพิเศษ จึงเกิดความล่าช้าในขั้นตอนของการจัดหาเสาเข็ม



**ภาคผนวก ง**



## คำสั่งกรมการขนส่งทางบก

ที่ ๖๑๒/ 2552

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์  
ตัวชี้วัด ค่านิยม และการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ระดับบุคคล

ตามที่กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัด ตั้งแต่ปี พ.ศ.2546 โดยได้ใช้มาจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกได้มีการแบ่งส่วนราชการใหม่ ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2552 ซึ่งทำให้โครงสร้างของกรมการขนส่งทางบก มีการเปลี่ยนแปลง โดยมีการจัดตั้งสำนัก/กองขึ้นใหม่ในหลายหน่วยงาน ทำให้มีการปรับเปลี่ยนอำนาจหน้าที่ ภารกิจงาน และรายละเอียดในการทำงาน ส่งผลกระทบต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายของกรมการขนส่งทางบก ตลอดจนเพื่อให้สามารถกำหนดทิศทางขององค์กรได้อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง อีกทั้งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) กำหนดให้ส่วนราชการมีการถ่ายทอดตัวชี้วัดและเป้าหมายระดับองค์กรลงสู่ระดับหน่วยงานและระดับบุคคล โดยให้มีการจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงานเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการในเรื่องดังกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อย จึงเห็นสมควรแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาและทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ตัวชี้วัด ค่านิยม ของกรมการขนส่งทางบก และถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับกรมฯ สู่ระดับหน่วยงานและระดับบุคคล โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

## 1. องค์ประกอบ

- |   |                  |
|---|------------------|
| 1.1 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)         | ประธานคณะกรรมการ |
| 1.2 ผู้ตรวจราชการกรมทุกเขต                          | คณะกรรมการ       |
| 1.3 ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์                 | คณะกรรมการ       |
| 1.4 ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งผู้โดยสาร          | คณะกรรมการ       |
| 1.5 ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งสินค้า             | คณะกรรมการ       |
| 1.6 ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ | คณะกรรมการ       |
| 1.7 ผู้อำนวยการสำนักบริหารการคลังและรายได้          | คณะกรรมการ       |
| 1.8 ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย                          | คณะกรรมการ       |
| 1.9 เลขานุการกรม                                    | คณะกรรมการ       |
| 1.10 ผู้อำนวยการ...                                 |                  |

1.10	ผู้อำนวยการกองแผนงาน	คณะทำงาน
1.11	ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่	คณะทำงาน
1.12	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	คณะทำงาน
1.13	ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก	คณะทำงาน
1.14	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1	คณะทำงาน
1.15	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2	คณะทำงาน
1.16	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 3	คณะทำงาน
1.17	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 4	คณะทำงาน
1.18	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5	คณะทำงาน
1.19	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ	คณะทำงาน
1.20	ผู้อำนวยการกลุ่มตรวจสอบภายใน	คณะทำงาน
1.21	ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร	คณะทำงาน
1.22	หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ กองแผนงาน	คณะทำงานและเลขานุการ
1.23	นักวิชาการขนส่ง กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ กองแผนงาน	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ
1.24	นักวิชาการขนส่ง กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ

## 2. อำนาจหน้าที่

2.1 ดำเนินการศึกษาและทบทวน วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และค่านิยมของกรมการขนส่งทางบก

2.2 กำหนดแนวทางและการถ่ายทอดตัวชี้วัดของกรมการขนส่งทางบกลงสู่ระดับหน่วยงาน และระดับบุคคล เพื่อให้ได้ระบบประเมินผลระดับบุคคล และตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน (KPI) อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3 รายงานผลการศึกษาและทบทวน วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และค่านิยมของกรมการขนส่งทางบกให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกทราบ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๒



(นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

## ภาคผนวก ข

## เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

## งานตรวจราชการกรม

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. การปฏิบัติงานของหน่วยงานในภูมิภาคมีประสิทธิภาพ	1.1 ร้อยละความสำเร็จของหน่วยงานในส่วนภูมิภาคที่สามารถปฏิบัติตามแผนงาน/โครงการ(เฉพาะโครงการสำคัญ)
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
2. การตรวจราชการอย่างมีคุณภาพ	2.1 ร้อยละของจำนวนข้อเสนอแนะที่หน่วยงานในส่วนภูมิภาคนำไปปฏิบัติ(นับจากรายการในบันทึกสมุดตรวจเยี่ยมเป็นเกณฑ์)
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
3. สดับรับฟัง สืบสวน แสวงหาความจริงเพื่อให้เกิดความยุติธรรมกับทุกฝ่าย	3.1 ร้อยละของจำนวนข้อร้องเรียนที่ได้ข้อยุติ (เกี่ยวกับเรื่องที่เกิดความสำเร็จในปีนั้น ๆ )
4. การตรวจราชการอย่างมีประสิทธิภาพ	4.1 ร้อยละของจังหวัดที่ได้รับการดำเนินการตรวจสอบติดตามเร่งรัดการปฏิบัติงาน
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
5. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร	5.1 จำนวนเรื่องในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน
6. การจัดการความรู้ภายในหน่วยงาน	6.1 จำนวนแนวทางการปฏิบัติงานที่ได้มีการจัดทำหรือพัฒนาขึ้น ( 2 แนวทาง)

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

กลุ่มตรวจสอบภายใน

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. หน่วยรับตรวจสามารถปฏิบัติงานได้ถูกต้องตามระเบียบ	1.1 ร้อยละความสำเร็จของจำนวนข้อสังเกตที่มีข้อเสนอแนะที่หน่วยรับตรวจได้นำไปดำเนินการตามข้อเสนอแนะ
	1.2 ร้อยละของจำนวนข้อเสนอแนะที่ได้รับจากหน่วยงานภายนอกที่หน่วยรับตรวจได้นำไปปฏิบัติ (หน่วยงานภายนอก = ตรวจสอบภายในจังหวัดละต.ตง.)
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
2. หน่วยรับตรวจได้รับคำปรึกษา ข้อสังเกต ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์	2.1 ร้อยละของจำนวนข้อหารือที่ได้รับการตอบสนอง (นับเฉพาะข้อหารือที่เป็นลายลักษณ์อักษร)
3. ผู้บริหารได้รับทราบข้อมูลและสามารถนำไปใช้ในการตัดสินใจเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงการทำงาน	3.1 จำนวนรายงานผลการตรวจสอบหน่วยรับตรวจที่นำเสนอหัวหน้าส่วนราชการภายในระยะเวลาที่กำหนด
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
4. การดำเนินงานตามแผนการตรวจสอบ (แผนประจำปี / แผนปฏิบัติงาน)	4.1 ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนการตรวจสอบประจำปี
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
5. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร	5.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน
6. การจัดการความรู้ภายในหน่วยงาน	6.1 จำนวนแนวทาง/คู่มือการปฏิบัติงานที่ได้มีการจัดทำหรือพัฒนาขึ้น

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. กรมมีการปฏิบัติงานตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี	1.1 ร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการดำเนินการตามแผนพัฒนาองค์การปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 (หมวด 5 และหมวด 6)
	1.2 ระดับความสำเร็จของร้อยละถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายความสำเร็จของผลลัพธ์ในการดำเนินการของส่วนราชการ ตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน (หมวด 7)
2. คำรับรองการปฏิบัติราชการของกรมได้รับการนำไปปฏิบัติและบรรลุเป้าหมาย	2.1 ระดับความสำเร็จของตัวชี้วัดตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ
	2.2 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการจัดทำคำรับรองการปฏิบัติราชการของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
3. ผู้รับบริการภายในกรมมีความพึงพอใจต่อการให้บริการ	3.1 ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
4. ให้ความรู้ความเข้าใจกับหน่วยงานภายในกรม	4.1 จำนวนครั้งในการให้ความรู้ความเข้าใจกับหน่วยงานภายในกรม
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
5. การจัดการความรู้ภายในหน่วยงาน	5.1 จำนวนแนวทาง/คู่มือ/องค์ความรู้ในการปฏิบัติงานที่ได้มีการจัดทำหรือพัฒนาขึ้น
6. การพัฒนาบุคลากรภายในหน่วยงาน	6.2 ร้อยละของบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาและกลับมาถ่ายทอดความรู้ภายในหน่วยงาน

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

สำนักงานเลขานุการกรม

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
-	-
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
1. หน่วยงานที่ได้รับการสนับสนุนมีความพึงพอใจจากการให้บริการสำนักงานเลขานุการกรม	1.1 ร้อยละความพึงพอใจของหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบกที่มีต่อการดำเนินงานของสำนักงานเลขานุการกรม
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
2. ดำเนินงานสารบรรณของกรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ	2.1 ร้อยละของเอกสารที่สามารถจัดส่งได้ตามเวลาที่กำหนด
3. ดำเนินงานช่วยอำนวยความสะดวกและประสานราชการได้ในเวลาที่กำหนด	3.1 ร้อยละการรายงานผลที่ดำเนินการที่ได้รับมอบหมายภายในเวลาที่กำหนด (งานตรวจราชการ)
	3.2 ร้อยละความสำเร็จของการตรวจสอบและนำเสนอรายงานการประชุมกรมภายในเวลาที่กำหนด
4. การประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก	4.1 จำนวนข่าวสารและภาพข่าวที่ได้มีการผลิต
	4.2 ร้อยละของข่าวสารที่ได้มีการเผยแพร่ผ่านสื่อเป้าหมาย
5. งานก่อสร้าง ปรับปรุงอาคารมีการดำเนินงานที่สำเร็จตามเป้าหมาย	5.1 ร้อยละความสำเร็จของแบบก่อสร้างและแบบปรับปรุงอาคารที่ดำเนินการได้เทียบกับแผน
	5.2 ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำรายงานการควบคุมงานและการตรวจงานจ้าง
6. งานด้านอาคารสถานที่มีการดำเนินงานที่สำเร็จตามเป้าหมาย	6.1 ร้อยละของงานด้านอาคารสถานที่ที่ได้รับการแก้ไข
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
7. การจัดการความรู้ภายในหน่วยงาน	7.1 ร้อยละขององค์ความรู้ที่ได้มีการถ่ายทอดเทียบกับที่ได้รับการอบรม/สัมมนา



เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

กองการเจ้าหน้าที่

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. บุคลากรของกรมมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับภารกิจของกรม	1.1 ร้อยละของจำนวนบุคลากรตามแผนปฏิบัติราชการ การพัฒนาบุคลากรกรมการขนส่งทางบกที่ได้รับการพัฒนา
	1.2 ร้อยละของบุคลากรที่สามารถนำความรู้ไปปฏิบัติงานได้
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
2. บุคลากรของกรมมีความพึงพอใจและมีความผูกพันในการทำงาน	2.1 ร้อยละความพึงพอใจและความผูกพันในการทำงาน ของบุคลากรในกรมฯ
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
3. การบรรจุแต่งตั้งมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับภารกิจของกรม	3.1 ร้อยละของข้าราชการที่ร้องเรียนกรณีไม่ได้รับความ เป็นธรรมจากการแต่งตั้ง
4. เสริมสร้างคุณธรรม และป้องกันการทุจริต	4.1 ระดับความสำเร็จของการจัดทำและดำเนินการตาม แผนการปฏิบัติราชการตามแผนกลยุทธ์กรมการขนส่ง ทางบก
	4.2 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการจัดทำข้อบังคับ กรมการขนส่งทางบกด้วยจรรยาข้าราชการ
5. การพัฒนาระบบงานและอัตรากำลังให้มีความ สอดคล้องกับภารกิจของกรม	5.1 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการวิเคราะห์ อัตรากำลังของกรมการขนส่งทางบกให้มีความ เหมาะสมกับภารกิจของแต่ละหน่วยงาน
6. การพัฒนาระบบการจัดการความรู้ภายในองค์กร	6.1 ระดับความสำเร็จตามแผนการดำเนินการจัดการความรู้
7. การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (ด้าน บุคลากร)	7.1 ร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการดำเนินการตาม แผนพัฒนาองค์กร ปี2553
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
8. การปรับปรุงฐานข้อมูลด้านบุคลากรให้เป็นปัจจุบัน	8.1 ร้อยละของข้อมูลที่ได้รับการปรับปรุงในระบบ สารสนเทศภายในระยะเวลาที่กำหนด
9. การพัฒนาบุคลากรของกองฯ	9.1 ร้อยละของบุคลากรของกองการเจ้าหน้าที่ที่ได้รับ การพัฒนาเทียบกับบุคลากรทั้งหมดของกองการ เจ้าหน้าที่

**เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)**  
**สำนักบริหารการคลังและรายได้**

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
-	-
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
1. ผู้รับบริการภายนอกและภายในมีความพึงพอใจ	1.1 ร้อยละความพึงพอใจของการจ่ายเงินค้ำประกัน ความเสียหายระหว่างเรียนขับรถ
	1.2 ร้อยละความพึงพอใจของการจ่ายเงินสวัสดิการของ ข้าราชการ (เฉพาะการจ่ายเงินสด)
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
2. การบริหารและควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามแผน	2.1 ร้อยละของการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำเทียบ
	2.2 ร้อยละของการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายลงทุนเทียบ
3. การจัดทำรายงานการเงินมีความครบถ้วน ถูกต้อง เป็นไปตามหลักบัญชี และเป็นไปตามเวลาที่กำหนด	3.1 ร้อยละจำนวนครั้งของการจัดทำรายการเงินภายในเวลาที่กำหนด
4. การรับและเบิกจ่ายมีความถูกต้องตามระเบียบ และเป็นไปตามเวลาที่กำหนด	4.1 ร้อยละจำนวนครั้งของการเบิกจ่ายเงินที่เป็นไปตามที่กำหนด
	4.2 จำนวนครั้งของข้อทักท้วงจากการรับและเบิก จ่ายเงิน (ข้อทักท้วงจากผู้รับบริการ และผู้ตรวจสอบ จากหน่วยงานภายในและภายนอกเป็นลายลักษณ์อักษร ไม่นับความผิดพลาดจากกรณีหน่วยอื่นเป็นผู้ดำเนินการ
5. การดำเนินงานด้านพัสดุมีความถูกต้อง ครบถ้วน	5.1 ร้อยละการจัดซื้อจัดจ้างงบประมาณรายจ่ายงบลงทุน ตามแผนที่กำหนด
	5.2 จำนวนครั้งของข้อทักท้วงจากการดำเนินงาน ด้านพัสดุ (ข้อทักท้วงจากหน่วยงานภายในและภายนอก เป็นลายลักษณ์อักษร)
6. การควบคุมการผลิตแผ่นป้ายทะเบียนรถชำรุด/สูญหายให้ถูกต้อง ทันเวลา	6.1 ร้อยละของการส่งมอบแผ่นป้ายชำรุด/สูญหายได้ ตามเวลาที่กำหนด (ภายใน 5 วันทำการ นับตั้งแต่ได้รับ เงิน จนกระทั่งส่งมอบ วัตถุประสงค์ส่วนกลาง
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
7. การพัฒนาระบบสารสนเทศให้ทันสมัย	7.1 ความสำเร็จในการพัฒนาระบบสารสนเทศของ เงินทุนหมุนเวียนเพื่อจัดทำแผ่นป้ายทะเบียนรถ (สำเร็จ/ ไม่สำเร็จ
8. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร	8.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน
9. การจัดการความรู้ภายในหน่วยงาน	9.1 ร้อยละของแนวทางการปฏิบัติงานที่จัดทำเทียบกับ เรื่องที่ต้องจัดทำ

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

สำนักกฎหมาย

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
-	-
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
1. ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในการให้บริการด้านกฎหมาย	1.1 ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการภายใน
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
2. การศึกษาเพื่อพัฒนาและแก้ไข กฎหมาย กฎระเบียบ ให้มีความทันสมัย และเหมาะสม	2.1 จำนวนกฎหมาย กฎระเบียบที่ได้มีการศึกษา
	2.2 ร้อยละของกฎหมาย กฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงแล้วเสร็จตามแผน
3. การถ่ายทอดหรือเผยแพร่ความรู้ด้านกฎหมายแก่บุคลากรของกรมฯ	3.1 จำนวนครั้งในการถ่ายทอดหรือเผยแพร่ความรู้ด้านกฎหมาย
4. การดำเนินงานด้านนิติกรรมและสัญญาอย่างรวดเร็วและเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	4.1 ร้อยละของการดำเนินงานด้านนิติกรรมและสัญญาภายในระยะเวลาที่กำหนด
5. การดำเนินงานด้านคดีตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	5.1 ร้อยละของการดำเนินงานด้านคดีภายในระยะเวลาที่กำหนด
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
6. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร	6.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

กองแผนงาน

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. การกำหนดทิศทางองค์กรที่เหมาะสมกับภารกิจและปัจจัยแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง	1.1 ระดับความสำเร็จของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก
2. การพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	2.1 จำนวนรถตาม พ.ร.บ.ขนส่งที่ได้รับอนุญาตทำการขนส่งระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
3. ผู้รับบริการข้อมูลสถิติการขนส่งมีความพึงพอใจ	3.1 ร้อยละของระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการด้านการเผยแพร่ข้อมูลสถิติการขนส่ง
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
4. การจัดทำแผนงานและแผนงบประมาณของกรมให้สำเร็จ	4.1 ระดับความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2553
	4.2 ระดับความสำเร็จของการจัดทำรายละเอียดวงเงินและค่าของงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2554
5. การจัดทำรายงานการวิเคราะห์และการติดตามผลการดำเนินงานที่สำเร็จตามกำหนด	5.1 จำนวนรายงานที่จัดทำได้สำเร็จตามกำหนด
6. กระบวนการในการพัฒนาและส่งเสริมกิจการด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	6.1 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ
	6.2 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมตามแผนงาน/โครงการ ประจำปีงบประมาณ 2553
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
7. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากรภายในหน่วยงาน	7.1 จำนวนเรื่องในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน
8. การจัดการความรู้ภายในกองแผนงาน	8.1 จำนวนแนวทาง/คู่มือการปฏิบัติงานที่ได้มีการจัดทำหรือพัฒนาขึ้น

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมฯมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการดำเนินงานของกรมฯ	1.1 ร้อยละของการบรรลุเกณฑ์ PMQA หมวด 4
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
2. ผู้รับบริการทั้งภายในและภายนอกหน่วยงานมีความพึงพอใจ	2.1 ร้อยละของระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการภายใน
	2.2 ร้อยละของระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการภายนอก
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
3. การดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ ภายใต้อำนาจแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางบก	3.1 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ ภายใต้อำนาจแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ ของกรมการขนส่งทางบก
4. พัฒนาระบบงานสารสนเทศ	4.1 ร้อยละความสำเร็จในการพัฒนาหรือปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด
5. การบริหารระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย	5.1 ร้อยละของความสามารถในการใช้งานได้ของวงจรระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล
6. บริหารจัดการการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางบก	6.1 ร้อยละของความสำเร็จในการให้บริการบำรุงรักษา อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ต่อพ่วง
7. บริหารจัดการฐานข้อมูลและคลังข้อมูล	7.1 จำนวนครั้งที่ทำการตรวจสอบและโอนย้ายข้อมูลที่มีความผิดพลาดและมีความถี่ในการใช้งานน้อยออกจากระบบ
8. การพัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรภายในกรมฯ	8.1 จำนวนบุคลากรของหน่วยงานอื่นภายในกรมฯที่ได้รับบริการฝึกอบรมพัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
9. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากรของศูนย์ฯ	9.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน
	9.2 ร้อยละของบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาความรู้ตามเป้าหมาย

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

สำนักวิศวกรรมยานยนต์

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. รถมีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับมาตรฐานสากล	1.1 จำนวนข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของรถและเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบที่ขกร่างสำเร็จ
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
2. ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพ	2.1 ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
3. การกำหนดและพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของรถและเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบให้เป็นไปตามสากล	3.1 ระดับความสำเร็จของการขกร่างข้อกำหนด (อุปกรณ์ต่อพ่วง/เบรก/มลพิษทางเสียงของรถจักรยานยนต์กำหนดให้มีการติดตั้งเข็มขัดท้ายรถ
4. การพัฒนาระบบการตรวจสภาพรถ	4.1 ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการตรวจสภาพรถ (ระเบียบการตรวจสภาพรถ)
	4.2 ร้อยละความสำเร็จของผู้ผ่านการฝึกอบรมของสถานตรวจสภาพรถเอกชน
5. การพัฒนาระบบการให้ความเห็นชอบแบบรถ	5.1 ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการให้ความเห็นชอบแบบรถ (การติดตั้งเครื่องทดสอบการทรงตัวของรถ)
6. ประสิทธิภาพของระบบการให้ความเห็นชอบแบบรถ	6.1 ร้อยละความสำเร็จในการให้ความเห็นชอบแบบรถได้ภายในเวลาที่กำหนด
7. กำกับดูแลสถานประกอบการที่ได้รับอนุญาต	7.1 จำนวนครั้งในการตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถเอกชน
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
8. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร	8.1 จำนวนครั้งในการพัฒนาบุคลากร (ฝึกอบรม/ดูงาน/สัมมนา)

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. การศึกษาเพื่อกำหนดมาตรการ/แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	1.1 จำนวนเรื่องที่ได้จากการวิเคราะห์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
2. ประชาชนมีความพึงพอใจ	2.1 ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเรียนขับรถ
	2.2 ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการตรวจสอบฐานข้อมูลประวัติผู้ประจำรถ
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
3. พัฒนาศักยภาพและกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถเอกชน	3.1 ระดับความสำเร็จของการจัดทำและพัฒนาหลักสูตรของโรงเรียนสอนขับรถเอกชน(ทั้งทำใหม่และทบทวน)
	3.2 ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถเอกชน
4. การให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนผ่านสื่อและกิจกรรม	4.1 ร้อยละความสำเร็จในการจัดกิจกรรมและผลิตสื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
5. ผลิตบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน	5.1 ร้อยละของนักเรียนที่ผ่านการทดสอบจากจำนวนผู้เข้ารับการทดสอบ
6. พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน	6.1 ร้อยละของบุคลากรการขนส่งที่ได้รับการพัฒนาแล้วมีความรู้เพิ่มขึ้น
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
7. พัฒนาคือความรู้ความสามารถของบุคลากร	7.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ	1.2 ร้อยละความพึงพอใจของประชาชนในบริการของระบบขนส่งที่ใช้รถโดยสารสาธารณะ
2. ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทาง ทางถนน	2.1 จำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุเทียบกับจำนวนรถโดยสารที่จดทะเบียน
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
3. ผู้ประกอบการขนส่งมีความพึงพอใจ (จากการให้ ความรู้)	3.1 ร้อยละความพึงพอใจของผู้ประกอบการขนส่งที่เข้ารับการอบรมให้ความรู้
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
4. ผู้ประกอบการขนส่งให้บริการที่มีคุณภาพ และได้มาตรฐาน	4.1 สัดส่วนของจำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่งเทียบกับจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียน (จาก 1584)
	4.2 ร้อยละของผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน และได้รับการต่ออายุใบอนุญาต
	4.3 จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่ง
5. สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนเพียงพอ และทั่วถึง	5.1 ร้อยละความสำเร็จของโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เทียบกับแผนที่วางไว้
6. การกำกับดูแลการขนส่งทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	6.1 ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามโครงการกำกับดูแล (โครงการคลินิกฯและโครงการตรวจติดตามฯ)
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
7. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร	7.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน
8. การจัดการความรู้ภายในหน่วยงาน	8.1 จำนวนแนวทาง/คู่มือการปฏิบัติงานที่ได้มีการจัดทำหรือพัฒนาขึ้น



เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

กองตรวจการขนส่งทางบก

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1.การอำนวยความสะดวก ให้ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะในช่วงเทศกาลสำคัญ	1.1 ระดับความสำเร็จในการดำเนินการตรวจสอบและตั้งจุดบริการเพื่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
-	-
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
2.พัฒนาระบบและมาตรฐานงานด้านการตรวจการขนส่ง	2.1 ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบและมาตรฐานงานด้านการตรวจการขนส่ง
3.การให้ความคุ้มครองช่วยเหลือผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	3.1 ร้อยละของข้อร้องเรียนที่ได้มีการดำเนินการแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในระยะเวลาที่กำหนด
	3.2 ร้อยละของเรื่องร้องเรียนที่ได้รับการแก้ไข
4. การกำกับดูแลการขนส่งทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	4.1 จำนวนรถที่ตรวจสอบทั้งหมดตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก และ พ.ร.บ.รถยนต์
5. รถมีมาตรฐาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	5.1 อัตราส่วนของจำนวนรถที่มีวันดำเนินเกณฑ์มาตรฐานต่อจำนวนรถที่ตรวจทั้งหมด
6.การรักษาระยะเวลามาตรฐานการให้บริการ	6.1 ระดับความสำเร็จในการรักษามาตรฐานระยะเวลาการให้บริการของกระบวนการรับชำระค่าปรับตามคำสั่งผู้ตรวจการกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
7.พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร	7.1 จำนวนบทความที่ได้รับการเผยแพร่ภายในหน่วยงาน
	7.2 ร้อยละของบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาความรู้ตามเป้าหมาย

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

สำนักการขนส่งสินค้า

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าได้รับการบริการที่มีคุณภาพ	1.1 ระดับความสำเร็จในการกำหนดระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
2. ผู้รับบริการมีความพึงพอใจ	2.1 ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
3. ผู้ประกอบการให้บริการที่มีคุณภาพ และได้มาตรฐาน	3.1 จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง
	3.2 จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่ง
	3.3 ร้อยละของผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (Y54 or Y55)
4. สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางถนน เพียงพอ และทั่วถึง	4.1 ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เทียบกับแผนที่วางไว้
5. การดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเป็นไปอย่างรวดเร็ว และถูกต้อง	5.1 ร้อยละของการพิจารณาใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนด
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
6. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร	6.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. ประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร	1.1 ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ
	1.2 ผลการสำรวจภาพลักษณ์ขององค์กร
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
-	-
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
2.ศึกษาเพื่อพัฒนาและปรับปรุง ระบบทะเบียน โครงสร้างภาษี และค่าธรรมเนียม	2.1 ระดับความสำเร็จของการพิจารณาอัตราภาษีและค่าธรรมเนียมรถตาม ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางบก
3.เร่งรัดการจัดเก็บภาษีรถค้างชำระให้เป็นไปตาม เป้าหมาย	3.1 ร้อยละของภาษีค้างชำระที่สามารถเร่งรัดจัดเก็บได้
4.การรักษาระยะเวลามาตรฐานการให้บริการ	4.1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ในการรักษาระยะเวลามาตรฐานการให้บริการ
5.พัฒนาระบบการควบคุมบัญชีรถและเครื่องยนต์	5.1 ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการควบคุมบัญชีรถและเครื่องยนต์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์
6.พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูล National Single Window	6.1 ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูล National Single Window
7.การจัดการประมูลให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด	7.1 ร้อยละของจำนวนครั้งที่จัดประมูลตามแผนที่กำหนด
8.จัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	8.1 ร้อยละของรายได้ที่จัดเก็บได้เทียบกับยอดประมูลภายในปีงบประมาณ
9.การติดตาม กำกับดูแลการดำเนิน โครงการที่ได้รับ การจัดสรรเงินจากกองทุน	9.1 ร้อยละของโครงการที่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จทันตามระยะเวลาที่กำหนด
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
10. มีการปฏิบัติงานตามหลักการบริหารกิจการ บ้านเมืองที่ดี	10.1 ร้อยละของการบรรลุเกณฑ์ PMQA(หมวด3 , 6)
	10.2 ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานตามโครงการ
11.พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร	11.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน

**เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)  
สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 – 5**

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
-	-
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
1. ประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร	1.1 ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ (รวมการสำรวจด้านความถูกต้อง)
	1.2 ผลการสำรวจภาพลักษณ์องค์กร
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
2. การดำเนินงานได้รวดเร็ว ตามกำหนดเวลา และถูกต้อง	2.1 ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการรักษามาตรฐานระยะเวลาการให้บริการ
	2.2 ร้อยละของจำนวนข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นเทียบกับจำนวนงานทั้งหมด
3. สร้างนวัตกรรมใหม่ๆ ในการปฏิบัติงาน	3.1 จำนวนนวัตกรรมใหม่ๆ ในการปฏิบัติงานที่พัฒนา
4. สร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชน และผู้ได้รับใบอนุญาตครบ	4.1 จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมส่งเสริมสวัสดิภาพขนส่ง
	4.2 จำนวนครั้งในการให้ความรู้ด้านการใช้และการบำรุงรักษารถ
5. การกำกับดูแลการขนส่งทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	5.1 จำนวนครั้งในการออกตรวจการตามเป้าหมาย
6. กำกับดูแลสถานประกอบการเอกชนที่ได้รับอนุญาต ให้ดำเนินการเป็นไปตามกฎระเบียบ	6.1 ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนการตรวจสถานประกอบการ
	6.2 จำนวนครั้งในการออกตรวจสถานประกอบการเทียบกับแผน
	6.3 จำนวนแห่งที่ออกตรวจสถานประกอบการเทียบกับ
	6.4 ร้อยละของสถานประกอบการที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ (วัดในอนาคต)
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
7. การจัดการความรู้ภายในหน่วยงาน	7.1 จำนวนแนวทาง/เอกสารการปฏิบัติงานที่ได้มีการจัดทำหรือพัฒนาขึ้น
8. พัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากรภายในหน่วยงาน	8.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน

เป้าประสงค์/ตัวชี้วัดระดับหน่วยงาน(สำนัก/กอง/กลุ่ม)

สำนักงานขนส่งจังหวัด

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด
<b>มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์</b>	
1. ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ	1.2 จำนวนรถ/เที่ยวของรถโดยสารประจำทาง/ไม่ประจำทางที่เพิ่มขึ้น (ตัวเลือก) จำนวนเส้นทางเดินรถที่ปรับปรุง (ตัวเลือก)
* ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าได้รับการบริการที่มีคุณภาพ (รอนโยบายจากกรม)	* ระดับความสำเร็จในการพัฒนาเสริมมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (รอกกรม)
<b>มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ</b>	
2. ประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร	2.1 ร้อยละความพึงพอใจของผู้รับบริการ
<b>มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ</b>	
3. ผู้ประกอบการขนส่งให้บริการที่มีคุณภาพ และได้มาตรฐาน	3.1 จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง 3.2 ร้อยละของผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน และได้รับใบอนุญาต
4. สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนเพียงพอ และทั่วถึง	4.1 ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เทียบกับแผนที่วางไว้
5. การกำกับดูแลการขนส่งทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	5.1 ร้อยละข้อร้องเรียนที่ได้รับการแก้ไข 5.2 ระดับความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนการตรวจสอบ (ทั้งผู้ประกอบการขนส่ง และ ตรอ.) 5.3 จำนวนครั้งในการออกตรวจการขนส่ง 5.4 จำนวนกิจกรรมที่มีการถ่ายทอดความรู้สู่ผู้ประกอบการ
6. ผู้ขับรถ ผู้ประจำรถ และผู้ใช้รถใช้ถนน มีคุณภาพ และได้มาตรฐาน	6.1 ร้อยละของความสำเร็จในการจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
7. รถมีมาตรฐาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	7.1 ร้อยละของรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสภาพ
8. การให้บริการได้รวดเร็วตามกำหนดเวลาและถูกต้อง	8.1 ร้อยละของการให้บริการที่เป็นไปตามขั้นตอนและระยะเวลา
<b>มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร</b>	
9. พัฒนาคือความรู้ความสามารถของบุคลากรภายในหน่วยงาน	9.1 จำนวนครั้งในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายในหน่วยงาน

## ภาคผนวก ซ

## สรุปการสัมมนาระดมความคิดเห็นของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2552

### ด้านนโยบาย

✚ กรมฯ ควรเน้นบทบาทในการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศด้านการขนส่งคน และสินค้าเป็นบทบาทหลัก

- เช่น ไม่ควรจำกัดประเภทการไ้ร้รถ ซึ่งเป็นสาเหตุของการผิดกฎหมาย ไม่ควรขัดขวาง ควรสนับสนุนให้เหมาะสมกับประเทศ

✚ บทบาทในการกำกับดูแล ควบคุม (อุบัติเหตุ มลพิษ) เพื่อให้มีมาตรฐานและความปลอดภัยเป็นบทบาทรองลงมา

✚ บทบาทด้านการให้บริการแก่ประชาชนเป็นลำดับสุดท้าย

✚ การพัฒนาต้องเน้นความเป็นสากล แต่ต้องใช้ให้เป็น อันไหนที่เหมาะสม อันไหนที่ไม่เหมาะสมกับประเทศของเรา

- ระยะเวลาต้องเหมาะสมกับประเทศของเรา

- เน้นเพื่อประโยชน์ของประเทศ และประชาชน

✚ ควรมีการจัดลำดับความสำคัญ เพื่อกำหนดทิศทางที่เหมาะสมสำหรับกรมฯ เนื่องจากการกิจของกรมฯ มีทั้งในด้านของการกำหนดระเบียบ มาตรฐาน (งานวิชาการ) และการให้บริการ เช่น

- งานด้านทะเบียนรถ

- งานด้านบริการ คือ การให้บริการจดทะเบียนรถ ควรเน้นเรื่องความรวดเร็วอย่างเดียว หรือเรื่องของการตรวจสอบเอกสาร หลักฐานต่างๆ ให้ละเอียดถี่ถ้วน เพื่อความถูกต้องและครบถ้วน

- งานจัดระเบียบ มาตรฐาน คือ การตรวจสอบสภาพตัวรถเพื่อความปลอดภัย

### บทบาทในการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

#### ด้านการพัฒนาระบบ Logistics

✚ กรมฯ เป็นส่วนหนึ่งของการส่งเสริม Logistics ดังนั้นเป้าประสงค์ในด้านลดต้นทุนการขนส่งของกรมฯ ในอดีต ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ จึงควรจำกัดขอบเขตของเป้าประสงค์ของกรมฯ ให้ชัดเจนมากขึ้น

✚ นโยบายของรัฐด้าน Logistics ของประเทศยังไม่ชัดเจนว่าให้หน่วยราชการทำอะไร ยังขาดแผนรวม ซึ่งหน่วยงานที่เป็นผู้ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ควรเป็น สนข.

- กรมฯ ควรร่วมกับกรมทางหลวง หรือหน่วยงานอื่นในการกำหนดนโยบาย

- การดำเนินงานร่วมกับหน่วยปฏิบัติ หรือต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน ยังมีอุปสรรค เช่น การส่งเสริมการโดยสารรถสาธารณะ (โครงการเส้นทางต้นแบบ)

✚ แผนการพัฒนาระบบ logistics ที่ชัดเจน โดย

- ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตรวจจับรถสิบล้อที่เข้ามายังเขตห้ามเข้า

- พัฒนาสถานที่พักสินค้าให้มีความเหมาะสมกับสินค้าเกษตร
- รมรงค์ให้ผู้ประกอบการใช้สถานที่พักสินค้าก่อนขนส่งสินค้าเกษตรถึงปลายทาง

⊕ จัดทำแผนแม่บทการขนส่งที่ครอบคลุม

- มาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง
- มาตรฐานการจับจีและควบคุมพาหนะ
- มาตรฐานด้านความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัย

⊕ มีแนวนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับผังเมืองในเรื่องการขนส่งสินค้า

⊕ พัฒนาระบบ Logistics สำหรับการเดินทางโดยรถส่วนตัว / รถตู้โดยสาร เพื่อลดค่าใช้จ่าย

เชื้อเพลิง ลดปริมาณจราจรในถนนสายหลัก ลดภาวะโลกร้อน

- โดยใช้รถไฟและเรือบรรทุกตามแม่น้ำหรือทะเล ตามทางระยะไกลในปริมาณครั้งละหลายคัน เช่น จาก กทม. ไปทางเหนือหรือทางใต้ ต่างประเทศที่มีการดำเนินการแล้ว เช่น สเปน ฝรั่งเศส อเมริกา (ชิคาโก้) โดยบรรทุกได้ครั้งละ 60 คัน

- รถบรรทุกมีข้อกำหนดสูงมาก แต่ไม่สอดคล้องกับสมรรถนะที่ใช้ได้จริง และสภาพถนนส่งผลกระทบต่อต้นทุนผู้ประกอบการ ควรพิจารณาข้อจำกัดเหล่านี้ และมีนโยบายพัฒนาให้สอดคล้องกับข้อจำกัดข้างต้น

⊕ มุ่งเน้นเรื่องบริการที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเพียงพอในการช่วยเสริมด้าน Logistics

⊕ ด้าน Regulator - ให้ความสำคัญด้านการ shift mode กับการขนส่งทางน้ำ เพื่อพัฒนาระบบ

logistics

⊕ ด้านการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบาย เช่น กรมหลวง

- การดำเนินงานร่วมกับหน่วยปฏิบัติ ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน ยังมีอุปสรรค เช่น การส่งเสริมการโดยสารรถสาธารณะ (โครงการเส้นทางต้นแบบ)

- พัฒนาการทำงานร่วมกันเชิงบูรณาการ

- เป็นพี่เลี้ยงให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีมีการถ่ายโอนฯ ตามภารกิจและดูแล

มาตรฐานในการให้บริการ

ด้านการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ

⊕ พัฒนาและสนับสนุนระบบขนส่งระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพ

- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีความพร้อมที่จะทำการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้

- การส่งเสริม สนับสนุนศักยภาพผู้ประกอบการให้ได้เหนือมาตรฐาน

- ส่งเสริมเป็นพันธมิตรในอาเซียน ให้ทำงานเป็นภูมิภาค

- การเจรจาระหว่างประเทศ การทำข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่ง เพื่อสนับสนุน

ผู้ประกอบการ (Logistics)

- มีเครือข่ายเชื่อมโยงจากระบบการขนส่งในประเทศไปสู่ระบบการขนส่งในประเทศเพื่อน

บ้านอย่างมีประสิทธิภาพ



- ประสานงานกับกรมศุลกากรเรื่องแบบฟอร์มใบอนุญาตต่างๆ เพื่อให้เข้าสู่ระบบ Single Window ที่ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามที่ตกลงไว้ในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งจะช่วยพัฒนาระบบ logistics ของไทยให้ดีขึ้น

⊕ ทบทวนกฎ ระเบียบ เกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน ไม่ให้เสียเปรียบประเทศเพื่อนบ้าน เช่น บริเวณชายแดนไทย-มาเลเซีย เพื่อพัฒนาด้าน Logistics ทางการค้า

⊕ ผู้ประกอบการต้องการเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อไม่ให้ประเทศเสียเปรียบ เนื่องจากในปัจจุบันมี เรื่อง FTA หรือเรื่องต่างๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง

- ผู้ประกอบการต้องการเข้ามามีส่วนร่วม การให้ข้อมูล

- ผู้ประกอบการต้องการเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อกำหนดกฎระเบียบให้สอดคล้อง เช่น รถสามารถ ใช้วิ่งในต่างประเทศได้

### การพัฒนาบรรดโดยสารให้มีประสิทธิภาพ (1)

⊕ ปัจจุบัน รถโดยสารระหว่างกรุงเทพ กับต่างจังหวัด หรือระหว่างจังหวัด ยังมีความสูญเสีย เกิดขึ้นอยู่ (ส่วนใหญ่เป็นรถใหญ่ รถไม่เต็ม)

⊕ ส่งเสริมสนับสนุนให้มีการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ

- ควรกำหนดนโยบายให้ตรงกับความต้องการของผู้บริโภค (ผู้โดยสาร)

- ส่งเสริมให้มีการบริการที่ดี ให้บริการอย่างมีมาตรฐาน บริการทั่วถึง เพียงพอ ราคาถูก

ประชาชนได้รับความสะดวกสบาย

- ลดการใช้พลังงาน

- พัฒนาระบบ ขั้นตอน หลักเกณฑ์ สำหรับการพิจารณาผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (การเฟ้นหา) เพื่อให้ได้ผู้ประกอบการฯ ที่มีศักยภาพ มีความเหมาะสมเข้าสู่ระบบ และมีการพิจารณา ผู้ประกอบการที่เป็นธรรม

- กรมฯ ควรมีส่วนในการสร้างมาตรฐานให้กับผู้ประกอบการทั้ง 2 ส่วน (ด้านรถโดยสาร และรถบรรทุก) เพื่อให้ผู้ประกอบการเกิดการแข่งขัน เพื่อให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจ

- กลไกของรัฐควรส่งเสริมในด้านคุณภาพการให้บริการ มากกว่าการแข่งขันในลักษณะที่ ทำลาย

- ควบคุม ดูแล ผู้ประกอบการด้านรถเอกชน ให้บริการได้มาตรฐานสากล

- การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ไม่ควรพิจารณาที่ราคาน้ำมันเพียงอย่างเดียวควรดูในมิติอื่นๆ

เช่น คุณภาพรถ การให้บริการ ฯลฯ

- ควรใช้กลไกทางภาษีในการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ เช่น ควรเพิ่มภาษีให้กับผู้โดยสารส่วนบุคคล แล้วนำมาพัฒนาโดยสาธารณะ

⊕ พัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะสามารถเชื่อมต่อได้หลายระบบ

- ควรมีจุดเชื่อมต่อระหว่างจุดหมายปลายทาง เพื่อให้การขนส่งสาธารณะเป็นที่นิยม มีความ สะดวกสบาย

- การเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ (กรณีคน) บัตรโดยสารสามารถใช้ร่วมกันได้ (ระบบขนส่งทั้งหมด)

- ขยายระบบการขนส่งสาธารณะสู่ชุมชนชนบทให้ทั่วถึง ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

- วางแผนการเชื่อมรถเมล์ในเส้นทางเขตปริมณฑลรอบนอก และดูแลความปลอดภัยของผู้รับบริการ รวมทั้งสิ่งแวดล้อม

- วางแผนการเพิ่มรถในเส้นทางเขตปริมณฑลรอบนอก เนื่องจากปริมณฑลมีปริมาณรถผู้จำนวนมาก

#### 📌 การสนับสนุนทางการเงิน :

- กรมฯ ควรส่งเสริมให้มีการตั้งกองทุน

- สนับสนุนผู้ประกอบการ โดยเป็นเจ้าของภาพในการประสานกับสถาบันทางการเงิน

เนื่องจากปัจจุบันผู้ประกอบการมีข้อจำกัดในวิธีการกู้ยืมเงินเนื่องจากข้อจำกัดทางกฎหมาย ต้องใช้วิธีเช่าซื้อ ซึ่งมีดอกเบี้ยสูง วิธีการคิดดอกเบี้ยแบบคงที่ และมีการเสียภาษีซ้ำซ้อน โดยเมื่อเปรียบเทียบกับเงินกู้ไม่มีหลักประกันแล้ว ต้นทุนทางการเงินการกู้ยืมเพื่อซื้อรถถือว่าสูงมาก

● เพื่อส่งเสริมให้เกิดกองทุนเพื่อพัฒนาปรับปรุงตัวรถ และเปลี่ยนรถจากขนาดใหญ่เป็นขนาดกลาง เพื่อให้ต้นทุนในการขนส่งลดลง (กรมควรเป็นผู้เสนอนโยบายให้รัฐบาลผลักดัน)

● เพื่อส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในเรื่องของจุดเชื่อมต่อ เพื่อส่งเสริมในด้านการลดต้นทุน ความคุ้มค่าของการเดินทาง เช่น ระบบ GPS (ปัจจุบันคิดค่าเครื่องงบประมาณ)

📌 กรมฯ ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยเข้มแข็ง เนื่องจากในอนาคตจะมีการแข่งขันจากต่างชาติมากยิ่งขึ้น โดยในขณะนี้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบในหลายๆ ด้าน เช่น

- ตัวรถ

● ต่างประเทศ เช่น จีน ผลิตรถได้ แต่ในประเทศไทยทำได้เพียงประกอบรถเป็นหลัก ทำให้รถไม่ได้มาตรฐาน กรมฯ ควรปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อเป็นการส่งเสริมเกี่ยวกับการผลิต/ประกอบ (ในประเด็นด้านกฎหมายเกี่ยวกับตัวรถ) หรือส่งเสริม ภาษีให้นารถใหม่เข้ามาให้บริการได้มากขึ้น (ให้ถูกลง หรือ 0%)

● ขณะนี้มีการศึกษาเกี่ยวกับอายุรถ ซึ่งคาดว่าจะมีการลดอายุรถที่ให้บริการให้สั้นลง เป็นการเพิ่มต้นทุนทางอ้อม

- ต้นทุนทางการเงินที่สูง รัฐควรส่งเสริมหรือประสานงานกับสถาบันทางการเงิน (ตามรายละเอียดข้างต้น)

- นโยบายด้านพลังงาน การส่งเสริมการใช้ NGV กับรถโดยสารอาจไม่เหมาะสม ทั้งในด้านน้ำหนัก ความปลอดภัย ความสะดวก อาจเหมาะสมกับรถขนส่งสินค้ามากกว่า

📌 การส่งเสริมการใช้ระบบ GPS (บรรทุก + รถโดยสาร) ทำให้เกิดความสะดวสบายในการติดตามและคำนวณเวลาการเดินทาง (โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทาง)

- สนับสนุน/มีนโยบายส่งเสริมการติดตั้งอุปกรณ์ GPS ที่ตัวรถ

- กรมฯ ควรรับเป็นเจ้าภาพในการตั้งศูนย์เครือข่าย GPS กลาง

- การคิดค่า air time ควรถูกที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

✚ การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเดินรถให้คุ้มค่า มีรายจ่ายน้อยลง (เช่น ค่าน้ำมัน) เนื่องจากยังมีความสูญเปล่าในการเดินรถบรรทุก และยังไม่มีการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจัง

- การให้ความรู้ ช่วยเหลือผู้ประกอบการ เพื่อให้ลดต้นทุน

- กรมฯ ควรมีบทบาทในการประสาน ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ

ปัจจุบันมีเครือข่าย สมาคม แต่ความร่วมมือยังไม่ลึกในเชิงช่วยเหลือธุรกิจ เป็นในรูปของการต่อรอง ควรส่งเสริมเครือข่ายให้มีความร่วมมือในเชิงพันธมิตรมากขึ้น เพื่อให้การประกอบการเดินรถบรรทุกมีความคุ้มค่า

✚ รถขนส่งของผู้ประกอบการภาคการผลิต จำเป็นต้องมีการพัฒนาให้มีมาตรฐาน เช่นเดียวกับผู้ขนส่งสาธารณะ อาทิ ต้องได้รับมาตรฐาน Q หากจะมีการให้บริการภายนอก เป็นต้น

### บทบาทในการกำกับดูแล ควบคุม

#### ด้านสิ่งแวดล้อม

✚ การดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ Logistics เพื่อลดต้นทุนให้ค้ำถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้วย

✚ การขนส่งสารอันตรายและกากของเสียอันตราย

- ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกกฎระเบียบ เพื่อควบคุมการขนส่งสารอันตรายและกากของเสียอันตรายอย่างเป็นระบบ (Manifest System) โดยมีเอกสารกำกับรถขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทางที่เป็นสถานที่กำจัด

- มีระบบการติดตามตรวจสอบการขนส่งโดยให้ผู้ประกอบการติดตั้งระบบ GPS ที่ยานพาหนะสำหรับรถที่ขนส่งสารอันตรายและกากของเสียอันตราย

- มีระบบบัญชีของรถหรือบริษัทที่ขนส่งกากของเสียหรือสารอันตราย เพื่อป้องกันการลักลอบทิ้งหรืออุบัติเหตุจากสารอันตราย เป็นไปตามแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554

✚ การตรวจสภาพรถยนต์

- ปรับปรุงวิธีการตรวจสภาพรถยนต์ให้สะท้อนสภาพของรถยนต์มากขึ้น เช่น ปรับปรุงวิธีการตรวจวัดการระบายสารมลพิษจากรถยนต์

- พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ของสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) โดยควบคุมการทำงานของ ตรอ. ให้เป็นไปตามกฎและระเบียบอย่างเข้มงวด

● ตรวจสอบคุณภาพรถยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานจริงๆ ก่อนออกไปรับรองเพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ

● ตรวจวัดมลพิษเพื่อส่งเสริมให้รถใช้งานบนท้องถนนมีมลพิษอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

✚ ควบคุม ดูแลสภาพรถยนต์ที่ไม่มีความปลอดภัย และเป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมทั้งที่วิ่งในปริมาณทกม. และต่างจังหวัด

- รถที่เสียดัง

- สภาพรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานเกิน 15 ปี

🔸 ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถ คู่มือการขับขี่เพื่อลดมลพิษ โดยให้ทราบกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้าน

สิ่งแวดล้อมตอนทำใบอนุญาตขับรถ

🔸 ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหารถหรือว่าจ้าง

สถาบันการศึกษา/หน่วยงานวิจัยฯ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการหาแนวทางแก้ไขปัญหารถโดยสารที่  
สถานีขนส่งก่อนออกเดินทางไปยังต่างจังหวัด เรื่องกลิ่นเหม็นจากท่อไอเสียรถยนต์ และระดับเสียงที่สูงมากเกินไป

🔸 การติดตั้งอุปกรณ์ NGV และ LPG

- ควบคุมและอนุญาตให้สถานประกอบการเป็นผู้รับผิดชอบติดตั้งอุปกรณ์ NGV และ LPG พร้อมกับ  
เพิ่มมาตรการและกฎระเบียบด้านมลพิษและความปลอดภัย

- ตรวจสอบรถยนต์ที่ติดตั้ง NGV และ LPG เข้มงวดมากขึ้น (ด้านความปลอดภัย และด้าน  
การปล่อยสารมลพิษ)

• โดยเฉพาะเมื่อมีการแจ้งเปลี่ยนเชื้อเพลิงในครั้งแรก และการตรวจสภาพประจำปีในครั้ง  
ถัดไป

- เร่งรัดการรื้อถอนรถทดสอบเพื่อสนับสนุนการบังคับใช้มาตรฐานระดับเสียงรถยนต์ใหม่  
ขณะวิ่ง

🔸 ส่งเสริมการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการด้านการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

🔸 จากวิสัยทัศน์ของกรมฯ ที่เน้นเรื่อง การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี และจากพันธกิจ และ  
ยุทธศาสตร์ของกรมฯ ที่เน้นดูแลด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับสถานการณ์ทางการค้าของ  
กลุ่มผู้ส่งออกที่ต้องพัฒนาตนเอง ในด้านการรักษาสิ่งแวดล้อม ทั้งการลดจำนวน Carbon Footprint และการได้รับ  
การรับรองมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมในสินค้าที่ส่งไปยังต่างประเทศ ซึ่งการขนส่งเป็นส่วนสำคัญที่ส่งผลต่อการ  
สร้างมลภาวะในการผลิตสินค้าแต่ละรายการ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาร่วมกันระหว่างผู้ผลิตและผู้ขนส่งสินค้า  
ทางถนน

🔸 ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก จึงควรที่จะสร้างมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขนส่ง  
ทางถนน โดย

- ในระยะแรกให้เป็นโครงการตามความสมัครใจ

- ใช้เกณฑ์ขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดเป็นตัวเริ่มต้นในระยะแรก

- พัฒนาเกณฑ์ขั้นสูงในระยะยาว ตามมาตรฐานที่ประเทศต่างๆ มีการประยุกต์ใช้ในปัจจุบัน

- ในอนาคตอาจมีการบังคับใช้เป็นมาตรฐานที่ผู้ประกอบการทั้งภาคการผลิตและผู้ให้บริการ  
ขนส่งต้องใช้ในการทำใบอนุญาตประกอบการต่อไป

### ด้านความปลอดภัย

🔸 กรมฯ ควรมีภาพลักษณ์เป็นแบรนด์ด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางบก ออก  
ใบอนุญาตขับรถที่มีคุณภาพ คนขับมีคุณภาพ

✚ กรมฯ ต้องแยกนโยบายด้านความปลอดภัย และด้านการให้บริการให้ชัดเจน โดยให้ความสำคัญปลอดภัยเป็นนโยบายหลัก

✚ ด้านผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพ

- ปัจจุบันกรมฯ เน้นที่การออกใบอนุญาตขับรถให้รวดเร็วภายใน 1 วัน
  - กรมฯ ควรมีการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานของคนขับรถ (ผู้จะทำใบอนุญาตขับรถ)
    - กรมฯ ควรวางนโยบายให้แต่ละจังหวัดมีสนามกลาง การเรียนภาคทฤษฎีสามารถเรียนจากส่วนกลาง (ส่งผลต่อต้นทุนของการเรียน ผู้ประกอบการมีต้นทุนที่ลดลง)
    - ผู้จะทำใบอนุญาตขับรถ ต้องผ่านหลักสูตรการเรียนขับรถ รวมถึงต้องมีการฝึกซ้อม
    - ต้องการให้มีสถานที่ฝึกอบรมการขับขี่ในต่างจังหวัด
    - ส่งเสริมให้มีจำนวนโรงเรียนสอนขับรถที่เป็นมาตรฐานมากขึ้น และทั่วถึงทั้งประเทศ
- ง่ายต่อการเข้าถึง
- โรงเรียนและหลักสูตร ควรเป็นมาตรฐานเดียวกัน ควรเน้นหลักสูตรให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย
- ปลอดภัย
- หลักสูตรควรเน้นที่ผู้ขับรถให้ขับอย่างปลอดภัย
- การพัฒนาพนักงานขับรถทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ
- ในเชิงปริมาณ ควรส่งเสริมโรงเรียนสอนการขับรถให้มีการผลิตพนักงานขับรถมากยิ่งขึ้น เนื่องจากพบว่า พนักงานขับรถขาดแคลน/มีการเปลี่ยนงานได้ง่าย
  - ในเชิงคุณภาพ สร้างผู้ขับรถที่มีคุณภาพ ต้องเสริมศักยภาพ เสริมความรู้ให้กับผู้ขับขี่
    - กำกับ ดูแลและควบคุมคุณสมบัติและความสามารถของผู้ขับขี่อย่างเคร่งครัด และให้มีคุณภาพรถสูงกว่ารถประเภทอื่น หรือกำหนดบทลงโทษมากขึ้น เช่น ผู้ขับรถสาธารณะ ผู้ขับรถที่มีลักษณะพิเศษ เช่น รถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกแก๊ส รถขนส่งสารเคมีและสารอันตราย
    - ต้องพัฒนาพนักงานขับรถให้มีความหลากหลาย ผ่าน โรงเรียน/การฝึกอบรมต่างๆ เนื่องจากพนักงานขับรถต้องทำงานที่หลากหลายมากขึ้น เช่น การติดต่อลูกค้า การขับขี่ประหยัดน้ำมัน
    - ควรกำหนดให้มีการเข้าเรียนก่อนมาสอบใบอนุญาต
    - ควรมีการอบรมอย่างจริงจังและน่าสนใจมากยิ่งขึ้น (ปัจจุบันเปิด CD ไม่เกิดการเรียนรู้อย่างจริงจัง)
    - ควรเพิ่มความถี่ในการต่ออายุ เพราะเป็นการรักษาคุณภาพ เมื่อเทียบกับการตรวจสภาพรถยนต์ ที่ทำ 2 ครั้ง/ปีแล้ว การอบรมและสอบผู้ขับรถขนส่งน่าจะทำบ่อยครั้งมากขึ้น
    - ประสานงานกับกรมพัฒนาฝีมือแรงงานในการจัดอบรมพนักงานขับรถที่ต้องขับรถข้ามแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้รู้กฎระเบียบของประเทศเพื่อนบ้าน และไม่ต้องไปจ้างคนของประเทศเพื่อนบ้าน

✚ ด้านความปลอดภัยทั้งรถยนต์ ผู้ขับขี่ และสิ่งแวดล้อม

- วางแผน ควบคุม ดูแลมาตรการด้านความปลอดภัยทั้งรถยนต์ ผู้ขับขี่ และสิ่งแวดล้อมให้ได้

## มาตรฐาน

- มีการวางแผนกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ชัดเจน เพื่อลด

## จำนวนอุบัติเหตุ

- การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยยังเป็นไปได้ยากในทางปฏิบัติ

- การตรวจวัดแอลกอฮอล์เพื่อความปลอดภัย เป็นภาระของผู้ประกอบการที่ต้องลงทุน ตัวเครื่อง การปรับเทียบ (calibration) จะกระทบมากโดยเฉพาะผู้ประกอบการรายเล็ก

- การพักของ พชร. จะทำตามกฎหมายได้ต้องมีจุดพักรถที่เพียงพอ ขณะนี้การพักรถ/คน ไปกระจุกตัวที่สถานีบริการน้ำมัน

- มีมาตรการดูแล ควบคุมรถโดยสารสาธารณะให้ได้มาตรฐาน และปลอดภัย โดยเฉพาะ

## รถเมล์เขียว

- การพัฒนาระบบการกำกับดูแล ติดตามตรวจสอบ ให้ผู้ประกอบการฯ ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่

## กำหนดอย่างเคร่งครัด

- การพัฒนามาตรฐานการรับรองสำหรับผู้ผลิตฯ ให้เป็นมาตรฐานสากล (การได้รับการ

รับรองจากกรมฯ เป็นการรับรองตามมาตรฐานสากล ผู้ผลิตไม่จำเป็นต้องขอการรับรองจากหน่วยงาน

## ต่างประเทศ)

- ต้องสร้างจิตสำนึกในด้านความปลอดภัย ปลูกจิตสำนึกให้กับเยาวชน โดยผลักดันเรื่องนี้

ไปยังกระทรวงศึกษา และมีการใช้สื่อเพื่อกระตุ้นจิตสำนึก

### การให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

- มีแผนบูรณาการระหว่าง 2 หน่วยงาน โดยการเชื่อมระบบเพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการ

รักษาอย่างเต็มที่มากขึ้น

- ตรวจสอบการประกันภัย พรบ. ก่อนรับจดทะเบียนและเสียภาษีประจำปี เพราะเกิดปัญหา

ผู้ประสบภัยเป็นผู้เสียหาย แต่ไม่มีประกันภัย ตาม พรบ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

### ด้านการจัดระเบียบรถโดยสาร

#### การประกอบการทับซ้อน เช่น รถตู้ กัปรถโดยสารขนาดใหญ่

- ควรมีจัดระเบียบรถผิดกฎหมาย (รถตู้) โดยกรมฯ ต้องสร้างความยุติธรรม เสมอภาค (ใน

การแข่งขัน) ให้กับทุกฝ่าย และควรคำนึงผลกระทบที่รถถูกกฎหมายจะได้รับ และส่งเสริมรายได้ให้กับรถที่ถูกกฎหมาย

- จัดระเบียบให้ชัดเจน ขณะนี้มีการรอมชอมระหว่างรถใหญ่ รถตู้ ควรมีขอบเขตที่ชัดเจน

การปฏิบัติที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้น

- รถตู้ ขณะนี้มีการอนุญาตอย่างเคียว แต่ไม่ได้ควบคุมกำกับ ซึ่งกระทบทั้ง บขส. และ

ผู้ประกอบการรายเล็ก โดยเฉพาะในจังหวัดท่องเที่ยว รถหมวด 4 ควรควบคุมราคาที่เป็นธรรมกับผู้โดยสารด้วย

- รถบรรทุกส่วนบุคคล อนุญาตต่ำกว่า (ถ้าน้อยกว่า ขึ้นตอนน้อยกว่า) รถบรรทุกสาธารณะ (ป้ายเหลือง) ทำให้เกิดการแข่งขันสูง ไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจชัดเจน

☉ ประสานงานกับกรมทางหลวงในการเคร่งครัดเรื่องการกำหนดน้ำหนักการบรรทุกทุกเกินให้เหมาะสม โดยการทบทวนการกำหนดน้ำหนักบรรทุก ว่าเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันหรือไม่

☉ ออกมาตรการเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบการหรือการจดทะเบียนรถ TAXI เพื่อแก้ปัญหากรณีปิดถนนที่ทำให้เกิดผลกระทบกับการจราจรในพื้นที่กทม.

☉ ให้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งในเส้นทางที่ไม่ทับซ้อนกัน พร้อมทั้งมีการประเมินผลด้วย

### ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ

☉ ปัญหา / สภาพปัจจุบัน

- ระเบียบปฏิบัติ ประกาศต่างๆ มีจำนวนมาก
- ระเบียบบางอย่างมีความล้าหลัง ไม่เป็นปัจจุบัน
- ระเบียบมีรายละเอียดที่มาก ทำความเข้าใจได้ยาก
- การสื่อสารระหว่างหน่วยงานส่วนกลางกับพื้นที่ของกรมฯ มีปัญหา เช่น มีการเปลี่ยนแนว

ปฏิบัติ

- กฎระเบียบต่างๆ ออกมาจากหลายหน่วยงานภายในกรมฯ ทำให้บางครั้งไม่รับทราบซึ่งกัน

และกัน

- การมีส่วนร่วมของประชาชนยังมีอย่างไม่ทั่วถึง

- การออกกฎระเบียบต่างๆ จะมีผลกระทบต่อภาคส่วนต่างๆ ทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่ และ

รายย่อย

☉ การพิจารณาทบทวน และปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ

- ทบทวนมติ ครม. ปี 2526

● เดิม- อนุญาตให้ ขสมก. เป็นผู้เดินรถแต่เพียงผู้เดียว

● ใหม่- ใ้กทม. ซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถเข้าไปเป็นผู้เดินรถได้ด้วย

- พิจารณาทบทวนกฎหมายให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

- การออกระเบียบใหม่ ควรเป็นการอำนวยความสะดวก หรือลดภาระให้กับผู้ประกอบการ

ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการ ตลอดจนระบบการขนส่งของประเทศ

- พัฒนาระเบียบ ข้อบังคับ กฎกระทรวง เพื่อเอื้อต่อภารกิจของกรมฯ ที่เน้นการกำกับดูแล

ควบคุม เพื่อให้สามารถดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์

- ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ควรมีความชัดเจน ไม่เปลี่ยนแปลงบ่อย

- การปฏิบัติบางอย่างที่ไม่อยู่ในระเบียบ ควรมีการจัดทำเป็นแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบและถือปฏิบัติ

เกี่ยวข้องรับทราบและถือปฏิบัติ

- ควรมีการปรับปรุงแก้ไขระเบียบต่างๆ ให้ง่าย

- การออกระเบียบ ประกาศ ต้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน

- ควรมีมาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายระหว่างกรมฯ กับหน่วยงานอื่นๆ เพราะพบว่ากฎหมายเดียวกัน แต่ไม่ใช้มาตรฐานเดียวกัน

- การออกระเบียบไม่ควรมีผลย้อนหลัง

- บางเรื่องไม่สามารถปฏิบัติได้ทันที ควรมีการอนุโลม และค่อยยกระดับการดำเนินการ

ต่อไป

#### ✚ การพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับตัวรถ

- ควรพัฒนาขั้นตอน หรือปรับปรุงให้เกิดมาตรฐาน โดยเฉพาะรถประกอบ เนื่องจากขณะนี้ผู้ประกอบการต้องรับภาระต้นทุนในการปรับเปลี่ยนสภาพรถ เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ ควรปรับปรุง/แก้ปัญหาคู่สาเหตุ (อู่รถ) เช่น

● การปรับขั้นตอนการขออนุญาต โดยให้มีการขอแบบก่อนดำเนินการประกอบ (เหมือนรถยนต์นั่งส่วนบุคคล) หรือ

● ควรกำหนดแบบมาตรฐาน เพื่อใช้ในการผลิต และจดทะเบียน มีการประสานงานกันระหว่าง ขบ. อู่ กรมโรงงานอุตสาหกรรม

- พัฒนาและปรับปรุงระเบียบ ข้อกำหนด และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสม ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงไป

#### ● มาตรฐานตัวรถ

■ กระบวนการตรวจสอบสภาพรถที่ต้องเป็นมาตรฐาน

■ มาตรฐานในการบำรุงรักษาตัวรถ (ผู้ประกอบการ) รัฐต้องให้มาตรฐานการบำรุงรักษาตัวรถ (กำลังจะทำ checklist เพื่อให้เหนือมาตรฐาน)

■ Preventive Maintenance (กรมฯ กำลังจะจัดทำ)

#### ● มาตรฐานเครื่องตรวจสอบสภาพรถ

● กำหนดมาตรฐานในการบังคับให้ใช้เครื่องตรวจสอบ/ตรวจสอบสภาพรถ

#### ✚ ด้านระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสภาพรถยนต์

- ควรส่งเสริม/สนับสนุน/บรรเทาผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมาย

● การประสานงาน/สนับสนุนให้กับ ตรอ. เพื่อทุเลาปัญหาการซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีราคาสูง โดยประสานกับสถาบันการเงิน เช่น ธนาคารออมสิน

- ควรแยกประเภท ตรอ. ให้เห็นชัด เช่น ใช้สีให้ชัดเจน แยกประเภทตรวจรถ/จักรยานยนต์ เพราะบางครั้งผู้ประกอบการที่ไม่มีสิทธิ์ตรวจเพราะไม่มีเครื่องมืออุปกรณ์ตรวจสอบครบถ้วน ก็ออกใบรับรองได้

- ในการดำเนินงานร่วมกัน ขบ. ควรวางตัวเป็นที่ปรึกษา ให้คำแนะนำ ไม่ใช่เป็นนายผู้ประกอบการ ควรทำงานร่วมกัน มิเช่นนั้นจะเป็นผลกระทบต่อประชาชนอีกที

- ควรมีการบังคับใช้เครื่องมือการตรวจสอบสภาพรถยนต์อย่างจริงจัง

- ควรมีกระบวนการหรือวิธีการในการพัฒนาให้บุคลากรมีความชำนาญในการใช้เครื่องมือตรวจสอบสภาพรถยนต์



- ควรใส่ใจเรื่องระบบเบรกตามที่ได้มีการส่งเสริม/ยกระดับ ทุกวันนี้ ขบ. ซึ่งเป็นผู้ออกกฎระเบียบบางครั้งตรวจด้วยสายตา

#### ✦ การใช้กระจก Temper (ด้านข้าง) กับริดบัส

- ปัญหา / สภาพปัจจุบัน

● มาตรฐานการต่อรถที่ไม่ได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ไม่สามารถนำกระจกไปใช้ได้ร่วมกัน เช่น ความโค้ง และขนาด ทำให้ไม่สามารถลดต้นทุนได้

- แนวทางดำเนินการ

● ควรมีการทบทวนใหม่ว่ากระจกนิรภัย Temper มีความเหมาะสมกับบ้านเรา หรือไม่

#### ✦ ด้านริมถนน

- ปัญหา / สภาพปัจจุบัน

● มาตรฐานการใช้เครื่องมือในการตรวจสอบ

● มาตรฐานเสียงดัง ควั่นดำ

- แนวทางดำเนินการ

● มาตรฐานเครื่องมือ

● ต้องมีการตรวจสอบ

● ปรับปรุงเครื่องมือ

● มาตรฐานผู้ใช้งาน

● วิธีการใช้เครื่องมือ / การตรวจสอบ

● นำระบบเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจสอบ

● ลดปัญหาการใช้ดุลพินิจ

● มีความเป็นสากล

● กรมฯ กับ ตำรวจ กรมควบคุมมลพิษสร้างความร่วมมือให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

#### ✦ ด้านชิ้นส่วนนำเข้าจากต่างประเทศ

- แนวทางดำเนินการ

● กรมฯ ควรมีการกำหนดมาตรฐานของสินค้า

● ควรมีการกำหนดว่าชิ้นส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ต้องผ่านมาตรฐานไทยก่อน

■ ซึ่งจะทำให้เป็นการป้องกัน / กีดกันได้ในระดับหนึ่ง

■ ทำให้ได้สินค้าที่มีคุณภาพ

■ เพื่อป้องกันการตีตลาดของสินค้านำเข้าราคาถูก แต่ขาดคุณภาพ

#### ✦ มาตรฐานความปลอดภัย

- ปัญหา / สภาพปัจจุบัน

● ปัจจุบันแนวทางกำหนดมาตรฐานเน้นทางยุโรป

- แนวทางดำเนินการ

- เรื่อง COP การตรวจสอบยืนยันผลิตภัณฑ์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- การทำ COP ควรพิจารณาความพร้อม ความเป็นไปได้
  - พิจารณาถึงบุคลากร
  - เครื่องมือในการทดสอบ
- ต้องยอมรับองค์การในการตรวจสอบของต่างประเทศ

⊕ ความโปร่งใสในการออกกฎระเบียบและบังคับใช้ เช่น เครื่องทดสอบเบรก

- กรมการขนส่งทางบก ควรเป็นตัวอย่างที่ดี เพราะของกรมฯ เองก็ยังไม่มีการตรวจสอบด้วยสายตา ทั้งที่จริงเป็นเรื่องสำคัญ

- ไม่เลือกปฏิบัติ ถ้าบังคับใช้กฎหมายควรบังคับใช้ให้หมด มองผลกระทบให้ถี่ถ้วน ไม่เกิดปัญหาในศาลปกครองที่ยืดเยื้อ ทำให้การบังคับใช้ไม่ทั่วถึง ถ้ากำกับดูแลไม่ได้ ให้ยกเลิกบังคับใช้

⊕ การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

- ส่วนราชการควรเน้นการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชน โดยเฉพาะการออกกฎระเบียบต่างๆ ควรมีการรับฟังความคิดเห็นให้รอบด้าน การบังคับใช้ต่างๆ ควรมีการศึกษาผลกระทบ เตรียมความพร้อมและไม่เลือกปฏิบัติ

- การออกระเบียบ หรือประกาศต่างๆ ควรได้รับการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

⊕ การสื่อสารกฎ ระเบียบต่างๆ

- ควรมีการสื่อสารระเบียบต่างๆ โดยใช้ช่องทางต่างๆ เพิ่มมากขึ้น และให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้เข้าใจได้ง่าย ซึ่งประเด็นสำคัญในระเบียบที่ออก

- ควรมีการประชุมประจำเดือนภายใน หรือมีกระบวนการเพื่อที่จะแจ้งให้ทราบถึงกฎระเบียบของหน่วยงานต่างๆ ภายในกรมให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและเข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน เช่น เรื่องที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักบรรทุก

- เจ้าหน้าที่ของกรมฯ เองควรมีการศึกษาในประเด็นข้อกฎหมาย ข้อบังคับต่างๆ ให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงด้วย

**บทบาทด้านการให้บริการแก่ประชาชน**

⊕ ปัญหา / สภาพปัจจุบัน

- การบริการในภาพรวมมีความรวดเร็วมากขึ้น
- ในบางงานยังขาดการกำหนดกรอบระยะเวลาในการบริการ
- ปัญหาเรื่องเอกสาร เช่น เอกสารสูญหาย เอกสารซ้ำซ้อนกับหน่วยงานอื่นๆ
- ความรวดเร็วมีผลอย่างมากของผู้บริโภค
- คิด Process ของราชการ ทำให้ล่าช้า ใช้เอกสารจำนวนมาก

## ☯ การส่งบัญชีการนำเข้ารถยนต์

### - ปัญหา / สภาพปัจจุบัน

- ปัจจุบันประกาศของกรมฯ ต้องแจ้งภายใน 15 วัน
- มีขั้นตอนที่มาก ทำให้ไม่สามารถจัดทำได้ภายในเวลา

### - แนวทางดำเนินการ

- ควรมีการขยายเวลา การส่งบัญชีการนำเข้าให้มากขึ้น --> 1 เดือน ?
- ควรมีการสร้างร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งบัญชีการนำเข้าเพื่อลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการและเอกสาร และเพิ่มความรวดเร็วมากขึ้น
- เร่งรัดให้มีการเชื่อมโยงข้อมูล กรมขนส่งทางบกกับกรมศุลกากร
- ควรมีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาใช้ โดยสร้างร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร ในการเชื่อมโยงข้อมูลให้เป็นข้อมูลเดียวกัน
- คุยกับกรมศุลกากร ว่าข้อมูลอะไรที่สามารถใช้ร่วมกันได้ หรือสามารถส่งเอกสาร/ตรวจเอกสารเพียงครั้งเดียว กรมการขนส่งทางบก สามารถใช้เอกสารที่กรมศุลกากรรับรองแล้ว

## ☯ การพัฒนางานบริการ (การจดทะเบียน/อนุญาต ต่อภาษี ฯลฯ)

- ต้องเน้นมาตรฐานด้านตัวรถ คนมีการตรวจสภาพรถไม่ชี้เน้นในด้านความรวดเร็วเพียงอย่างเดียว
- ควรมีการออกใบอนุญาตขับรถนอกสถานที่ โดยเฉพาะตามโรงเรียนเพื่อพัฒนาองค์ความรู้
- พัฒนา ควบคุมการให้บริการประชาชนด้านทะเบียนและใบอนุญาตขับรถที่รวดเร็ว และเบ็ดเสร็จในวันเดียว

- ควรมีการขยายงานบริการในจังหวัดปริมณฑล เพราะปัจจุบันพบว่าการจัดสรรงานบริการตามจุดต่างๆ มักจะไปตามปริมาณรถที่จดทะเบียน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในเขตจังหวัดปริมณฑล ซึ่งอาจมีผู้รับบริการทั้งจากกรุงเทพมหานคร หรือต่างจังหวัดที่ไม่กลับไปใช้บริการในจังหวัดที่จดทะเบียน ทำให้เกิดความกระจุกตัว เนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่พอเพียง ส่งผลให้งานบางอย่างมีการทำงานโดยไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย

- กรมฯ ควรมีการแตกตัวออกมา จะช่วยให้มีความรวดเร็ว การควบคุมกำกับที่ชัดเจนกว่านี้ เช่น ลดขั้นตอน ไม่ต้องผ่านกรม/ส่วนกลาง เนื่องจากขณะนี้อึดตัวในการดำเนินงาน (ขั้นตอนเยอะ) โดยเฉพาะการกำกับดูแล

- เร่งรัดการกำหนดเส้นทางและการออกใบอนุญาตประกอบการโครงการรถเมย์ด่วน

- พัฒนา ปรับปรุงการให้บริการที่เป็นระบบ ชัดเจน เป็นธรรม สะดวก รวดเร็ว เพื่อเข้าสู่มาตรฐานด้านการบริการ และครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย

- การแจ้งเปลี่ยนเครื่องยนต์ควรให้บริการ ณ จุดๆ เดียวเนื่องจากปัจจุบันต้องไปดำเนินการตามอาคารต่างๆ หลายอาคาร

- ต้องการให้มีสถานที่ฝึกอบรมการขับขี่ในต่างจังหวัด และการออกใบอนุญาตขับรถนอกสถานที่ โดยเฉพาะตามโรงเรียนเพื่อพัฒนาองค์ความรู้

## ยิ่งขึ้น

- การเลื่อนล้อต่อภาษี ให้ครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ และคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ ให้มีความรวดเร็วมาก

- ต้องการให้ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารการจดทะเบียนการนำเข้ารถยนต์ในนามบุคคลธรรมดา ตามข้อตกลงร่วมที่กรมศุลกากรได้ส่งให้ ขบ. เป็นประจำ (ตามเอกสารแนบเรื่อง ส่งสำเนาภาพถ่ายใบรับรองการนำเข้า) เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินการสอบถามข้อมูลกลับไปยังกรมศุลกากร หรือหากมีความจำเป็นต้องการสอบถาม ก็ควรอนุมัติให้เล่มไปก่อน

- การบริการของหน่วยงานในสังกัดกรมฯ มีมาตรฐานเดียวกัน

- ควรมีการกำหนดกรอบระยะเวลาและแนวปฏิบัติให้รับทราบอย่างชัดเจน

- รักษามาตรฐานการให้บริการ และพัฒนาให้มีมาตรฐานทัดเทียมอารยประเทศอื่น

- สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง

- เน้นเรื่องความเร็ว

• ลดขั้นตอน

• นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้

• การเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐ

• ภาคเอกชน/ผู้ประกอบการยินดีที่จะสนับสนุนด้าน Software ต่างๆ ให้กับกรมฯ

- การเชื่อมโยงระบบระหว่างหน่วยงานส่วนกลางกับหน่วยงานพื้นที่ เพื่อความเร็วในการ

## ดำเนินงาน

• การโอนรถ

• ควรเป็นระบบ Online

• อาจมีกระบวนการในเรื่องความปลอดภัย เข้ามาร่วมกับการสร้างความรวดเร็ว เช่น การเซ็นชื่อ

Online มี Password เข้ามาเกี่ยวข้อง

- คุ่มค่า ราคาที่เป็นธรรมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

- พัฒนาช่องทางการให้บริการ

• มีช่องทางการประสานงานที่ชัดเจน สะดวก รวดเร็ว พัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ

• พัฒนาช่องทางการให้บริการอื่น เพื่อลดความจำเป็นที่ผู้รับบริการต้องเข้ามาติดต่อกับกรมฯ

## โดยตรง

• พัฒนาช่องทางที่สะดวก เข้าถึงง่าย ในการให้ข้อมูลข่าวสารกับผู้รับบริการผู้ประกอบการ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- การให้บริการข้อมูลข่าวสาร และประชาสัมพันธ์

- มีหน่วยงานกลางที่ตอบคำถามผู้รับบริการ (call center)

- มีเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้เพียงพอในการประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูล คำแนะนำการจัดเตรียมเอกสาร ผู้รับบริการตามจุดบริการต่างๆ ของหน่วยงานในสังกัดกรมฯ เป็นการช่วยทำให้การให้บริการเป็นไปอย่างรวดเร็ว ยิ่งขึ้น ช่วยลดข้อร้องเรียน

- ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับข้อมูลและสิทธิของประชาชนทั่วไปที่ใช้บริการรถ บขส. หรือรถขนส่งให้มากกว่านี้และหลายช่องทางส่วนเรื่องการต่อทะเบียนรถยนต์. มีบริการประชาสัมพันธ์เข้มแข็งแล้ว

- ควรมีการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ที่มีอยู่  
- ข้อมูลควรมีรายละเอียดเพิ่มขึ้นที่ภาคเอกชน/ภาคอุตสาหกรรม สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติได้

- ข้อมูลควรมีความรวดเร็ว ทันการณ์

- ประเภทของข้อมูลต่างๆ เช่น

- ข้อมูลจดทะเบียนรถ
- ข้อมูลแต่ละจังหวัด
- ประเภทรถยนต์
- ประเภทการใช้งานของรถยนต์
- สถานที่จดทะเบียน
- ผู้ครอบครอง
- ข้อมูลมาตรฐาน Regulation ของยุโรป

### ด้านการพัฒนาองค์กร

#### การรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน

- ควรมีเวทีให้ผู้บริหารของกรมฯ ได้รับฟังความเห็นของภาคส่วนต่างๆ โดยตรง
- ใ้บุคลากรเข้ามามีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้น เช่น มีส่วนร่วมในการคิดวางแผนงาน/โครงการต่างๆ

#### ความโปร่งใสในการดำเนินงาน

- ควรทำให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง หรือไม่ควรบังคับใช้ในจุดที่ไม่เป็น

ประโยชน์ เช่น

- การตรวจรถที่เกิดความจำเป็น อาจทำให้มีการรับค่าตรวจ
- การตรวจการ ตรวจตรวจในสิ่งที่ปลอดภัยจริง ระบบเบรก เครื่องยนต์ สภาพความพร้อมของคนขับ ไม่ควรตรวจคว้นดำ เสี่ยงดั่ง แตรลม ซึ่งอาจทำให้เกิดการเรียกรับผลประโยชน์

#### ด้านระบบการบริหาร โครงสร้างองค์กร

- การกระจายอำนาจ ลดลำดับชั้นทำให้องค์กร flat ขึ้น
- เพื่อช่วยให้การดำเนินงานมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ให้องค์กรมีความยืดหยุ่นในการบริหารมากยิ่งขึ้น

❊ การกระจายหน้าที่ความรับผิดชอบจากส่วนกลาง ไปสู่หน่วยงานพื้นที่ หน่วยงานในสังกัด มากยิ่งขึ้น

- เพื่อสามารถให้บริการประชาชนได้ทุกจุดที่เป็นหน่วยงานสังกัดกรมฯ (ความสะดวกกับ ผู้รับบริการ) การทำงานมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และเป็นการลดปริมาณการกระจุกตัวของงานที่ส่วนกลาง (ผู้รับบริการได้รับบริการที่รวดเร็วมากยิ่งขึ้น)

#### ด้านเทคโนโลยี ระบบสารสนเทศ

❊ ปรับปรุงพัฒนาระบบของกรมฯ ให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง ระบบมีประสิทธิภาพ (ปัจจุบัน ระบบของกรมฯ มักมีปัญหา)

❊ นำเทคโนโลยี นวัตกรรม มาช่วยสนับสนุนการทำงาน งานบริการ และระบบการขนส่ง สาธารณะมากยิ่งขึ้น โดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้รับบริการเป็นสำคัญ

- พัฒนาให้เป็นระบบ E-Service
- สร้างช่องทางให้บริการ โดยลดการให้ผู้รับบริการต้องเข้ามาติดต่อกรมฯ โดยตรง
- การเชื่อมโยงระบบงานฐานข้อมูลสำคัญ ระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ และภาครัฐกับ

ภาคเอกชน

- พัฒนาศูนย์ข้อมูลสถิติภาพรวมของกรมฯ (Integrated Database) เพื่อสามารถใช้ประโยชน์ จากข้อมูลมากยิ่งขึ้น และเพื่อให้เกิดการสะดวกในการค้นหาข้อมูลทั้งของบุคลากรภายในกรมและภายนอกกรมฯ

❊ พัฒนาระบบงานของกรมฯ เพื่อสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ได้รับความสะดวก เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ฯลฯ

❊ ควรมีการปรับปรุงข้อมูลในเว็บไซต์อย่างสม่ำเสมอ

❊ พัฒนาระบบ Knowledge Management/ Database ให้ประชาชนสามารถเข้าไปค้นหาข้อมูล ผ่านช่องทาง Internet ค้นหาข้อมูลง่าย (User friendly: มี Search engine) (ทั้งภายในและภายนอกกรมฯ)

- ข้อมูลความรู้
- ข้อมูลการให้บริการ

#### ด้านพัฒนาบุคลากร

❊ พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ มีสมรรถนะเพียงพอในการปฏิบัติงาน

❊ สร้างจิตสำนึกการให้บริการ service mind ของเจ้าหน้าที่

❊ พัฒนาระบบบริหารทรัพยากรบุคคล (มีการวางแผนความก้าวหน้าในหน้าที่การงานของ บุคลากร วางแผนการอบรม)

- Career path
- Career development
- Competency

✚ กรมฯ ควรส่งเสริมบุคลากรของกรมฯ ให้เป็นวิทยากรมีอาชีพด้านการขับรถอย่างปลอดภัย (การขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ) (ปัจจุบันบุคลากรของกรมฯ ขาดความเป็นมืออาชีพ และใช้บริการวิทยากรจากภายนอก)

✚ ควรมีการส่งเสริม การพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

✚ การพัฒนาองค์ความรู้

- พัฒนาองค์ความรู้ต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบก ด้านระเบียบ กฎหมาย เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตต่างๆ

- ส่งเสริมพัฒนาองค์ความรู้ ส่งเสริมการถ่ายทอดองค์ความรู้ระหว่างบุคลากร เพื่อให้ลงสู่ผู้ปฏิบัติงานจริง (พัฒนาให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ Learning Organization)

- เจ้าหน้าที่ของกรมฯ เองควรมีการศึกษาในประเด็นข้อกฎหมาย ข้อบังคับต่างๆ ให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงด้วย

.....

**ภาคผนวก ฅ**



## ข้อมูลสรุปเบื้องต้นจากการหารือ สำนัก/กอง/กลุ่ม ในการขับเคลื่อนแผนฯ เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนด

ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	เป้าหมาย						แผนงาน/โครงการ
		ปี 54-58	54	55	56	57	58	
1. ร้อยละความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ	สนส.	70	70	70	70	70	70	1) แผนงานสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ <u>หมายเหตุ</u> 1. กำหนดกลุ่มเป้าหมายที่จะทำการสำรวจ 2. สำรวจ ณ สถานีขนส่งฯ (โดยเลือกบางจังหวัด)
2. ระดับความสำเร็จในการกำหนดระบบและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก	สนค.	- มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (มาตรฐานทั่วไป) - มาตรฐานคุณภาพบริการรายกลุ่มอุตสาหกรรม						<u>หมายเหตุ</u> สนค. อยู่ระหว่างพัฒนามาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นมาตรฐานส่งเสริม คาดว่าปี 2557 จะกำหนดเป็นเงื่อนไขบังคับ
3. จำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)	สนภ.	11,218	2,335	2,288	2,243	2,198	2,154	1) โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก <u>หมายเหตุ</u> 1) เป้าหมายลดลงปีละ 2%
4. ร้อยละความพึงพอใจและความเชื่อมั่นของประชาชนผู้รับบริการด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถ	สขพ.5	80	80	80	80	80	80	<u>หมายเหตุ</u> ให้มีการรวมการสำรวจความเชื่อมั่นไว้ในการสำรวจความพึงพอใจของผู้รับบริการ โดยใช้แนวทางการสำรวจความเชื่อมั่นที่สำนักงานสถิติแห่งชาติดำเนินการเมื่อปี 2552

ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	เป้าหมาย						แผนงาน/โครงการ
		ปี 54-58	54	55	56	57	58	
5.1 จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการ ประกอบการขนส่ง	สนส.	39,500	8,100	8,000	7,900	7,800	7,700	หมายเหตุ 1) ค่าเป้าหมายใช้ภาพรวมทั้งประเทศ 2) ค่าเป้าหมายลดลงร้อยละ 1 ต่อปี
- จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการ ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสาร								
- จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการขนส่ง สินค้าด้วยรถบรรทุก	สนค.							หมายเหตุ 1) ค่าเป้าหมายใช้ภาพรวมทั้งประเทศ 2) ในฐานข้อมูลที่มีอยู่จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการ ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีจำนวนน้อย 3) ให้มีการจัดระบบการดำเนินการในเรื่องนี้
5.2 ร้อยละของการประกอบการที่ผ่านตาม เกณฑ์มาตรฐานและได้รับใบอนุญาต	สนส.	79	75	77	79	81	83	1) โครงการสัมมนาผู้ประกอบการขนส่ง หมายเหตุ เป็นการนำข้อมูลของผู้ประกอบการที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน และได้รับการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งของ สขป. และ สสม. มาเฉลี่ยกัน
- ร้อยละของผู้ประกอบการที่ผ่านตามเกณฑ์ มาตรฐานและได้รับใบอนุญาต								
- จำนวนผู้ประกอบการที่ผ่านตามเกณฑ์ มาตรฐานและได้รับใบรับรองฯ (ราย)	สนค.	50	10	10	10	10	10	1) โครงการส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถ บรรทุกในส่วนภูมิภาค

ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	เป้าหมาย						แผนงาน/โครงการ
		ปี 54-58	54	55	56	57	58	
<p>5.3 จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่ง</p> <p>- จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสาร</p>	สนส.	220	40	42	44	46	48	<p>1) แผนงานการให้ความรู้ผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารเพื่อยื่นขอการรับรองมาตรฐาน</p> <p>2) แผนงานออกตรวจรับรองผู้ประกอบการขนส่งที่ยื่นขอรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทาง</p> <p>3) โครงการส่งเสริมคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งรุ่นใหม่</p> <p>4) โครงการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารในส่วนภูมิภาค</p> <p>5) โครงการสัมมนาผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร</p>
<p>- จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก</p>	สนค.	กำหนดเป้าหมายสำหรับการสัมมนาปีละไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง						

ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	เป้าหมาย						แผนงาน/โครงการ
		ปี 54-58	54	55	56	57	58	
6. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสิ่ง อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เทียบกับแผนที่วางไว้  1) การปรับปรุงและกำหนดที่หยุดรถ โดยสารประจำทางในเขต กทม.  2) การก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า	สนส.	74	70	72	74	76	78	1) การดำเนินการปรับปรุงและกำหนดที่หยุดรถโดยสาร ประจำทางในเขต กทม. (ปีละ 1 โครงการ)
	สนค.	6					6	1) แผนก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า หมายเหตุ ของงบประมาณพร้อมกัน 6 แห่ง การได้รับงบเพื่อก่อสร้างฯ เพียงบางแห่ง (ไม่ครบ 6 แห่ง) จะทำให้ขาดประสิทธิภาพการ ใช้ สถานีฯ
7.1 ร้อยละข้อร้องเรียนจากการใช้บริการรถ โดยสารสาธารณะจนได้รับการแก้ไขจน แล้วเสร็จ	กตส.	70	70	70	70	70	70	1) โครงการตรวจสอบปราบปรามและจับกุมผู้กระทำการฝ่า ฝืน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 2) การดำเนินงานของศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ
7.3 จำนวนรถและผู้ประจำรถที่ผ่านการ ตรวจสอบ (ราย)	กตส.	11.00 ล้าน	2.10 ล้าน	2.15 ล้าน	2.20 ล้าน	2.25 ล้าน	2.30 ล้าน	หมายเหตุ 1) ค่าเป้าหมายใช้ภาพรวมทั้งประเทศ 2) ฐานข้อมูลผลปฏิบัติงานจากรายงานทางระบบสถิติการ ขนส่ง

ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	เป้าหมาย						แผนงาน/โครงการ
		ปี 54-58	54	55	56	57	58	
8.1 ร้อยละความสำเร็จของแผนส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน 1) การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก (ครั้ง) 2) สนามจราจรเยาวชน (ครั้ง) 3) การจัดอบรมความปลอดภัย (ครั้ง) 4) การผลิตสื่อโสตทัศนูปกรณ์และชุดนิทรรศการ (เรื่อง)	สนก.	80	80	80	80	80	80	1) โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก หมายเหตุ 1) ค่าเป้าหมายใช้ภาพรวมทั้งประเทศ
		1,135	227	227	227	227	227	
		3,050	590	600	610	620	630	1) โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย
		445	81	85	89	93	97	1) โครงการจัดอบรมเพื่อความปลอดภัย หมายเหตุ 1) ค่าเป้าหมายใช้ภาพรวมทั้งประเทศ
		850	150	160	170	180	190	1) โครงการผลิตสื่อโสตทัศนูปกรณ์และชุดนิทรรศการ
8.2 ร้อยละของความสำเร็จในการพัฒนาระบบคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ	สนก.	80	80	80	80	80	80	หมายเหตุ ในเบื้องต้นการพัฒนาระบบคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถจะมุ่งเน้นการพัฒนาข้อสอบ และสื่อการอบรมให้เป็นมาตรฐาน ซึ่งจะต้องมีการหารือในรายละเอียดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบในภาพรวมเพื่อให้คุณภาพโรงเรียนการขนส่งเป็นมาตรฐานเดียวกัน

ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	เป้าหมาย						แผนงาน/โครงการ
		ปี 54-58	54	55	56	57	58	
9.1 ระดับความสำเร็จในการกำหนด มาตรฐานด้านตัวรถตามมาตรฐานสากล	สนว.	25	5	5	5	5	5	หมายเหตุ เป้าหมายแต่ละปีเป็นการดำเนินการแก้ไข กฎ ระเบียบต่าง ๆ
9.2 ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบ การตรวจสภาพรถ แบ่งน้ำหนักการพัฒนาเป็น 3 ส่วน	สนว.	80	80	80	80	80	80	
1) การพัฒนากระบวนการตรวจสภาพ (เรื่อง)		2	-	1	-	1	-	1) แผนการพัฒนากฎระเบียบการตรวจสภาพรถ
2) การพัฒนาบุคลากรด้านการตรวจสภาพ (รุ่น/จำนวน)		10/ 2,500	2/ 500	2/ 500	2/ 500	2/ 500	2/ 500	1) แผนการพัฒนากุศลกรด้านการตรวจสภาพรถ
3) การพัฒนาเครื่องตรวจสภาพ - สขจ.		13	13	2*	-	-	-	1) แผนการพัฒนากุศลกรเครื่องตรวจสภาพรถ หมายเหตุ
- สขบ.		100		25	25	25	25	1) สขจ.บุรีรัมย์ และ สขจ. ร้อยเอ็ด อยู่ระหว่างดำเนินการ ก่อสร้างฯ ได้รับงบประมาณในปี 2554-2555
9.3 ร้อยละสถานตรวจสภาพรถ และผู้ตรวจ ทดสอบระบบก๊าซที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน	สนว.	70-90	80	85	90	90	90	
10. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการ ตามแผนพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการ ภาครัฐ	กพร.	80	80	80	80	80	80	หมายเหตุ ปี 2556 ดำเนินการให้ผ่านเกณฑ์ฯ ครบถ้วน และปี 2557- 2558 รักษามาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

หมายเหตุ สนส. หมายถึง สำนักการขนส่งผู้โดยสาร สนค. หมายถึง สำนักการขนส่งสินค้า สนภ. หมายถึง สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก สขพ.5 หมายถึง สำนักงาน-  
ขนส่งกรุงเทพมหานครเขตพื้นที่ 5 กตส. หมายถึง กองตรวจการขนส่งทางบก สนว. หมายถึง สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กพร. หมายถึง กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

## วิสัยทัศน์

“ มุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี  
ของประชาชน ”

### ค่านิยมและวัฒนธรรม

- S (Service Mind): บริการดี ยิ้มด้วยใจ พร้อมให้บริการ  
มาตรฐานเป็นเลิศ
- M (Morality): มีคุณธรรม ฟังความคิดเห็น เน้นรับ  
ผิดชอบ ตรวจสอบได้
- D (Development): นำสู่การพัฒนา เทคโนโลยีนำสมัย ก้าวไกล  
อย่างมืออาชีพ

กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

1032 ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ 0-2271-8401 โทรสาร 0-2271-8443

เว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก [www.dlt.go.th](http://www.dlt.go.th)

Call Center 1584