



แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๙

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
เดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๘

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

๑. บทนำ

การคมนาคมและการขนส่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ซึ่งถูกกระทบและถูกทำลายอย่างกว้างขวางจากกระแสโลกาภิวัตน์ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และสิ่งแวดล้อม กระทรวงคมนาคมได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อเป็นทิศทางการพัฒนาและบูรณาการการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่งของหน่วยงานในสังกัด เพื่อให้สามารถรองรับและสนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศในทุกด้าน แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฉบับปัจจุบัน คือ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ และได้มีการปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์คมนาคมฉบับดังกล่าว เมื่อปี ๒๕๕๖ ให้มีความเหมาะสม ทันสมัย สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาการขนส่ง และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการการคมนาคมขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

อนึ่ง ในปี ๒๕๕๘ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) จะเข้าสู่ระยะเวลาสิ้นสุดของแผน และสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการไปพลางก่อนในระหว่างการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฉบับใหม่ ประกอบกับสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการทบทวนแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ แล้วเสร็จ สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม จึงได้อ้างอิงผลการทบทวนแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจรฯ ในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยเฉพาะในส่วนของตัวชี้วัดเพื่อการติดตามประเมินผลและแผนงาน/ มาตรการ/ โครงการสำคัญ (Flagship Project)

เมื่อพิจารณาประเด็นท้าทายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากผลการทบทวนแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจรฯ พบว่า ไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญจากประเด็นท้าทายที่ผ่านมาในช่วงอายุของ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) ไม่ว่าจะเป็นความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการขนส่งและจราจร (Mobility and Accessibility) ความปลอดภัย (Safety) การใช้พลังงานในภาคการขนส่ง (Energy) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) ชีตความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Competitiveness) การเปลี่ยนแปลงของเมืองและโครงสร้างประชากร (Urbanization and Demographic Change) การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี (Technology) และการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) แต่ประเด็นดังกล่าวจะส่งผลต่อการบริหารจัดการบริการโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในระดับที่เข้มข้นมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งรองรับความต้องการที่หลากหลายมากขึ้น เช่น รองรับสังคมผู้สูงอายุ และผู้พิการ และการเข้าสู่เศรษฐกิจยุคดิจิทัล (Digital Economy) ทำให้วิถีชีวิตและพฤติกรรมการเดินทางของคนเปลี่ยนแปลงไป เป็นต้น

ดังนั้น โครงสร้างของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง) ทั้งในส่วนวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ สามารถรองรับประเด็นท้าทายดังกล่าวข้างต้นได้เป็นอย่างดี จึงยังคงโครงสร้างของแผนยุทธศาสตร์ฯ ไว้ตามเดิม โดยได้เพิ่มความเข้มข้นในการกำหนดแผนงาน/ มาตรการ/ โครงการสำคัญ (Flagship Project) และตัวชี้วัดเป้าประสงค์ที่สามารถสะท้อนสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ได้อย่างชัดเจนมากขึ้น

๒. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

พันธกิจ “พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแลและบูรณาการ การขนส่งและการจราจร ให้มีอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทัวถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม”

เป้าประสงค์

๑. เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค
๒. ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
๓. การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตร

ต่อสิ่งแวดล้อม

๔. การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต
๕. ระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ
๖. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ

เป้าประสงค์ที่ ๑ : เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑. การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านพื้นที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค โดยได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบก ราง น้ำ อากาศ และโครงข่ายระบบขนส่งของประเทศครอบคลุมทั่วประเทศและได้มาตรฐาน อย่างไรก็ตามการรวมตัวเป็นประชาเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้เกิดขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศในภูมิภาคปริมาณการขนส่งสินค้าและการเดินทางในภูมิภาคจะเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น เพื่อรองรับเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาคจึงจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของประตูกการค้าและการเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่ง การอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทย

กลยุทธ์การดำเนินงาน

พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของประตูกการค้า โดยพัฒนาขีดความสามารถของประตูกการค้า เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าทางบก เชื่อมต่อการขนส่งและการเดินทาง เสริมสร้างขีดความสามารถด้านคุณภาพและบริการของผู้ประกอบการด้านการขนส่งให้สามารถแข่งขันได้ พัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและระบบสารสนเทศเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้าน

เป้าประสงค์ที่ ๒ : ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง

ประเทศไทยมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง โดยเฉพาะทางถนน ที่มีโครงข่ายการบริการขนส่งครอบคลุมทั่วประเทศ และได้รับการบำรุงรักษาที่ดี แต่ระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำยังมีข้อจำกัดและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรทั้งที่เป็นการขนส่งสินค้ามวลมาก มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และใช้พลังงานน้อย ดังนั้น เพื่อบริหารจัดการระบบการขนส่ง ให้สามารถสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและช่วยลดต้นทุนการขนส่ง จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนมาสู่การขนส่งทางราง และน้ำ (Modal Shift) ในเส้นทางการที่เหมาะสมและเป็นไปได้ และให้การขนส่งทางถนนและทางอากาศเป็นการขนส่งสนับสนุน

กลยุทธ์การดำเนินงาน

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ และระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้มีประสิทธิภาพ สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตรงเวลาและประหยัดต้นทุน โดยปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีบริการที่ดี ตรงต่อเวลา และน่าเชื่อถือ การขนส่งทางน้ำทั้งทางลำน้ำ ชายฝั่ง และบริการเกี่ยวเนื่อง ให้มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอน กระบวนการที่ทำให้เกิดความล่าช้า และต้นทุนในการดำเนินการ รวมทั้ง เชื่อมโยงการขนส่งทางรางและทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ทางถนนและทางอากาศ) ตลอดจนพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าเพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์ที่ ๓ : การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓. การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ภาคคมนาคมขนส่งได้สร้างภาระให้กับเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไม่ว่าจะเป็นมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ประมาณร้อยละ ๒.๘ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ซึ่งโดยทั่วไปมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุไม่ควรเกินร้อยละ ๑ - ๒ ของ GDP โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนน รองลงมาเป็นอุบัติเหตุจากการขนส่งทางรถไฟ และมีสาเหตุมาจากพฤติกรรมของคนเป็นหลัก

นอกจากนี้ ภาคการขนส่งมีการใช้พลังงานในสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๓๕ ของการใช้พลังงานรวมของประเทศ ในขณะที่ประเทศไทยยังคงต้องพึ่งพิงการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ซึ่งมีความผันผวนและมีแนวโน้มราคาสูงขึ้น ประกอบกับความต้องการในการเดินทางทางถนนเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่ระบบการบริหารจัดการจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพทำให้การจราจรติดขัดก่อให้เกิดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและการปล่อยมลภาวะสู่สิ่งแวดล้อมไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางเสียงและอากาศ และปริมาณควันดำ

เพื่อผลักดันให้เกิดการขนส่งที่ยั่งยืนจึงจำเป็นต้องปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการใช้เทคโนโลยีเพื่อบริหารจัดการการขนส่งและจราจรเพื่อลดระยะเวลาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่ง

โดยมีกลยุทธ์การดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๓.๑ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และตรวจสอบมาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพ และความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งที่ปลอดภัย

กลยุทธ์ที่ ๓.๒ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร โดยเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ สร้างการมีส่วนร่วม การประชาสัมพันธ์เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกและทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่งแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบังคับใช้และกำกับดูแลกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวด

กลยุทธ์ที่ ๓.๓ ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด สนับสนุนการใช้จักรยานและยานพาหนะไฟฟ้า ส่งเสริมการขับขี่ที่ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และบริหารจัดการการใช้พลังงานด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

กลยุทธ์ที่ ๓.๔ พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทาง การบริหารจัดการจราจร และใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ลดเวลาและเพิ่มคล่องตัวในการเดินทาง

เป้าประสงค์ที่ ๔ : การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชน อย่างทั่วถึง พอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

การปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งสาธารณะให้มีโครงข่ายการให้บริการครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจ ชุมชน และพื้นที่ห่างไกล เพื่อตอบสนองความต้องการในการสัญจรของประชาชน ส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งสร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการพื้นฐานและบริการทางสังคมของรัฐอย่างเท่าเทียม และกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค ซึ่งมีบทบาทสำคัญ การสร้างงาน สร้างรายได้ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

โดยมีกลยุทธ์การดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๔.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชน ให้ครอบคลุมพื้นที่ในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะมีความคล่องตัว เชื่อถือได้ เข้าถึงสะดวก และราคาที่เหมาะสม โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งสาธารณะในทุกสาขาการขนส่งให้มีประสิทธิภาพสามารถใช้งานได้ อย่างปลอดภัย เข้าถึงการบริการได้สะดวก รวมถึงเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะต่างรูปแบบ (Public Transport Interchange) ไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมต่อด้วยโครงสร้างพื้นฐานหรือการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ระบบตั๋วโดยสาร (ระบบตั๋วต่อตัวร่วม) เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

กลยุทธ์ที่ ๔.๒ ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยกำหนดมาตรการจูงใจให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น

เป้าประสงค์ที่ ๕ : ระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่งและการจราจร

ระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งและจราจรของประเทศยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากการบูรณาการและการประสานการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน เพื่อการขับเคลื่อนและแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติยังไม่เกิดขึ้นเป็นอย่างรูปธรรม การแบ่งแยกบทบาทของหน่วยงานด้านการขนส่ง โดยเฉพาะระบบรางยังไม่ชัดเจนส่งผลประสิทธิภาพในการบริหารจัดการองค์การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการขนส่งและจราจรไม่ได้ถูกนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการบริหารจัดการการขนส่ง กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องบางฉบับล้าสมัยไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงและไม่เอื้อต่อการพัฒนาภาคการขนส่ง รวมทั้งบุคลากรภาคการขนส่งและจราจรจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาศักยภาพในทุกๆ ด้าน เพื่อให้สามารถรองรับและปรับตัวให้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเทคโนโลยี นวัตกรรม และความต้องการของผู้ใช้บริการภาคการขนส่ง

โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๕.๑ กำหนดบทบาทและโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานด้านการขนส่ง โดยแบ่งแยกบทบาทการดำเนินงานของหน่วยงานในฐานะ Policymaker, Operator, Regulator อย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถกำหนดโครงสร้างองค์กรรองรับการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ ๕.๒ เตรียมความพร้อมและพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านการขนส่งของประเทศ ให้สามารถปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีและนวัตกรรม ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของประเทศ ภูมิภาค และโลก

กลยุทธ์ที่ ๕.๓ บูรณาการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์และการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ ในทุกระดับ โดยกำหนดแนวทางการบูรณาการแผนงาน/ โครงการ/ งานของกระทรวงคมนาคม และสร้างเครือข่ายการประสานการทำงานร่วมกันในทุกระดับ

กลยุทธ์ที่ ๕.๔ นำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่ง และระบบบริการ เพื่อการขนส่ง รวมทั้งบูรณาการระบบการขนส่งของประเทศ โดยพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการบูรณาการและการบริหารจัดการระบบการขนส่งและจราจรของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ ๕.๕ พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งให้เท่าทันต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

เป้าประสงค์ที่ ๖ : เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๖ การเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็วจากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการที่หลากหลายมากขึ้น รวมทั้งปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการกระทรวงคมนาคมจึงต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารจัดการงาน งบประมาณ และทรัพยากรมนุษย์ ภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมในทุกๆ ด้าน เพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กร มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และมีธรรมาภิบาล

โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๖.๑ พัฒนาระบบการบริหารจัดการให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ คุ่มค่า มีความโปร่งใส ไม่ทุจริต และสามารถตรวจสอบได้ โดยพัฒนาเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติราชการและการบริหารจัดการงาน นำระบบสากลเพื่อพัฒนาคุณภาพและธรรมาภิบาลในการปฏิบัติราชการ ยกย่องมาตรฐานความโปร่งใสเพื่อสร้างการยอมรับและความเชื่อมั่น และพัฒนาระบบงานหรือกลไกเพื่อสร้างความโปร่งใสและป้องกันทุจริตอย่างจริงจัง รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนเพื่อสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติราชการและป้องกันการทุจริตและเปิดโอกาสให้มีการตรวจสอบได้

กลยุทธ์ที่ ๖.๒ พัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความทันสมัย ถูกต้อง บูรณาการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจการปฏิบัติงานและการพัฒนางานด้านต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาฐานข้อมูลให้มีความถูกต้อง ทันสมัย ครอบคลุมการใช้งาน เน้นการบูรณาการโครงข่ายและการเข้าถึงข้อมูล

กลยุทธ์ที่ ๖.๓ พัฒนาบุคลากรให้เป็นคนดี มีความเป็นผู้นำ สามารถปฏิบัติงานบนฐานความรู้ที่หลากหลายเชี่ยวชาญเชิงลึก และสามารถปรับตัวรับกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเพิ่มสมรรถนะของบุคลากรด้วยรูปแบบที่หลากหลายและมุ่งเน้นการเรียนรู้จากประสบการณ์จริง ส่งเสริมค่านิยมไม่ทุจริต และพัฒนาหน่วยงานให้เป็นสังคมคนดีมีคุณธรรม

กลยุทธ์ที่ ๖.๔ สร้างวัฒนธรรมการทำงานที่ความหลากหลายและสามารถทำงานข้ามหน่วยงานหรือสายงานได้ พัฒนาคุณภาพของบุคลากรชีวิตและสังคมการทำงานที่มีความสุข โดยพัฒนาระบบหมุนเวียนงานเพื่อส่งเสริมให้บุคลากรได้เรียนรู้งานที่หลากหลาย และพัฒนาคุณภาพชีวิตและความสมดุลระหว่างการปฏิบัติหน้าที่และชีวิตครอบครัวของบุคลากร

๓. โครงการ/ มาตรการสำคัญ (Flagship Projects) จำแนกตามเป้าประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

เป้าประสงค์/ยุทธศาสตร์	โครงการ/มาตรการที่สำคัญ
เป้าประสงค์ที่ ๑. เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑. การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน	โครงการสำคัญ • โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย (ขบ.) • โครงการก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (ขบ.) • โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน (จังหวัดชายแดน : ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคใต้) (ขบ.) • โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก (บพ.) • โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบดง จ.ยะลา (บพ.) • โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (ทล.) • โครงการเพิ่มประสิทธิภาพป้ายและเครื่องหมายจราจรรองรับประชาคมอาเซียน (ทล.) • แผนพัฒนาทางหลวงสนับสนุนท่าอากาศยานอุตะเกา (ทล.) ○ ทางหลวงหมายเลข ๓๑๒๖ ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๓ - ทางเข้าท่าอากาศยานอุตะเกา ○ ถนนภายในท่าอากาศยานอุตะเกา • โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทช.) • โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบททำเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย (ทช.) • โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน (ทช.) • โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด (ทช.) ○ สาย รย.๒๐๑๕ แยก ทล.๓๖ - แยก ทล.๓๓๑ อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ○ สาย รย.๕๐๕๐ แยกสายนิคมสร้างตนเอง สาย ๑๕ - บ.ห้วยโป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง • โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนท่าเทียบเรือคลองใหญ่ (ทช.) ○ ถนนสายทางเข้าท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด • โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ จ.เชียงราย (ทช.) ○ สายแยก ทล.๑๐๒๐ - บ.ก๊วกแก้ว อ.เทิง, จ.เชียงราย, พะเยา • โครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาพื้นที่ (สนข.) • โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สาย สุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา (รฟท.) • โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย (รฟท.) • โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี (รฟท.) • โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (รฟท.) • โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สาย บ้านไผ่ - นครพนม (รฟท.)

เป้าประสงค์/ยุทธศาสตร์	โครงการ/มาตรการที่สำคัญ
	• โครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่าง ไทย – จีน (คค.) • ความร่วมมือด้านระบบรางระหว่าง ไทย – ญี่ปุ่น (คค.) • การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก – ตะวันตก (E-W Corridor) (คค.) • โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช – วงแหวนรอบนอก (กทพ.) • โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทพ.) • โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ – ๒๕๖๐) (ทอท.) • โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) • โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗) (ทอท.) • โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ (บวท.) มาตรการสำคัญ • มาตรการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเนาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ (สปค.) • มาตรการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและ/หรือศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ ท่าอากาศยานอุตะเนา (สนข.)
เป้าประสงค์ที่ ๒. ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒. การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์การขนส่ง	โครงการสำคัญ • การก่อสร้างและควบคุมงานก่อสร้างขนถ่ายสินค้าและอาคารคลังสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ต. บางเตย อ.สามพราน จ. นครปฐม (ขบ.) • พัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสถานีขนส่งสินค้า (ขบ.) • โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ (จท.) • โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (จท.) • โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก (จท.) • โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒ (จท.) • โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร (จท.) • โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด (จท.) • ค่าศึกษาความเหมาะสมเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนด้านชายแดนสิงขร เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวเส้นทาง EAST-WEST Ferry (จท.) • โครงการจ้างเหมาขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจ (ร่องน้ำปัตตานี ร่องน้ำบ้านดอนแม่น้ำโขงบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ กรุงเทพฯ ร่อง ๒ และร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) (จท.) • โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญาไท-มาบตาพุด สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี (ทล.) • โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ทล.) • โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง (ทล.) • โครงการขยายทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบการขนส่ง (ทช.) • โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทระยะทางลดต้นทุนการขนส่ง (ทช.) ○ สายเลี้ยวเมืองสันป่าตอง – ทางดง (ตอนที่ ๓) อ.สันป่าตอง, ทางดง จ. เชียงใหม่ • โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (รฟท.)

เป้าประสงค์/ยุทธศาสตร์	โครงการ/มาตรการที่สำคัญ
	- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สาย ชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (รฟท.) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (รฟท.) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายมาบะแบ - ชุมทางถนนจิระ (รฟท.) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สาย ลพบุรี - ปากน้ำโพ (รฟท.) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน (รฟท.)
เป้าประสงค์ที่ ๓ : การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓. การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	โครงการสำคัญ - โครงการก่อสร้างศูนย์สอนขับรถขนาดใหญ่ ต. ซีลอง อ. เมือง จ. ชัยภูมิ ระยะที่ ๒ (ขบ.) - โครงการก่อสร้างศูนย์ทดสอบยานพร้อมระบบตรวจสอบสภาพรถ ต. บึงคำพร้อย อ. ลำลูกกา จ. ปทุมธานี (ขบ.) - โครงการระบบตรวจสอบสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดและสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา (ขบ.) - โครงการปลูกฝังเด็กไทยใส่ใจวินัยจราจร (ขบ.) - โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน (VTS) (จท.) - ค่าติดตั้งสถานีตรวจสอบความถูกต้องของเครื่องช่วยการเดินเรือ DGPS บริเวณอ่าวไทยตอนบน (จท.) - ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย (ทล.) - โครงการยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวงบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ (ทล.) - โครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดทางรถไฟ (ทช.) - แยก ทล.๓๑๕-บ.เก่า - แยก ทล.๒๒๖-บ.นาโหนด - แยก ทล.๒-บ.โคกท่า - แยก ทล.๑-บ.หาดสองแคว - แยก ทล.๒-โรงพยาบาลบัวใหญ่ - แยก ทช.๒๐๑๔-บ.โค่น-บ.วังพะเนียด - แยก ทล.๒๒๖-บ.โนนม่วง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา - แยกทางหลวงหมายเลข ๔-บ้านโพธิ์เรียง อ.กุยบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ - แยกทางหลวงหมายเลข ๔-บ้านกลาง อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม - แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕-บ้านโคกขาม อ.เมือง จ.สมุทรสาคร - แยกทางหลวงหมายเลข ๔-บ้านปึกเตียน อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี - แยกทางหลวงหมายเลข ๔-บ้านหน้าป้อม อ.สามร้อยยอด จ.ประจวบคีรีขันธ์ - บ้านหนองทรายยาว-บ้านบางอิฐ อ.บ้านหมี่ จ.ลพบุรี - แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๔๗-บ้านท่าสำเภาใต้ อ.เมือง จ.พัทลุง - แยกทางหลวงหมายเลข ๔-บ้านบางทอ อ.เมือง จ.เพชรบุรี - โครงการศึกษาเพื่อจัดทำนโยบายและมาตรการการจำกัดอายุการใช้งานของรถยนต์ และการบริหารจัดการเพื่อประหยัดพลังงาน และลดมลพิษจากภาคคมนาคมและขนส่ง (สนช.)

เป้าประสงค์/ยุทธศาสตร์	โครงการ/มาตรการที่สำคัญ
	- โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ (รฟท.) - งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุด หรือรับน้ำหนักดัดแปลงมาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้ - โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น (รฟท.) - โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ (รฟท.) - โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแก้งคอย (รฟท.) มาตรการสำคัญ - มาตรการเร่งรัดระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณาผลการศึกษาระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EHIA) และผลกระทบต่อสุขภาพ (HIA) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (จท.)
เป้าประสงค์ที่ ๔ : การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจ ชุมชน อย่างทั่วถึง พอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น	โครงการสำคัญ - การก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร (จ. พังงา และ จ.บึงกาฬ) (ขบ.) - โครงการพัฒนาท่าเรือ (จท.) - โครงการพัฒนาเชื่อมกันทรายและคลื่น (จท.) - โครงการพัฒนาเชื่อมป้องกันการกัดเซาะ (จท.) - โครงการพัฒนาเชื่อมป้องกันตลิ่งพัง (จท.) - โครงการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ (จท.) - แผนพัฒนาท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ บพ. (บพ.) - ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา (ทล.) - ผลผลิตโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา (ทล.) - โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑลและเมืองหลัก (ทล.) - โครงการบูรณะทางหลวงสายหลัก (ทล.) - โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (ทล.) - โครงการบูรณะ ปรับปรุงสะพานทั่วประเทศ (ทล.) - โครงข่ายทางหลวงชนบทเพื่อการท่องเที่ยว (ทช.) - การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท (ทช.) - สนับสนุนโครงการพระราชดำริและโครงการหลวง (ทช.) - การบำรุงรักษาระบบโครงข่ายทางหลวงชนบท (ทช.) - โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานใน กทม. และปริมณฑล - ถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) ตอน NS๑ - ถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) ตอน NS๒ - ถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) ตอน NS๓ - ถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) ตอน CD Road - ขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๒) (ขอยจรัญสนิทวงศ์ ๑๓-คลองมหาสวัสดิ์) - โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ - ถนนเชื่อมต่อ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนบริเวณ ท่าฉลอม จ.สมุทรสาคร

เป้าประสงค์/ยุทธศาสตร์	โครงการ/มาตรการที่สำคัญ
	• โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรของเมืองใหญ่ในภูมิภาค (ทช.) ○ สาย ฉ และ ค ผังเมืองรวมเมืองชัยนาท จ.ชัยนาท ○ สาย จ ผังเมืองรวมเมืองชุมพร จ.ชุมพร ○ สาย ก (ตอนที่ ๒) ผังเมืองรวมเมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี ○ สาย ง๑ ง๒ ง๔ และ ง๕ ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ จ.เพชรบูรณ์ • การจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) (สนข.) • โครงการศึกษาจัดทำแผนบูรณาการการให้บริการระบบขนส่งผู้โดยสารเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทางทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง (สนข.) • โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วง บางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก และบางซื่อ - หัวลำโพง (รฟท.) • โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วง บางซื่อ - ดลิ่งชัน (รฟท.) • โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วง บางซื่อ - รังสิต (รฟท.) • โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วง ดลิ่งชัน - ศาลายา (รฟท.) • โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วง รังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.) • โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - ภูเก็ต (รฟท.) • โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน (รฟท.) • โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง (รฟท.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงดลิ่งชัน-มีนบุรี (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง (รฟม.) • โครงการจ้างศึกษา สำรวจเพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุง และออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๒ (สปค.)
เป้าประสงค์ที่ ๕ : ระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕. พัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่งและการจราจร	โครงการสำคัญ • โครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยความสะดวกและสิ่งก่อสร้างประกอบ (สบพ.) • พัฒนาบุคลากรให้ครอบคลุมระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว มุ่งเน้นการใช้สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) • โครงการพัฒนาระบบการประชุมทางไกลผ่านจอภาพแบบบูรณาการและการเชื่อมต่อระบบกล้องวงจรปิด ของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๒ (สปค.)

เป้าประสงค์/ยุทธศาสตร์	โครงการ/มาตรการที่สำคัญ
	● โครงการพัฒนาศูนย์บูรณาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (สปค.) ● โครงการพัฒนาศูนย์ความปลอดภัยคมนาคมและศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ของกระทรวงคมนาคม (สปค.)
เป้าประสงค์ที่ ๖ : เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๖. การเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี	โครงการสำคัญ ● โครงการจัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจรและการเผยแพร่แผนข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร (สนข.) ● โครงการบำรุงรักษาและปรับปรุงระบบฐานข้อมูลสารสนเทศและแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร (สนข.) ● การพัฒนาศักยภาพระบบสำนักงานอัตโนมัติ (e-office) (สนข.) ● โครงการศึกษาออกแบบระบบบูรณาการงานอิเล็กทรอนิกส์ของกระทรวงคมนาคมและพัฒนาระบบงานอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.)

๔. การติดตามประเมินผล

ตัวชี้วัดแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ อ้างอิงจากตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายตัวชี้วัดบางส่วนของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ฉบับทบทวน และตัวชี้วัดของแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยได้คัดเลือกตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนเป้าประสงค์ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

เป้าประสงค์		ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ ค่าเป้าหมาย					
เป้าประสงค์ที่ ๑ : เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อทาง เดินทางและการขนส่งของภูมิภาค	๑.๑ มูลค่าการขนส่งสินค้าด้านการค้าขายแดนที่สำคัญ ซึ่งเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงอาเซียน	หน่วย: ล้านบาท					
		ด้านชายแดน	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
		ด้านเชียงของ	๑๖,๐๔๑.๙๔	๑๖,๘๔๔.๐๔	๑๗,๖๘๖.๒๔	๑๘,๕๓๐.๕๕	๑๙,๔๙๙.๐๘
		ด้านแม่สาย	๑๒,๗๕๙.๘๔	๑๓,๓๔๗.๘๓	๑๔,๐๖๗.๗๒	๑๔,๙๒๑.๑๑	๑๕,๖๖๗.๑๗
		ด้านแม่สลอด	๖๒,๔๒๐.๖๘	๖๕,๕๔๑.๗๑	๖๘,๘๑๘.๘๐	๗๒,๒๕๙.๗๔	๗๕,๘๑๒.๗๓
		ด้านหนองคาย	๖๔,๖๒๕.๖๓	๖๗,๘๕๖.๙๑	๗๑,๒๔๙.๗๖	๗๔,๖๖๔.๙๓	๗๘,๕๕๒.๘๖
		ด้านนครพนม	๘๑,๗๗๕.๑๓	๘๕,๘๖๓.๘๙	๙๐,๑๕๗.๐๘	๙๔,๖๖๔.๙๓	๙๙,๓๔๘.๑๘
		ด้านมุกดาหาร	๖๙,๐๔๒.๙๐	๗๒,๔๙๕.๐๕	๗๖,๑๑๙.๘๐	๗๙,๙๒๕.๗๙	๘๓,๙๒๒.๐๘
		ด้านอุรียุประเทศ	๗๔,๔๓๗.๗๖	๗๘,๑๕๙.๖๕	๘๒,๐๖๗.๖๓	๘๖,๑๓๑.๐๑	๙๐,๔๗๙.๕๖
		ด้านสะเดา	๓๖๖,๒๑๕.๗๓	๓๘๔,๕๒๖.๕๒	๔๐๓,๗๕๒.๘๕	๔๒๓,๙๔๐.๔๙	๔๔๕,๑๓๗.๕๑
		ด้านปาดังเบซาร์	๑๕๙,๕๓๐.๒๑	๑๖๗,๕๐๖.๗๒	๑๗๕,๘๘๒.๐๖	๑๘๔,๖๗๖.๑๖	๑๙๓,๙๐๙.๖๗
		ที่มา : ด้านศุลกากรแม่สาย เชียงของ แม่สลอด หนองคาย นครพนม มุกดาหาร อรียุประเทศ สะเดา ปาดังเบซาร์ และกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ประมวลโดย สนช.					
หมายเหตุ : มูลค่าของสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ ด้านพรมแดนที่สำคัญและสามารถเชื่อมโยงกับทางหลวงอาเซียน (AH) ที่กำหนดให้ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยใช้ข้อมูลจากสถิติของด่านศุลกากร และกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และคิดอัตราการการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าเฉลี่ย ร้อยละ ๕ ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยของการค้าขายแดน							

เป้าประสงค์

ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ ค่าเป้าหมาย

๑.๒ ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
๖.๗๘	๗.๑๐	๗.๔๕	๗.๘๕	๘.๒๕

หน่วย : ล้านทียู

ที่มา : กพท.

หมายเหตุ : ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง หมายถึง ปริมาณตู้สินค้าและตู้เปล่าจากการขนส่งตู้สินค้าระหว่างประเทศ การขนส่งตู้สินค้าในประเทศ และการขนส่งตู้สินค้าชายฝั่งเข้าสู่ระบบ Shift Mode ของท่าเรือแหลมฉบัง

๑.๓ ปริมาณผู้โดยสารรวมที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
๕๔.๒๗	๕๙.๕๔	๖๒.๕๖	๖๕.๕๔	๖๘.๔๙

หน่วย : ล้านคน

ที่มา : ทอท.

หมายเหตุ : ปริมาณผู้โดยสารรวม หมายถึง ปริมาณผู้โดยสารขาเข้า + ขาออก + ผ่าน (Transit) ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

๑.๔ ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
๑.๒๕	๑.๒๘	๑.๓๑	๑.๓๔	๑.๓๗

หน่วย : ล้านตัน

ที่มา : ทอท.

หมายเหตุ : ปริมาณการขนส่งสินค้ารวม หมายถึง ปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ระหว่างประเทศ (ขาเข้า + ขาออก) และรวมภายในประเทศ (ขาเข้า+ขาออก)

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ คำเป้าหมาย										
	๑.๕ ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดภายในเขตแดนช่องทางการบินกรุงเทพ (BKK FIR) หน่วย : จำนวนเที่ยวบิน/ปี <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>๘๘๐,๐๐๐</td><td>๙๕๐,๐๐๐</td><td>๑,๐๑๐,๐๐๐</td><td>๑,๐๘๐,๐๐๐</td><td>๑,๑๕๐,๐๐๐</td></tr></table> ที่มา : บวท.	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	๘๘๐,๐๐๐	๙๕๐,๐๐๐	๑,๐๑๐,๐๐๐	๑,๐๘๐,๐๐๐	๑,๑๕๐,๐๐๐
พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒							
๘๘๐,๐๐๐	๙๕๐,๐๐๐	๑,๐๑๐,๐๐๐	๑,๐๘๐,๐๐๐	๑,๑๕๐,๐๐๐							
เป้าประสงค์ที่ ๒ : ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น	๒.๑ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (ลำน้ำและชายฝั่ง) หน่วย : ร้อยละ <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘^{๑)}</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙^{๒)}</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐^{๒)}</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑^{๒)}</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒^{๒)}</td></tr><tr><td>๑๑.๒๗</td><td>๑๑.๑๗</td><td>๑๑.๐๘</td><td>๑๑.๐๘</td><td>๑๑.๐๘</td></tr></table> ที่มา : แบบจำลองด้านการขนส่งและจรรยาบรรณระดับประเทศ (NAM) ในโครงการ TDL พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๗ หมายเหตุ : เป็นข้อมูลประมาณการ ๑) ข้อมูลจากการสำรวจปริมาณการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๕๖ ร่วมกับตัวเลขคาดการณ์จากผู้ผลิต (Producer Price) รายการสินค้าของกระทรวงพาณิชย์แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองด้านการขนส่งและจรรยาบรรณระดับประเทศ (NAM) ๒) ข้อมูลจากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองในปี ๒๕๕๗ ปี ๒๕๖๐ และปี ๒๕๖๕ โดยวิธี interpolation ๓) ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจรรยาบรรณระดับประเทศ (NAM)	พ.ศ. ๒๕๕๘ ^{๑)}	พ.ศ. ๒๕๕๙ ^{๒)}	พ.ศ. ๒๕๖๐ ^{๒)}	พ.ศ. ๒๕๖๑ ^{๒)}	พ.ศ. ๒๕๖๒ ^{๒)}	๑๑.๒๗	๑๑.๑๗	๑๑.๐๘	๑๑.๐๘	๑๑.๐๘
พ.ศ. ๒๕๕๘ ^{๑)}	พ.ศ. ๒๕๕๙ ^{๒)}	พ.ศ. ๒๕๖๐ ^{๒)}	พ.ศ. ๒๕๖๑ ^{๒)}	พ.ศ. ๒๕๖๒ ^{๒)}							
๑๑.๒๗	๑๑.๑๗	๑๑.๐๘	๑๑.๐๘	๑๑.๐๘							

เป้าประสงค์

ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ ค่าเป้าหมาย

๒.๒ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทาง

พ.ศ. ๒๕๕๘ ^{๑)}	พ.ศ. ๒๕๕๙ ^{๒)}	พ.ศ. ๒๕๖๐ ^{๒)}	พ.ศ. ๒๕๖๑ ^{๒)}	พ.ศ. ๒๕๖๒ ^{๒)}
๑.๔๐	๑.๔๐	๑.๔๐	๑.๔๐	๑.๔๐

หน่วย : ร้อยละ

ที่มา : แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (NAM) ในโครงการ TDL พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๗

หมายเหตุ : เป็นข้อมูลประมาณการ

- ๑) ข้อมูลจากการสำรวจปริมาณการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๕๖ ร่วมกับตัวเลขคาดการณ์จากผู้ผลิต (Producer Price) รายกลุ่มสินค้าของกระทรวงพาณิชย์แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (NAM)
- ๒) ข้อมูลจากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองในปี ๒๕๕๗ ปี ๒๕๖๐ และปี ๒๕๖๕ โดยวิธี interpolation
- ๓) ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (NAM) หมายเหตุ : สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางภายในประเทศเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้ารวมทุกรูปแบบการขนส่ง

๒.๓ ความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้ารวม

พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
๓๐	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐

หน่วย : ร้อยละ

ที่มา : รฟท.

หมายเหตุ : การวัดความตรงต่อเวลาของรถไฟขนส่งสินค้าทุกเส้นทาง โดยพิจารณาจากการออกรถจากจุดต้นทางและเดินทางถึงจุดปลายทางตรงตามตารางเวลา

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ ค่าเป้าหมาย																														
เป้าประสงค์ที่ ๓ : การเดินทาง การขนส่ง และ การจราจรมีความปลอดภัย ประหยัด พลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๓.๑ จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง หน่วย : ครั้งต่อพันล้านคัน-กม. หรือ V-KT <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>๔๒.๑๑</td><td>๔๒</td><td>๔๐</td><td>๓๗</td><td>๓๔</td></tr></table> ที่มา : ทล. หมายเหตุ : การวัดจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงต่อระยะทางการเดินทาง เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ตามกรอบปฏิบัติการยุทธศาสตร์ ๓.๒ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ หน่วย: คนต่อประชากรแสนคน <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>๒๑</td><td>๑๙</td><td>๑๗</td><td>๑๕</td><td>๑๓</td></tr></table> ที่มา : สนช. หมายเหตุ : การคำนวณอัตราผู้เสียชีวิตจากการขนส่งทางถนนทั่วประเทศที่รวมโดยกลุ่มป้องกันการบาดเจ็บ สำนักโศกนาฏกรรม โดยกรมการกำหนด ค่าเป้าหมายในอนาคตคำนวณจากเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓) คือ ลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ ๕๐ โดยเปรียบเทียบ ปี ๒๕๕๓ ๓.๓ ร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือโดยสาร หน่วย : ร้อยละ <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>-</td><td>๐.๒๐๕</td><td>๐.๒๐๕</td><td>๐.๒๐๓</td><td>๐.๒๐๓</td></tr></table> ที่มา : จท.	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	๔๒.๑๑	๔๒	๔๐	๓๗	๓๔	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	๒๑	๑๙	๑๗	๑๕	๑๓	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	-	๐.๒๐๕	๐.๒๐๕	๐.๒๐๓	๐.๒๐๓
พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒																											
๔๒.๑๑	๔๒	๔๐	๓๗	๓๔																											
พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒																											
๒๑	๑๙	๑๗	๑๕	๑๓																											
พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒																											
-	๐.๒๐๕	๐.๒๐๕	๐.๒๐๓	๐.๒๐๓																											

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ คำเป้าหมาย																				
	๓.๔ ถัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง หน่วย : ร้อยละ <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>๓๔</td><td>๓๓</td><td>๓๒</td><td>๓๑</td><td>๓๐</td></tr></table> ที่มา : รายงานการใช้พลังงานของประเทศ กระทรวงพลังงาน ๓.๕ อัตราการเคลื่อนตัวของรถบนถนนโครงข่ายทางหลวง หน่วย : กิโลเมตรต่อชั่วโมง <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>๗๘</td><td>๘๐</td><td>๘๕</td><td>๘๘</td><td>๘๙</td></tr></table> ที่มา : ทล.	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	๓๔	๓๓	๓๒	๓๑	๓๐	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	๗๘	๘๐	๘๕	๘๘	๘๙
พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒																	
๓๔	๓๓	๓๒	๓๑	๓๐																	
พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒																	
๗๘	๘๐	๘๕	๘๘	๘๙																	
เป้าประสงค์ที่ ๔ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจ ชุมชนอย่างทั่วถึง พอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น	๔.๑ ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงที่มีต่อการบริหารจัดการเชิงประสบการณ์ (Customer Experience Management) หน่วย : ร้อยละ <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>๘๕</td><td>๘๕</td><td>๘๕</td><td>๘๕</td><td>๘๕</td></tr></table> ที่มา : ทล. หมายเหตุ : เป็นการวัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวง ตั้งแต่ระดับ ๔ ขึ้นไป เพื่อสะท้อนผลการดำเนินงานในการปรับปรุงถนนในโครงข่ายความรับผิดชอบให้ผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจสูงสุด	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	๘๕	๘๕	๘๕	๘๕	๘๕										
พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒																	
๘๕	๘๕	๘๕	๘๕	๘๕																	

เป้าประสงค์

ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ ค่าเป้าหมาย

๔.๒ ร้อยละของผู้ใช้ถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบทที่มีการบริหารจัดการเชิงประสบการณ์ (Customer Experience Management)

หน่วย: ร้อยละ

พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
๘๕	๘๕	๘๕	๘๕	๘๕

ที่มา : ทช.

หมายเหตุ : เป็นการวัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบท ตั้งแต่ระดับ ๔ ขึ้นไป เพื่อสะท้อนผลการดำเนินงานในการปรับปรุงถนนในโครงข่ายความรับผิดชอบให้ผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจสูงสุด

๔.๓ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชน

หน่วย : ร้อยละ

	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
ขสมก.	๘๐	๘๐	๘๐	๘๐	๘๐
บขส.	๙๐	๙๐	๙๐	๙๐	๙๐
รฟท.	๘๐	๘๐	๘๐	๘๐	๘๐
รฟม.	๙๕	๙๕	๙๕	๙๕	๙๕

ที่มา : ขสมก. บขส. รฟท. และ รฟม.

หมายเหตุ : การวัดความพึงพอใจโดยรวมต่อการใช้บริการ ทั้งในประเด็นความตรงต่อเวลา การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำรถ เส้นทางที่ให้บริการ ความถี่ในการให้บริการ การให้ข้อมูลข่าวสารการเดินทาง อัตราค่าโดยสาร ฯลฯ

เป้าประสงค์

เป้าประสงค์ที่ ๕ :

ระบบบริหารจัดการการขนส่ง
และการจราจรที่มีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ คำเป้าหมาย

๕.๑ จำนวนโครงการของกระทรวงคมนาคมที่มีการบูรณาการและการบริหารจัดการโครงการระหว่างหน่วยงานในสังกัดและหน่วยงานภายนอก

พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
๑๒	๑๒	๑๓	๑๓	๑๔

หน่วย : โครงการ

ที่มา : สนย. สปค.

๕.๒ จำนวนผู้สำเร็จการศึกษา/ ฝึกอบรมจากสถาบันการศึกษาด้านการขนส่งของหน่วยงานในสังกัด

หน่วยงาน	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
จท.	๑๘๐	๑๘๐	๑๘๐	๑๘๐	๑๘๐
สบพ.	๑,๑๙๖	๑,๓๐๔	๑,๓๒๔	๑,๓๒๓	๑,๒๘๑

หน่วย: คน

ที่มา : จท. และ สบพ.

หมายเหตุ : จท. : จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

สบพ. : จำนวนผู้สำเร็จการศึกษา/ ฝึกอบรมจากสถาบันการบันพลเรือน

๕.๓ ระดับความสำเร็จของการดำเนินการโครงการพัฒนาระบบการประชุมทางไกลผ่านจอภาพแบบบูรณาการและการเชื่อมต่อระบบกล้องวงจรปิดของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๒

หน่วย: ร้อยละ

พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
๑๐๐	๑๐๐	na	na	na

ที่มา : ศทพ. สปค.

หมายเหตุ : วัดผลจากการดำเนินโครงการพัฒนาระบบการประชุมทางไกลผ่านจอภาพแบบบูรณาการและการเชื่อมต่อระบบกล้องวงจรปิดของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๒ ได้ผลงานร้อยละ ๑๐๐ ตามแผนที่กำหนดไว้ในแต่ละปี

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ คำเป้าหมาย										
	๕.๔ ระดับความสำเร็จของการดำเนินการโครงการพัฒนาฐานข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ หน่วย: ร้อยละ <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>na</td><td>๑๐๐</td><td>na</td><td>na</td><td>na</td></tr></table> ที่มา : ศพท. สปก. หมายเหตุ : วัดผลจากการดำเนินการพัฒนาฐานข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ โดยได้ผลงานร้อยละ ๑๐๐ ตามแผนที่กำหนดไว้ในแต่ละปี	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	na	๑๐๐	na	na	na
	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒						
	na	๑๐๐	na	na	na						
	๕.๕ ระดับความสำเร็จของการดำเนินการโครงการพัฒนาความปลอดภัยของทุขของกระทรวงคมนาคม หน่วย: ร้อยละ <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>na</td><td>๑๐๐</td><td>na</td><td>na</td><td>na</td></tr></table> ที่มา : ศพท. สปก. หมายเหตุ : วัดผลจากการดำเนินการพัฒนาความปลอดภัยของทุขของกระทรวงคมนาคม โดยได้ผลงานร้อยละ ๑๐๐ ตามแผนที่กำหนดไว้ในแต่ละปี	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	na	๑๐๐	na	na	na
พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒							
na	๑๐๐	na	na	na							
เป้าประสงค์ที่ ๒ : การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง ที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลของ การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี	๖.๑ ร้อยละเฉลี่ยการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงาน หน่วย: ร้อยละ <table><tr><td>พ.ศ. ๒๕๕๘</td><td>พ.ศ. ๒๕๕๙</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๐</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๑</td><td>พ.ศ. ๒๕๖๒</td></tr><tr><td>๙๐</td><td>๙๐</td><td>๙๐</td><td>๙๐</td><td>๙๐</td></tr></table> ที่มา : ศพท. สปก.	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	๙๐	๙๐	๙๐	๙๐	๙๐
พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒							
๙๐	๙๐	๙๐	๙๐	๙๐							

เป้าประสงค์

ตัวชี้วัดเป้าประสงค์/ ค่าเป้าหมาย

๖.๒ ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนบูรณาการการติดตามโครงสร้างการสำคัญของกระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
๑๐๐	๑๐๐	na	na	na

หน่วย: ร้อยละ

ที่มา : ศพท. สปค.

หมายเหตุ : วัดผลจากการดำเนินงานโครงการติดตามโครงสร้างการสำคัญของ คค. ได้ผลงานร้อยละ ๑๐๐ ตามแผนที่กำหนดไว้ในแต่ละปี

๖.๓ ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการศึกษาออกแบบระบบบูรณาการงานอิเล็กทรอนิกส์ของกระทรวงคมนาคม และพัฒนาระบบงานอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒
na	๑๐๐	๑๐๐	na	na

หน่วย: ร้อยละ

ที่มา : ศพท. สปค.

หมายเหตุ : วัดผลจากการดำเนินงานโครงการศึกษาออกแบบระบบบูรณาการงานอิเล็กทรอนิกส์ของกระทรวงคมนาคมและพัฒนาระบบงานอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ผลงานร้อยละ ๑๐๐ ตามแผนที่กำหนดไว้ในแต่ละปี

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๘