

**รายละเอียดตัวชี้วัดการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพ
ในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566**

กระทรวงคมนาคม

Strategic KPIs

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

- 1. จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย
- 2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำ โดย Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI)
- 3. อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน
- 4. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)
- 5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)
- 6. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
- 7. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
- 8. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)*

แผนการปฏิรูปประเทศ

ไม่มีตัวชี้วัดในแผนการปฏิรูปประเทศ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (ค่าเป้าหมาย)

ไม่มีตัวชี้วัดในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เป้าหมาย : 2 ท่าเรือ
เป้าหมาย : 1 ใน 50
เป้าหมาย: อันดับที่ 41
เป้าหมาย: น้อยกว่า ร้อยละ 12
เป้าหมาย: 25 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.50
เป้าหมาย: ร้อยละ 4
เป้าหมาย: กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30 เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5
เป้าหมาย: ไม่น้อยกว่า 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน

จำนวน 8 ตัวชี้วัด

หมายเหตุ: ตัวอักษรสีน้ำเงิน หมายถึง ควรกำหนดเป็น Joint KPIs; ตัวอักษรสีแดง หมายถึง ตัวชี้วัดเทียบเคียง (Proxy) ของ สศช.
อื่น ๆ หมายถึง ตัวชี้วัดที่สำนักงาน ก.พ.ร. เสนอ; * หมายถึง ตัวชี้วัดนี้รายงานผลโดยหน่วยงานอื่น ** ตัวชี้วัดจากการปรับปรุงโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการ

เงื่อนไข : Strategic KPIs สามารถปรับเปลี่ยนได้ในกรณี
(1.) สศช. มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดภายในแผนแม่บทฯ
(2) ตัวชี้วัดตามแผนการปฏิรูปประเทศ บรรลุผลสำเร็จแล้ว

สรุปความเชื่อมโยงตัวชี้วัด กระทรวงคมนาคม



การติดตาม Strategic KPIs และ Joint KPIs

Strategic KPIs 8 ตัวชี้วัด
Joint KPIs 2 ตัวชี้วัด

Joint KPIs

การประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจก (MtCO₂eq)

ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย
2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำโดย (TTCI)
3. อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน
4. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)
5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)
6. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
7. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
8. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)

อื่นๆ : Joint KPIs

การประเมินผลตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพ

สป.กระทรวงคมนาคม
Strategic KPIs 4 ตัวชี้วัด
Joint KPIs - ตัวชี้วัด

สป. คค. จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย	สป. คค. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	สป. คค. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	สป.คค. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน
--	---	--	---

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Strategic KPIs 2 ตัวชี้วัด
Joint KPIs 1 ตัวชี้วัด

สนช. การประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจก (MtCO₂eq)	สนช. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ	สนช. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ)
--	--	---

กรมทางหลวง
Strategic KPIs 3 ตัวชี้วัด
Joint KPIs - ตัวชี้วัด

กรมทางหลวง อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน	กรมทางหลวง ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)	กรมทางหลวง จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข
---	--	---

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็นการกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก , **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน (Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุความเชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของกรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สคช. กำหนด เป็นต้น , **ตัวหนังสือสีม่วง** หมายถึง

สรุปความเชื่อมโยงตัวชี้วัด กระทรวงคมนาคม

การติดตาม Strategic KPIs และ Joint KPIs

Strategic KPIs 8 ตัวชี้วัด

Joint KPIs 2 ตัวชี้วัด

Joint KPIs

การประเมินผลกระทบจากเรือนกระจก(MiCO2eq)

ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)

7. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)

8. อัตรา 1 แสนคน ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร)

อื่นๆ : Joint KPIs

การประเมินผลตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพ

กรมทางหลวงชนบท

Strategic KPIs 4 ตัวชี้วัด

Joint KPIs 1 ตัวชี้วัด

กรมทางหลวงชนบท

ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว

กรมทางหลวงชนบท

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

กรมทางหลวงชนบท

KPI : จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข

กรมทางหลวงชนบท

KPI : ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงชนบทที่มีค่าดัชนีความชำรุดสึกกร่อนผิวทาง (IRI ไม่เกิน 4.0)

กรมการขนส่งทางบก

Strategic KPIs 4 ตัวชี้วัด

Joint KPIs - ตัวชี้วัด

กรมการขนส่งทางบก

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

กรมการขนส่งทางบก

KPI : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง (ราย)

กรมการขนส่งทางบก

KPI : ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS

กรมการขนส่งทางบก

KPI : ร้อยละของผู้ใช้งานระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

กรมเจ้าท่า

Strategic KPIs 6 ตัวชี้วัด

Joint KPIs - ตัวชี้วัด

กรมเจ้าท่า

จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย

กรมเจ้าท่า

KPI : ระดับความสำเร็จของการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลา ให้มีระดับค่าเฉลี่ยของเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัยเฉลี่ยตามที่กำหนด

กรมเจ้าท่า

KPI : ร้อยละของจำนวนเรือที่ผิดกฎหมายในน่านน้ำไทยต่อจำนวนเรือที่ตรวจ

กรมเจ้าท่า

KPI : อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด

กรมเจ้าท่า

KPI : สัดส่วนการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control) เทียบกับจำนวนเรือสินค้าและเรือโดยสารที่ขึ้นลงต่างประเทศ

กรมเจ้าท่า

KPI : ระดับความสำเร็จของการตรวจสอบสิ่งส่งล้าสำเนาในระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล้งสำล้า

หมายเหตุ: ตัวหนังสือสีส้ม หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็นการกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก , ตัวหนังสือสีแดง หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน (Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุความเชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ ด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นการกิจหลักของกรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สศช. กำหนด เป็นต้น , ตัวหนังสือสีม่วง หมายถึง ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี) ตัวหนังสือสีน้ำเงิน หมายถึง ตัวชี้วัดซึ่งเคยผ่านการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

สรุปความเชื่อมโยงตัวชี้วัด กระทรวงคมนาคม

การติดตาม Strategic KPIs และ Joint KPIs

Strategic KPIs 8 ตัวชี้วัด
Joint KPIs 2 ตัวชี้วัด

Joint KPIs

การประเมินผลกระทบก๊าซเรือนกระจก(MtCO2eq)

ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)

7. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)

8. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)

อื่นๆ : Joint KPIs

การประเมินผลตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพ

กรมท่าอากาศยาน
Strategic KPIs 3 ตัวชี้วัด
Joint KPIs - ตัวชี้วัด

กรมท่าอากาศยาน

ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในภูมิภาคในสังกัดกรมท่าอากาศยาน

กรมท่าอากาศยาน

เครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD)

กรมท่าอากาศยาน

การดำเนินการตามกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะ

กรมการขนส่งทางราง

Strategic KPIs 4 ตัวชี้วัด
Joint KPIs - ตัวชี้วัด

กรมการขนส่งทางราง

ความสำเร็จของโครงการรถไฟทางคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

กรมการขนส่งทางราง

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)

กรมการขนส่งทางราง

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง

กรมการขนส่งทางราง

ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งโครงข่าย

กรมการขนส่งทางราง

KPI : จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็นภารกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก , **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน (Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุความเชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของกรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สชข. กำหนด เป็นต้น , **ตัวหนังสือสีม่วง** หมายถึง ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี) , **ตัวหนังสือสีน้ำเงิน** หมายถึง ตัวชี้วัดขับเคลื่อนการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

รายละเอียดร่างตัวชี้วัด ปิงบประมาณ พ.ศ. 2566

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สรุปรายการตัวชี้วัดของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือ
ท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการคมนาคมทางบก
และทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถ
ในการแข่งขันด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุน
โลจิสติกส์ของประเทศ
ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวล
รวมในประเทศ (เฉลี่ย
ร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพ
ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง
ประเทศของประเทศ
ไทย (อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทางรางต่อปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

7. สัดส่วน
การเดินทางด้วยระบบ
ขนส่งสาธารณะในเขต
เมืองต่อการเดินทางใน
เมืองทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

อื่นๆ : Joint KPIs

8. อัตราผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทาง
ถนน (คนต่อ
ประชากร 1 แสน
คน)

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

1 การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)

1.1 Functional KPIs

1. จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย
2. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
3. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
 - 3.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ) (กรุงเทพฯ และปริมณฑล)
 - 3.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ) (เมืองหลัก)
4. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

1.2 Joint KPIs

2 การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)

- 2.1. การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล
- 2.2 การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

ร้อยละ 20

ร้อยละ 15

ร้อยละ 10

ร้อยละ 10

ร้อยละ 15

ร้อยละ 15

ร้อยละ 15

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็นภารกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก, **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน (Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้อง
ระบุความเชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของกรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สศช. กำหนด เป็นต้น ,
ตัวหนังสือสีม่วง หมายถึง ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี), **ตัวหนังสือสีน้ำเงิน** หมายถึง ตัวชี้วัดขับเคลื่อนการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

ตัวชี้วัดที่ 1 จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย

คำอธิบาย :

- การเพิ่มจำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยถือเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำของประเทศ ซึ่งการบรรลุเป้าหมายจำเป็นต้องมีปัจจัยแวดล้อมที่ครอบคลุมประเด็นสำคัญ อาทิ (1) การเพิ่มศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ท่าเรือ (2) การสร้างภาคีร่วมพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง (3) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่หลังท่า และ (4) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าเรือ
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งเรือสำราญ เรือยอร์ชและเรือสปีดโบ๊ต โดยสนับสนุนการจัดทำแผนพัฒนาร่วมกับภาคเอกชน เช่น การกำหนดที่ตั้งท่าเรือสำราญทั้งแบบท่าเรือหลัก และท่าเรือแวะพักในฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน จากพื้นที่ที่มีศักยภาพ อาทิ พัทยา ภูเก็ต รวมถึงการสร้างแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับท่าเรือดังกล่าว (ข้อมูลตามยุทธศาสตร์จัดสรรงบประมาณปี 2566)
- ผลการดำเนินงาน 2563-2565 กรมเจ้าท่าเข้าร่วมแผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2563 พัฒนาท่าเรือประกอบด้วย ปี 2563 ศึกษาเพื่อพัฒนาท่าเรือครุฑ 3 แห่ง (สมุย อ่าวไทย และ อันดามัน) ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือที่เกาะพะงัน 2 แห่ง จ.สุราษฎร์ธานี (ท้องศาลา และ หาดริน) จะแล้วเสร็จ ธันวาคม 2565 ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือปากคลองจิสดา จ.กระบี่ 1 แห่ง จะแล้วเสร็จ กันยายน 2565 ปี 2564 ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือปะทิว จ.ชุมพร จะแล้วเสร็จ กันยายน 2565 ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือสมุย 1 แห่ง จ.สุราษฎร์ธานี จะแล้วเสร็จ ธันวาคม 2566 ปี 2565 ก่อสร้างท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่วัดช้างค้ำ (วัดกุฎีจีน) กรุงเทพฯ แล้วเสร็จเมื่อ มิถุนายน 2565 ก่อสร้างท่าเรือในคลองบางหลวง ที่วัดโบสถ์อินทราสารเพชร กรุงเทพฯ จะแล้วเสร็จ สิงหาคม 2565 ก่อสร้างท่าเรืออ่าวมะขามป้อม จ.ระยอง จะแล้วเสร็จกันยายน 2566
- วิธีการวัดและวิธีคำนวณ : จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยปีปัจจุบัน
- นักท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ หมายถึง นักท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในกลุ่มน้ำสำคัญ ที่มีการค้างคืนอย่างน้อยหนึ่งคืน

เป้าหมาย ปี 2566 : 2 ท่าเรือ

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570				
2561	*2562	*2563	*2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
-	-	-	-	n/a	2 ท่าเรือ	2 ท่าเรือ	1 ท่าเรือ		

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ดำเนินการตามแผนได้ร้อยละ 80 และดำเนินการแล้วเสร็จ 2 ท่าเรือ	ดำเนินการตามแผนได้ร้อยละ 90	ดำเนินการตามแผนได้ร้อยละ 100

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน)

- คค. ติดตามผลการดำเนินงาน โดยให้ จท. รายงานผลการดำเนินการรอบ 3 เดือน และ 6 เดือน ตามรูปแบบที่ คค. กำหนด เพื่อให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการดำเนินงานหรือการแก้ไขปัญหาจากการดำเนินโครงการ
- ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 55.76

รหัส : 050402

หน้าหลัก
20



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว

แผนแม่บทย่อย : การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
2 ท่าเรือ	4 ท่าเรือ	6 ท่าเรือ	8 ท่าเรือ

เงื่อนไข : จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยตามที่ จท. ได้รับจัดสรรงบประมาณให้ดำเนินงาน ตามเอกสารงบประมาณปีงบประมาณ 2566

หมายเหตุ : ตามเอกสารงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รับงบประมาณในการพัฒนา 2 ท่าเรือ (ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือที่เกาะพะงัน 2 แห่ง จ.สุราษฎร์ธานี (ท้องศาลา และ หาดริน))

ผู้รับผิดชอบการรายงานผล : กรมเจ้าท่า (รายงาน) , กระทรวงคมนาคม (เจ้าภาพ จ.3)

ช่วงเวลารายงานผล : ทุก 1 ปี

ตัวชี้วัดที่ 1 จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย (ต่อ)

แผนการดำเนินการตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66) : คค.(กยผ.) ติดตามผลการดำเนินงาน และให้ข้อเสนอแนะในรอบ 3 – 6 – 9 - 12 เดือน

ที่	กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566											
		ต.ค. 65	พ.ย.65	ธ.ค.65	ม.ค.66	ก.พ.66	มี.ค.66	เม.ย.66	พ.ค.66	มิ.ย.66	ก.ค.66	ส.ค.66	ก.ย.66
	คค. (กยผ.) ติดตามผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงาน												
1	ก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยว อ. เกาะพะงัน จ. สุราษฎร์ธานี (ธ.ค. 65)	80	90	100									
2	ก่อสร้างท่าเรือหาดรีน อ. เกาะพะงัน จ. สุราษฎร์ธานี (ธ.ค. 65)	80	90	100									
3	ติดตามความก้าวหน้าของงานก่อสร้างท่าเรือเกาะสมุย (ท่าล่าง) อ. เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี 1 แห่ง	26.4	31.8	36.9	43.2	48.6	53.3	64.6	72.4	77.8	79	81.7	84.4
4	ติดตามความก้าวหน้าของงานก่อสร้างท่าเรืออ่าวมะขามป้อม อ. แกลง จ. ระยอง 1 แห่ง	2.07	2.15	6.82	11.48	16.15	20.81	25.48	30.14	34.81	41.62	51.27	68.79
5	ความสำเร็จในการลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างท่าเรือเกาะกูด 1 แห่ง (มี.ค. 66)	60	70	80	80	90	100						
6	การรายงานผลการอนุญาตสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวส่ง คค.	8	16	24	32	40	50	58	62	70	78	86	100
	แผนงาน (ร้อยละ)	9.60	11.23	13.01	6.24	7.29	8.39	5.54	6.31	6.98	7.58	8.35	9.48
	แผนงานสะสม (ร้อยละ)	9.60	20.83	33.84	40.08	47.37	55.76	61.30	67.61	74.59	82.18	90.52	100.00

หมายเหตุ : การก่อสร้างท่าเรืออ่าวมะขามป้อม ต้องมีการเสนอปรับแผนฯ เนื่องจากกรมธนารักษ์ที่เป็นเจ้าของพื้นที่ยังไม่ได้อนุญาตให้เข้าพื้นที่ ซึ่งอาจจะมีการขยายเวลาออกไปอีก ทั้งนี้ตัวเลขของการดำเนินงาน อาจจะมีการปรับเปลี่ยนอีกครั้ง

ตัวชี้วัดที่ 2 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)

รหัส : 070103

หน้า
15

คำอธิบาย :

- การเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งของประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งจะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน
- ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศ (1) หมายถึง ปริมาณการขนส่งสินค้าที่อาศัยระบบรางภายในประเทศในการขนส่ง (หน่วย: ล้านตัน)(ข้อมูลจาก ขร.และ รฟท.)
- ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ หมายถึง ผลรวมปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ข้อมูลจากการประมาณการปริมาณขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมดด้วยแบบจำลอง (National Model : NAM) สนข.)
- วิธีการวัดและวิธีการคำนวณ :
$$\text{สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (\%)} = \frac{\text{ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางทั้งหมดภายในประเทศ}}{\text{ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ}} \times 100$$
- รายงานข้อมูลสัดส่วนการขนส่งสินค้าในปีงบประมาณ จัดทำโดยใช้ข้อมูลผลการดำเนินงานตามปีปฏิทินย้อนหลังหนึ่งปี

เป้าหมาย ปี 2566 : ร้อยละ 4

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570				
*2561	*2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
n/a	ร้อยละ 1.24	ร้อยละ 1.22	ร้อยละ 1.4	1.44	ร้อยละ 1.53	ร้อยละ 7			

- ผลการดำเนินงานต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 (ร้อยละ 4)
- ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline) คือ ข้อมูลผลการดำเนินงานตามปีปฏิทินย้อนหลังหนึ่งปี

ผลการวิเคราะห์สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง ปี 2565 (ผลของปีปฏิทิน 2564)
ข้อมูลจาก หนังสือ ศทท. ที่ คค 0804.3/349 ลงวันที่ 14 มิถุนายน 2565
(ข้อมูลผลการดำเนินงาน รฟท. ปีปฏิทิน 2564)

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
1.35 = (1.22+1.40+1.44)/3 (ค่าเฉลี่ยผลการดำเนินงาน 3 ปี ย้อนหลัง)	1.44 (ผลการดำเนินงานที่ดีที่สุด 3 ปีย้อนหลัง)	1.53 = 1.44+(1.44-1.35) (เป้าหมายมาตรฐาน + Interval ระหว่างเป้าหมายขั้นมาตรฐานและขั้นต้น)

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน)

- คค. สั่งการ/ให้ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการในช่วง 6 เดือนหลัง ตามรายงานความก้าวหน้า

เงื่อนไข : สนข. จัดทำรายงานความก้าวหน้า (6 เดือน) เสนอ คค. พิจารณา



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
ร้อยละ 4	ร้อยละ 7	ร้อยละ 8	ร้อยละ 10
เป้าหมายตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566		ร้อยละ 4	

ตัวชี้วัดที่ 2 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ) (ต่อ)

แผนการดำเนินงาน (รวบรวมข้อมูล) : คค. (กยผ.) ติดตามผลการดำเนินงาน และให้ข้อเสนอแนะในรอบ 6 และ 12 เดือน

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา											
	พ.ศ. 2565			พ.ศ. 2566								
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
คค.(กยผ.) กำกับดูแลให้ สนข. ดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้ ดังนี้												
เป้าหมายการดำเนินงาน												
คค. สั่งการ/ให้ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการในช่วง 6 เดือนหลัง ตามรายงานความก้าวหน้า (สนข. เสนอ คค. พิจารณา) (6 เดือน)												
คค. สั่งการ/ให้ข้อเสนอแนะ ตามรายงานการวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศ (สนข. เสนอ คค. พิจารณา) พร้อมทั้งประเมินผลการดำเนินการ และให้ข้อเสนอแนะ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (12 เดือน)												

ตัวชี้วัดที่ 3.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ) (กรุงเทพฯ และปริมณฑล)

คำอธิบาย :

- การเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมือง ส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น
- วิธีการจัดเก็บ : สนข. เป็นหน่วยงานรวบรวมข้อมูลปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ภายในวันที่ 31 กรกฎาคม ของทุกปี) ประกอบด้วย
 - ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS จาก BTS
 - ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT (สายสีน้ำเงิน+สีม่วง) จาก รฟม.
 - ปริมาณผู้โดยสาร รถไฟฟ้า ARL จาก รฟฟท.
 - ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BRT จาก กรุงเทพมหานคร
 - ปริมาณผู้โดยสารรถประจำทาง (รถโดยสารธรรมดา และรถโดยสารปรับอากาศ) จาก ขสมก. และรถร่วมเอกชน (รถโดยสารธรรมดา) รถร่วมเอกชน (รถโดยสารปรับอากาศ) รถมินิบัส รถโดยสารปริมณฑล รถสองแถว และรถตู้ จาก ขบ.
 - ปริมาณผู้โดยสารทางเรือ จาก จท.
- วิธีการวัดและวิธีการคำนวณ : การประเมิน 12 เดือน (ผลการดำเนินงานปีปฏิทิน ตั้งแต่ 1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 65) :

สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ) = $\frac{\text{ผลรวมปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ}}{\text{ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อคน (Trip rate)}}$

ปริมาณผู้โดยสารรวม (PT + PV)

หมายเหตุ - ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อคน (Trip rate) ใช้ข้อมูลจากผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองของที่ปรึกษาโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (โครงการ BTDS) ของที่ปรึกษา สนข.

- ปริมาณผู้เดินทางรวม (Public Transport (PT) + Private (PV)) ใช้ข้อมูลจากผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองของที่ปรึกษาจากโครงการ BTDS ของที่ปรึกษา สนข.

เป้าหมาย ปี 2566 : กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570				
2561	2562	*2563	*2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	กรุงเทพฯ และปริมณฑล		กรุงเทพฯ และปริมณฑล		
20.55	17.90	19.42	15.62	8.27	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 14.44		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 40		

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline) คือ ข้อมูลผลการดำเนินงานตามปีปฏิทินย้อนหลังหนึ่งปี

(ข้อมูลผลการดำเนินงานปีปฏิทิน 2564)

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
X (ผลการดำเนินงานปี 65)	ร้อยละ Y (ค่าเฉลี่ย 3 ปี (63 - 65))	ร้อยละ 19.42 (ค่าที่ดีที่สุด 3 ปี (63 - 65))

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ค.ค. 65 – มี.ค. 66) (แบบแผนการดำเนินงาน)

- คค. สั่งการ/ให้ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการในช่วง 6 เดือนหลัง ตามรายงานความก้าวหน้า

เงื่อนไข : สนข. จัดทำรายงานความก้าวหน้า (6 เดือน) เสนอ คค. พิจารณา

รหัส : 070104

น้ำหนัก 10

ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาค

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 40	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 50	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 60
เป้าหมายตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566		กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30	

สนข. รายงานว่าผลการดำเนินงานของปี 2565 จะออกในไตรมาสที่ 2 ของปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ดังนั้นจึงไม่สามารถระบุค่าเป้าหมายขั้นต้นและขั้นมาตรฐานได้ ณ วันที่ 17 ตุลาคม 2565

ตัวชี้วัดที่ 3.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ) (กรุงเทพฯ และปริมณฑล) (ต่อ)

แผนการดำเนินงาน : คค. (กยผ.)

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา								
	ปี พ.ศ. 2566								
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
คค. (กยผ.) กำกับดูแลให้ สนข. ดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้ ดังนี้									
1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดส่งข้อมูลปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ณ สิ้นปี 2565 (ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน)									
2. รวบรวม ตรวจสอบข้อมูลจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบการประมวลผลสัดส่วนขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
3. วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางทั้งหมดจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
4. ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
5. จัดทำรายงานผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
เป้าหมายการดำเนินงาน									
• คค. สั่งการ/ให้ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการในช่วง 6 เดือนหลัง ตามรายงานความก้าวหน้า (สนข. เสนอ คค. พิจารณา) (6 เดือน)									
• คค. สั่งการ/ให้ข้อเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการ ตามรายงานผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สนข. เสนอ คค. พิจารณา) พร้อมทั้งประเมินผลการดำเนินการ และให้ข้อเสนอแนะ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (12 เดือน)									

ตัวชี้วัดที่ 3.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) (เมืองหลัก) รหัส : 070104

คำอธิบาย :

- เป็นการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาคจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมือง ส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น
- วิธีการจัดเก็บ : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

1. กรุงเทพฯ และปริมณฑล = $\frac{\text{ปริมาณระบบขนส่งสาธารณะ} / \text{ค่าเฉลี่ยต่อเที่ยว (คน-เที่ยวต่อวัน) (model)}}{\text{ปริมาณผู้โดยสารรวม (Model)}}$

2. เมืองหลักในภูมิภาค = $\frac{\text{ค่าเฉลี่ยปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (คน/เดือน)} \times 100}{\text{ค่าเฉลี่ยปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลัก (คน/เดือน)}}$

(เชียงใหม่, พิษณุโลก, นครราชสีมา, อุตรธานี, ขอนแก่น, ภูเก็ต, สงขลา)

เป้าหมาย ปี 2566 : เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570				
2561	2562	*2563	*2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่าร้อยละ 2	เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่าร้อยละ 10			

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
- มีฐานข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (%) ทั้ง 7 จังหวัด และนำเสนอผู้บริหาร สนข./คค. - ประมวลวิเคราะห์ข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค(%) ทั้ง 7 จังหวัด และนำเสนอผู้บริหาร สนข./คค.	เมืองหลักในภูมิภาคมีสัดส่วนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 2 (7 จังหวัด : เชียงใหม่, พิษณุโลก, นครราชสีมา, อุตรธานี, ขอนแก่น, ภูเก็ต, สงขลา)	เมืองหลักในภูมิภาคมีสัดส่วนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5 (7 จังหวัด : เชียงใหม่, พิษณุโลก, นครราชสีมา, อุตรธานี, ขอนแก่น, ภูเก็ต, สงขลา)
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน)		
คค. มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาคทั้ง 7 จังหวัดตามผลการวิเคราะห์ของ สนข.		



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาค

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20
เป้าหมายตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566		เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5	

ตัวชี้วัดที่ 3.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) (เมืองหลัก) (ต่อ)

แผนการดำเนินงาน : คค. (กยผ.) กำกับดูแลให้ สนข. ดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้ ดังนี้

ตัวชี้วัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566													
แผนการปฏิบัติงาน "การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองหลักและภูมิภาค"													
ลำดับที่	ผลผลิต/กิจกรรม	ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4		
		ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65	ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มิ.ย. 66	ก.ค. 66	ส.ค. 66	ก.ย. 66
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)													
1	จัดทำขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	←→											
2	จัดทำร่างแบบสอบถามปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่จังหวัดนำร่อง ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) พร้อมทั้งติดตามข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจังหวัดนำร่อง 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดนครราชสีมา	←→											
3	ประสานหน่วยงานภายในจังหวัดเบื้องต้นเพื่อบูรณาการการทำงานร่วมกัน	←→											
	3.1) ติดต่อประสานงานกับขนส่งจังหวัด เพื่อขอข้อมูลเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ เช่น เส้นทางเดินรถหมวด 1 และ 4 ของจังหวัด ประเภทรถโดยสารสาธารณะ ข้อมูลผู้ประกอบการ จำนวนเที่ยวการเดินทางรถต่อวัน จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการ ในปัจจุบัน ข้อมูลรถส่วนบุคคลแต่ละประเภทที่จดทะเบียนในจังหวัดไม่น้อยกว่า 3 ปีย้อนหลัง เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล	←	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.2) ติดต่อประสานงานกับแขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อขอข้อมูลปริมาณการเดินทางในเขตเมือง	←	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	เสนอ คค. เพื่อมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาคทั้ง 7 จังหวัด				←→								
	4.1) สนข. จัดทำหนังสือเสนอ คค. เพื่อพิจารณาสั่งการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม) รวมถึงจัดทำหนังสือเชิญประชุมตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางฯ ครั้งที่ 1/2566 ไปยังหน่วยงานที่				←	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.2) สนข. จัดประชุมเพื่อกำหนดแนวทาง/รูปแบบการจัดเก็บข้อมูลร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 1/2566				←	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.3) สนข. จัดทำรายงานการประชุมฯ ไปถึง สปค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขบ. ทล. ทช. และ รฟม. เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป							←	→				
5	ประสานหน่วยงานภายในจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรวบรวมข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคและปริมาณการเดินทางทั้งหมดเป็นระยะ				←→								
	- ขบ. ทล. ทช. รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ดำเนินการเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมถึงปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (จังหวัดนำร่อง) (หน่วย : เที่ยว-คนต่อวัน)				←	-	-	-	-	-	-	-	-
6	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวบรวมได้ให้ คค. และ สนข.				←→								
	6.1) ขบ. ทล. ทช. รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ รายงานข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมถึงปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (จังหวัดนำร่อง) (หน่วย : เที่ยว-คนต่อวัน)				←	-	-	-	-	-	-	-	-
	6.2) สนข. ประมวลวิเคราะห์ข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค(%) ครบทั้ง 7 จังหวัด และนำเสนอผู้บริหาร สนข./ คค. และนำเสนอผู้บริหาร สนข./คค.												←→

ตัวชี้วัด 4 : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)

คำอธิบาย :

- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน เป็นตัวชี้วัดที่บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข
- ผู้เสียชีวิต หมายถึง ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน นับตั้งแต่เกิดเหตุจนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงการเสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุระหว่างนำส่งโรงพยาบาล ที่ห้องฉุกเฉินระหว่างส่งต่อ (Refer) กรณี Admitted เสียชีวิตในตึกผู้ป่วยภายใน 24 ชม. และเสียชีวิตในตึกผู้ป่วยหลัง 24 ชม. จนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงชกกลับไปตายที่บ้าน ทั้งนี้ ให้นับข้อมูลรวมทุกกลุ่มอายุโดยใช้ข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด)
- อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การชนหรืออุบัติเหตุการมีพาหนะที่กำลังเคลื่อนที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง ซึ่งเกิดบริเวณทางตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก รวมทั้งทางส่วนบุคคล เป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหาย หรือมีผู้บาดเจ็บ หรือมีผู้เสียชีวิต ไม่รวมทางน้ำและทางอากาศ รหัส ICD10 (V01-V89)

วิธีการดำเนินงาน :

จากการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2563 ได้นำผลการประชุมระดับโลก ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 (3rd Global Ministerial Conference on Road Safety : Achieving Global Goals 2030, Stockholm, 19-20 February 2020 โดยในปฎิญญา Stockholm มีการกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลง ร้อยละ 50 ภายในปี 2573 ประกอบกับตัวชี้วัดแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีกำหนดให้อัตราการเสียชีวิตไม่เกิน 12 ต่อประชากรแสนคน ภายในปี 2570 สปค. ได้ให้ความสำคัญ ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2565-2570) และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

- สปค. นำเป้าหมายระดับโลก (12 Global Road Safety Performance Targets) มาเป็นกรอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- สปค. มอบหมายให้คณะกรรมการ 8 ชุดภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมาย (target) ที่เกี่ยวข้อง พร้อมกำหนดตัวชี้วัด(Indicator) และกำกับการทำงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
- สปค. มอบหมายให้คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผล (คณะกรรมการชุดที่ 6) ติดตามการดำเนินงาน รวมทั้งประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม และให้รายงานความคืบหน้าต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นรายไตรมาส

Joint KPIs ภายในกระทรวง
(กรม คร./สป.สธ) และ
ข้ามกระทรวง

รหัส : 070105

น้ำหนัก
15

Joint KPIs



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
12 คนต่อประชากร 1 แสนคน	12 คนต่อประชากร 1 แสนคน	8 คนต่อประชากร 1 แสนคน	5 คนต่อประชากร 1 แสนคน

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

ประชาชนได้รับการป้องกัน และลดอัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือพิการจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อการมีคุณภาพชีวิตในการเดินทางที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 4 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน) (ต่อ)

สูตรการคำนวณ : (ประเมิน 12 เดือน)

$$= \frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ตั้งแต่ 1 ก.ค. 65 - 30 มิ.ย.66)} \times 100,000}{\text{จำนวนประชากรกลางปี พ.ศ. 2565}}$$

วิธีการจัดเก็บข้อมูล : บูรณาการจาก 3 ฐาน ประกอบด้วย

- 1. กระทรวงสาธารณสุข จากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย ของกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
- 2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากข้อมูลในระบบ Crime
- 3. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จากข้อมูล e-claim

โดยแต่ละหน่วยงานจะจัดส่งข้อมูลเข้าระบบบูรณาการข้อมูล ทุก 3 เดือน ซึ่งข้อมูลที่ส่งเข้าระบบในแต่ละรอบ จะทำการ update ข้อมูลที่ผ่านมา ตั้งแต่เดือนมกราคมจนถึงปัจจุบันและระบบจะทำการประมวลผล และตัดข้อมูลที่ซ้ำซ้อนออก สามารถเข้าไปดูรายงานเป็นรายจังหวัดได้ใน website : <http://dip.ddc.moph.go.th/new>

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต่ำ (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
26.92 คนต่อประชากร 1 แสนคน	26.13 คนต่อประชากร 1 แสนคน	25.34 คนต่อประชากร 1 แสนคน
<u>เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (1 ก.ค.65 - 31 ธ.ค.65)</u> 12.78 คนต่อประชากร 1 แสนคน		

Joint KPIs ภายในกระทรวง
(กรม คร./สป.สธ) และ
ข้ามกระทรวง

น้ำหนัก
15

Joint
KPIs

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline) : ตั้งแต่ 1 ก.ค. - 30 มิ.ย.					ค่าเป้าหมาย
2561 *	2562 *	2563 *	2564 *	2565	2566
31.74 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	30.57 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	27.14 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	27.85 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	N/A	26.13 คน ต่อประชากร 1 แสนคน
Median 59-63 = 30.74 คนต่อประชากร 1 แสนคน					

หมายเหตุ : * ข้อมูลจาก รายงานผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2564

Baseline Median 59-63	ค่าเป้าหมาย Roadmap ปี 2564 - 2573									
	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573
	(ลดลง 5%)	(ลดลง 10%)	(ลดลง 15%)	(ลดลง 20%)	(ลดลง 25%)	(ลดลง 30%)	(ลดลง 35%)	(ลดลง 40%)	(ลดลง 45%)	(ลดลง 50%)
30.74	29.20	27.66	26.13	24.59	23.05	21.52	19.98	18.44	16.91	15.37

เงื่อนไข : -

หมายเหตุ : ด้วย SDGs กำหนดทศวรรษความปลอดภัยปี 64-73 จึงต้องใช้ข้อมูลปี 63 เป็น baseline แต่ปี 63 มีการระบาดของ COVID-19 ทำให้ข้อมูลตายน้อยกว่าความเป็นจริง จึงขอใช้ค่ามัธยฐาน (Median) 5 ปี (59-63) เป็น Baseline แทน และตั้งเป้าให้ลดลงปีละ 5%

ผู้รับผิดชอบการรายงานผล : กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (เป็น Joint KPI ระหว่างกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคม ข้อมูลจาก Injury Data Collaboration Center (IDCC))

ช่วงเวลารายงานผล : รายไตรมาสและรายปี

รายละเอียดร่างตัวชี้วัด ปิงบประมาณ พ.ศ. 2566

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สรุปรายการตัวชี้วัดของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือ
ท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการคมนาคมทางบก
และทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถ
ในการแข่งขันด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุน
โลจิสติกส์ของประเทศ
ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวล
รวมในประเทศ (เฉลี่ย
ร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพ
ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง
ประเทศของประเทศ
ไทย (อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทางรางต่อปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

7. สัดส่วน
การเดินทางด้วยระบบ
ขนส่งสาธารณะในเขต
เมืองต่อการเดินทางใน
เมืองทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

อื่นๆ : Joint KPIs

8. อัตราผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทาง
ถนน (คนต่อ
ประชากร 1 แสน
คน)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

1 การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)

1.1 Functional KPIs

1. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ
2. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ)
 - 2.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ) (กรุงเทพฯและปริมณฑล)
 - 2.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ) (เมืองหลัก)

1.2 Joint KPIs

1. การประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจก (MtCO2eq)

2 การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)

- 2.1 การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล
- 2.2 การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

ร้อยละ 20

ร้อยละ 20
ร้อยละ 20

ร้อยละ 10

ร้อยละ 15

ร้อยละ 15

Joint KPIs by Agenda

การประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจก
(MtCO2eq)

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็นภารกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก, **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน (Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุความเชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของกรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สศช. กำหนด เป็นต้น, **ตัวหนังสือสีม่วง** หมายถึง ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี), **ตัวหนังสือสีน้ำเงิน** หมายถึง ตัวชี้วัดขับเคลื่อนการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

ตัวชี้วัดที่ 1 : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

รหัส : 070101

หน้าหลัก
20

Proxy
KPIs

คำอธิบาย :

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หมายถึง มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี
- มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นการประเมินมูลค่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านโลจิสติกส์ ที่เกิดจากการใช้บริการของผู้ประกอบการ ประกอบไปด้วย ผลรวมมูลค่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการ
- (1) มูลค่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศไทย หมายถึง ผลรวมมูลค่าการขนส่งสินค้าทางท่อ ทางราง ทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง และบริการไปรษณีย์และการสื่อสาร
- (2) มูลค่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังของประเทศไทย หมายถึง ผลรวมมูลค่าต้นทุนการถือครองสินค้า และต้นทุนบริหารคลังสินค้า
- (3) มูลค่าต้นทุนการบริหารจัดการของประเทศไทย คิดเป็น ร้อยละ 10 ของผลรวมมูลค่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและมูลค่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง
- มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย= (1) + (2) + (3)
- สูตรคำนวณ : สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ = (มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ล้านบาท)/มูลค่า GDP (ล้านบาท)) * 100



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570				
*2561	*2562	*2563	*2564	2565*	**2566	**2567	**2568	**2569	**2570
ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
7.5	7.3	6.7	6.5	6.4	-	-	-	-	5

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
6.4 (ผลการดำเนินงานปี 65)	6.25 (6.4-0.15=6.25) (ผลการดำเนินงานปี 65 + growth เฉลี่ย 3 ปี ข้อนหลัง (-0.15))	6.1 (Interval)

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน)
สนข. นำส่งแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 ในส่วนของกระทรวงคมนาคม ไปยังหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับทราบและดำเนินการต่อไป

ตัวชี้วัดที่ 1 สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ต่อ)

แผนการดำเนินงาน รอบ 6 เดือน (ต.ค. 65 - มี.ค. 66)

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา											
	พ.ศ. 2565			พ.ศ. 2566								
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
1. จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 ในส่วนของกระทรวงคมนาคม												
2. กระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 ในส่วนของกระทรวงคมนาคม												
3. สนข. นำส่งแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 ในส่วนของกระทรวงคมนาคม ไปยังหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับทราบและดำเนินการต่อไป												

ตัวชี้วัดที่ 2.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ) (กรุงเทพฯ และปริมณฑล)

รหัส : 070104

หน้า
20

คำอธิบาย :

- การเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมือง ส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น
- วิธีการจัดเก็บ : สนข. เป็นหน่วยงานรวบรวมข้อมูลปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ภายในวันที่ 31 กรกฎาคม ของทุกปี) ประกอบด้วย
 - ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS จาก BTS
 - ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT (สายสีน้ำเงิน+สีม่วง) จาก รฟม.
 - ปริมาณผู้โดยสาร รถไฟฟ้า ARL จาก รฟท.
 - ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BRT จาก กรุงเทพมหานคร
 - ปริมาณผู้โดยสารรถประจำทาง (รถโดยสารธรรมดา และรถโดยสารปรับอากาศ) จาก ขสมก. และรถร่วมเอกชน (รถโดยสารธรรมดา) รถร่วมเอกชน (รถโดยสารปรับอากาศ) รถมินิบั๊ส รถโดยสารปริมณฑล รถสองแถว และรถตู้ จาก ขบ.
 - ปริมาณผู้โดยสารทางเรือ จาก จท.
- วิธีการวัดและวิธีการคำนวณ : การประเมิน 12 เดือน (ผลการดำเนินงานปีปฏิทิน ตั้งแต่ 1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 65) :
$$\text{สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ)} = \frac{\text{ผลรวมปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ} / \text{ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อคน (Trip rate)}}{\text{ปริมาณผู้โดยสารรวม (PT + PV)}}$$

หมายเหตุ – ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อคน (Trip rate) ใช้ข้อมูลจากผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองของที่ปรึกษาโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (โครงการ BTDS) ของที่ปรึกษา สนข.

– ปริมาณผู้เดินทางรวม (Public Transport (PT) + Private (PV)) ใช้ข้อมูลจากผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองของที่ปรึกษาจากโครงการ BTDS ของที่ปรึกษา สนข.

เป้าหมาย ปี 2566 : กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570				
2561	2562	*2563	*2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
ร้อยละ 20.55	ร้อยละ 17.90	ร้อยละ 19.42	ร้อยละ 15.62	ร้อยละ 8.27	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 14.44	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 40			

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline) คือ ข้อมูลผลการดำเนินงานตามปีปฏิทินย้อนหลังหนึ่งปี

(ข้อมูลผลการดำเนินงานปีปฏิทิน 2564)

เกณฑ์การประเมิน	เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
	X (ผลการดำเนินงานปี 65)	ร้อยละ Y (ค่าเฉลี่ย 3 ปี (63 - 65))	ร้อยละ 19.42 (ค่าที่ดีที่สุด 3 ปี (63 - 65))
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) รายงานความก้าวหน้าการวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง			



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาค

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 40	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 50	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 60
เป้าหมายตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566		กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30	

สนข. รายงานว่าผลการดำเนินงานของปี 2565 จะออกในไตรมาสที่ 2 ของปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ดังนั้น จึงไม่สามารถระบุค่าเป้าหมายขั้นต้นและขั้นมาตรฐานได้ ณ วันที่ 17 ตุลาคม 2565

ตัวชี้วัดที่ 2.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ) (กรุงเทพฯ และปริมณฑล) (ต่อ)

แผนการดำเนินงาน

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา								
	ปี พ.ศ. 2566								
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดส่งข้อมูลปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ณ สิ้นปี 2565 (ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน)									
2. รวบรวม ตรวจสอบข้อมูลจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบการประมวลผลสัดส่วนขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
3. วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางทั้งหมดจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
4. ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
5. จัดทำรายงานผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล									
เป้าหมายการดำเนินงาน									
• รายงานความก้าวหน้าการวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เสนอ ผอ.สนข. (6 เดือน)									
• รายงานผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยประเมินผลการวิเคราะห์ ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะปรับปรุง เสนอ ผอ.สนข. (12 เดือน)									

ตัวชี้วัดที่ 2.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) (เมืองหลัก)

คำอธิบาย :

- เป็นการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาคจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมือง ส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น
 - วิธีการจัดเก็บ : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
1. กรุงเทพฯ และปริมณฑล = $\frac{\text{ปริมาณระบบขนส่งสาธารณะ} / \text{ค่าเฉลี่ยต่อเที่ยว (คน-เที่ยวต่อวัน) (model)}}{\text{ปริมาณผู้โดยสารรวม (Model)}}$

2. เมืองหลักในภูมิภาค = $\frac{\text{ค่าเฉลี่ยปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (คน/เดือน)} \times 100}{\text{ค่าเฉลี่ยปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลัก (คน/เดือน)}}$
(เชียงใหม่, พิษณุโลก, นครราชสีมา, อุตรธานี, ขอนแก่น, ภูเก็ต, สงขลา)

เป้าหมาย ปี 2566 : เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570				
2561	2562	*2563	*2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 2	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10			

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
- มีฐานข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (%) ทั้ง 7 จังหวัด และนำเสนอผู้บริหาร สนข./คค. - ประมวลวิเคราะห์ข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค(%) ทั้ง 7 จังหวัด และนำเสนอผู้บริหาร สนข./คค.	เมืองหลักในภูมิภาคมีสัดส่วนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 2 (7 จังหวัด : เชียงใหม่, พิษณุโลก, นครราชสีมา, อุตรธานี, ขอนแก่น, ภูเก็ต, สงขลา)	เมืองหลักในภูมิภาคมีสัดส่วนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5 (7 จังหวัด : เชียงใหม่, พิษณุโลก, นครราชสีมา, อุตรธานี, ขอนแก่น, ภูเก็ต, สงขลา)

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน)เสนอ คค. เพื่อมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาคทั้ง 7 จังหวัด

รหัส : 070104

หน้า
20

SKPI



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาค

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20
เป้าหมายตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566		เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5	

ตัวชี้วัดที่ 2.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) (เมืองหลัก) (ต่อ)

แผนการดำเนินงาน

ตัวชี้วัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566													
แผนการปฏิบัติงาน "การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองหลักและภูมิภาค"													
ลำดับที่	ผลผลิต/กิจกรรม	ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4		
		ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65	ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มิ.ย. 66	ก.ค. 66	ส.ค. 66	ก.ย. 66
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)													
1	จัดทำขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	←→											
2	จัดทำร่างแบบสอบถามปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่จังหวัดน่านอง ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดสงขลา (ภาคใหญ่) พร้อมทั้งติดตามข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจังหวัดน่านอง 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดนครราชสีมา	←→											
3	ประสานหน่วยงานภายในจังหวัดเบื้องต้นเพื่อบูรณาการการทำงานร่วมกัน	←→											
4	3.1) ติดตามประสานงานกับขนส่งจังหวัด เพื่อขอข้อมูลเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ เช่น เส้นทางเดินรถหมวด 1 และ 4 ของจังหวัด ประเภทรถโดยสารสาธารณะ ข้อมูลผู้ประกอบการ จำนวนเที่ยวการเดินทางต่อวัน จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการ ในปัจจุบัน ข้อมูลรถส่วนบุคคลแต่ละประเภทที่จดทะเบียนในจังหวัดไม่น้อยกว่า 3 ปีย้อนหลัง เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล	←- - - - -→											
	3.2) ติดตามประสานงานกับแขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อขอข้อมูลปริมาณการเดินทางในเขตเมือง	←- - - - -→											
	เสนอ คค. เพื่อมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบดำเนินการเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาคทั้ง 7 จังหวัด	←→											
4	4.1) สนข. จัดทำหนังสือเสนอ คค. เพื่อพิจารณาสั่งการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม) รวมถึงจัดทำหนังสือเชิญประชุมตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางฯ ครั้งที่ 1/2566 ไปยังหน่วยงานที่	←- - - - -→											
	4.2) สนข. จัดประชุมเพื่อกำหนดแนวทาง/รูปแบบการจัดเก็บข้อมูลร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 1/2566	←- - - - -→											
	4.3) สนข. จัดทำรายงานการประชุมฯ ไปถึง สปค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขบ. ทล. ทช. และ รพม. เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป						←→						
	5	ประสานหน่วยงานภายในจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรวบรวมข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคและปริมาณการเดินทางทั้งหมดเป็นระยะ	←→										
5	- ขบ. ทล. ทช. รพม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ดำเนินการเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมถึงปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (จังหวัดน่านอง) (หน่วย : เที่ยว-คนต่อวัน)	←- - - - -→											
	6	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานข้อมูลที่ได้รวบรวมได้ให้ คค. และ สนข.	←→										
6	6.1) ขบ. ทล. ทช. รพม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ รายงานข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมถึงปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (จังหวัดน่านอง) (หน่วย : เที่ยว-คนต่อวัน)	←- - - - -→											
	6.2) สนข. ประมวลวิเคราะห์ข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค(96) ครบทั้ง 7 จังหวัด และนำเสนอผู้บริหาร สนข./ คค. และนำเสนอผู้บริหาร สนข./คค.												←- - - - -→

ตัวชี้วัดที่ 1.2.1 การประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจก (MtCO₂eq)

- คำอธิบาย : การประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจก (MtCO₂eq) จะประเมินจาก 4 ภาคส่วน ได้แก่ ภาคพลังงาน ภาคขนส่ง ภาคกระบวนการทางอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และภาคจัดการของเสีย โดยคาดการณ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในประเทศไทย ใช้ปี พ.ศ. 2548 (ค.ศ.2005) เป็นปีฐาน มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 279 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (MtCO₂eq) และคาดการณ์ว่าจะมีการปล่อยก๊าซฯ ในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) เป็น 555 MtCO₂eq ในกรณีปกติ (Business as Usual: BAU)
- BAU : Business as usual [กรณีฐานที่ใช้ประมาณการการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอนาคตในกรณีที่มนุษย์ดำเนินกิจกรรมตามปกติโดยไม่มีกิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจกใดๆ เพิ่มเติมเลย] เท่ากับปริมาณการปล่อย GHG จากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) = 555 MtCO₂eq
- ผลการลดก๊าซเรือนกระจก (MtCO₂eq) ตามตัวชี้วัดนี้ เป็นข้อมูลผลการประเมินเบื้องต้นที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะทำงานฯ ระดับกระทรวง และคณะทำงานการจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจกและมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจก
- การรายงานผลการดำเนินงานลดก๊าซเรือนกระจกจะรายงานเป็นทางการ โดยมี Lag Time 2 ปี เนื่องจากจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในกระบวนการติดตาม รายงานผล และทวนสอบ (Measurement Reporting and Verification : MRV) ข้อมูล ซึ่งผลการลดก๊าซฯ ต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะทำงานฯ ระดับกระทรวง คณะทำงานการจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจกและมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจก และเสนอต่อคณะกรรมการการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ด้านวิชาการและฐานข้อมูล และคณะกรรมการนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ (กนภ.) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง ได้รับการยอมรับตามหลักเกณฑ์มาตรฐานสากลที่กำหนด ดังนั้นการรายงานผลในปี 2566 คือ ผลการลดก๊าซฯ ตามมาตรการของปี 2564 อย่างเป็นทางการ
- เป้าหมาย ปี 2566 = 42 MtCO₂eq (คาดการณ์จากมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกภาคพลังงานและภาคขนส่ง สำหรับภาคอุตสาหกรรมฯ และภาคการจัดการของเสียอยู่ระหว่างดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการประเมินตัวเลขลดก๊าซฯ เนื่องจากเป็นปีแรกที่เริ่มดำเนินการตามเป้าหมาย NDC (Nationally Determined Contribution))

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
2561	2562	2563	2564	2565	
-	-	-	-	-	42 MtCO ₂ eq (NDC)
- ที่ผ่านเป็นผลการดำเนินงานตามเป้าหมาย NAMA (ภาคพลังงานและภาคขนส่ง)					
- สำหรับการประเมินฯ ปี 2566 เป็นต้นไปดำเนินการตามเป้าหมาย NDC (ภาคพลังงาน ภาคขนส่ง ภาคกระบวนการทางอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และภาคจัดการของเสีย)					

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
40 MtCO ₂ eq	42 MtCO ₂ eq	44 MtCO ₂ eq

หมายเหตุ : ต้องได้รับข้อมูลครบถ้วนทุกภาค (พลังงาน ขนส่ง อุตสาหกรรม และของเสีย) ภายในเดือนมิถุนายน 2566 จึงจะสามารถประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกได้

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66)

รายงานการหรือแนวทางการติดตามประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจก

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง :

- 1) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 2) สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
- 3) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- 4) กรมโรงงานอุตสาหกรรม
- 5) กรมควบคุมมลพิษ
- 6) องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)
- 7) สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย : ไทยมีศักยภาพการลดก๊าซเรือนกระจก ณ ปี พ.ศ. 2573 ทั้งหมด 115.6 MtCO₂eq (20.8%)

V01
นโยบายด้านการลดก๊าซเรือนกระจก

F0101
การกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกที่ชัดเจน

☐ ตัวชี้วัดเฉพาะหน่วยงาน

☒ ตัวชี้วัดบูรณาการหลายหน่วย

- 1) สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 2) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 3) สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
- 4) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- 5) กรมโรงงานอุตสาหกรรม
- 6) กรมควบคุมมลพิษ
- 7) องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

รายละเอียดร่างตัวชี้วัด ปิงบประมาณ พ.ศ. 2566

กรมทางหลวง

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือ
ท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการคมนาคมทางบก
และทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถ
ในการแข่งขันด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุน
โลจิสติกส์ของประเทศ
ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวล
รวมในประเทศ (เฉลี่ย
ร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพ
ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง
ประเทศของประเทศไทย
(อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทางรางต่อปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

7. สัดส่วน
การเดินทางด้วยระบบ
ขนส่งสาธารณะในเขต
เมืองต่อการเดินทางใน
เมืองทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

อื่นๆ : Joint KPIs

8. อัตราผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทาง
ถนน (คนต่อ
ประชากร 1 แสน
คน)

กรมทางหลวง

1 การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)

1.1 Functional KPIs

- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน
- ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)
- จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข

ร้อยละ 10
ร้อยละ 20
ร้อยละ 40

1.2 Joint KPIs

2 การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)

- การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล
- การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

ร้อยละ 15
ร้อยละ 15

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็นภารกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก, **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน (Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุความเชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของกรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สศช. กำหนด เป็นต้น, **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี), **ตัวหนังสือสีน้ำเงิน** หมายถึง ตัวชี้วัดขับเคลื่อนการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

ตัวชี้วัดที่ 1 : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

Joint KPIs ภายในกระทรวง
(กรม คร./สป.สธ) และ
ข้ามกระทรวง

รหัส : 070105

หน้าหลัก
10

Joint
KPIs

คำอธิบาย :

- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน เป็นตัวชี้วัดที่บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข
- ผู้เสียชีวิต หมายถึง ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน นับตั้งแต่เกิดเหตุจนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงการเสียชีวิตที่เกิดเหตุระหว่างนำส่งโรงพยาบาล ที่ห้องฉุกเฉินระหว่างส่งต่อ (Refer) กรณี Admitted เสียชีวิตในตึกผู้ป่วยภายใน 24 ชม. และเสียชีวิตในตึกผู้ป่วยหลัง 24 ชม. จนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงชกกลับไปตายที่บ้าน ทั้งนี้ ให้นับข้อมูลรวมทุกกลุ่มอายุโดยใช้ข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด)
- อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การชนหรืออุบัติเหตุการมีพาหนะที่กำลังเคลื่อนที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง ซึ่งเกิดบริเวณทางตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก รวมทั้งทางส่วนบุคคล เป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหาย หรือมีผู้บาดเจ็บ หรือมีผู้เสียชีวิต ไม่รวมทางน้ำและทางอากาศ รหัส ICD10 (V01-V89)

วิธีการดำเนินงาน :

จากการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2563 ได้นำผลการประชุมระดับโลก ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 (3rd Global Ministerial Conference on Road Safety : Achieving Global Goals 2030, Stockholm, 19-20 February 2020 โดยในปฎิญญา Stockholm มีการกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลง ร้อยละ 50 ภายในปี 2573 ประกอบกับตัวชี้วัดแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีกำหนดให้อัตราการเสียชีวิตไม่เกิน 12 ต่อประชากรแสนคน ภายในปี 2570 ศปถ. ได้ให้ความสำคัญ ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2565-2570) และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

- ศปถ. นำเป้าหมายระดับโลก (12 Global Road Safety Performance Targets) มาเป็นกรอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- ศปถ. มอบหมายให้คณะกรรมการ 8 ชุดภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมาย (target) ที่เกี่ยวข้อง พร้อมกำหนดตัวชี้วัด(Indicator) และกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
- ศปถ. มอบหมายให้คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผล (คณะกรรมการชุดที่ 6) ติดตามการดำเนินงานรวมทั้งประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม และให้รายงานความคืบหน้าต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นรายไตรมาส



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	8 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

ประชาชนได้รับการป้องกัน และลดอัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือพิการจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อการมีคุณภาพชีวิตในการเดินทางที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 1 : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

สูตรการคำนวณ : (ประเมิน 12 เดือน)

= $\frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ตั้งแต่ 1 ก.ค. 65 - 30 มิ.ย.66)} \times 100,000}{\text{จำนวนประชากรกลางปี พ.ศ. 2565}}$

วิธีการจัดเก็บข้อมูล : บูรณาการจาก 3 ฐาน ประกอบด้วย

- กระทรวงสาธารณสุข จากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย ของกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากข้อมูลในระบบ Crime
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จากข้อมูล e-claim

โดยแต่ละหน่วยงานจะจัดส่งข้อมูลเข้าระบบบูรณาการข้อมูล ทุก 3 เดือน ซึ่งข้อมูลที่ส่งเข้าระบบในแต่ละรอบ จะทำการ update ข้อมูลที่ผ่านมา ตั้งแต่เดือนมกราคมจนถึงปัจจุบันและระบบจะทำการประมวลผล และตัดข้อมูลที่ซ้ำซ้อนออก สามารถเข้าไปดูรายงานเป็นรายจังหวัดได้ใน website : <http://dip.ddc.moph.go.th/new>

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต่ำ (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
26.92	26.13	25.34
คนต่อประชากร 1 แสนคน	คนต่อประชากร 1 แสนคน	คนต่อประชากร 1 แสนคน
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (1 ก.ค.65 - 31 ธ.ค.65)		
12.78 คนต่อประชากร 1 แสนคน		

Joint KPIs ภายในกระทรวง
(กรม คร./สป.สธ) และ
ข้ามกระทรวง

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline) : ตั้งแต่ 1 ก.ค. – 30 มิ.ย.					ค่าเป้าหมาย
2561 *	2562 *	2563 *	2564 *	2565	2566
31.74 คนต่อประชากร 1 แสนคน	30.57 คนต่อประชากร 1 แสนคน	27.14 คนต่อประชากร 1 แสนคน	27.85 คนต่อประชากร 1 แสนคน	N/A	26.13 คนต่อประชากร 1 แสนคน
Median 59-63 = 30.74 คนต่อประชากร 1 แสนคน					

หมายเหตุ : * ข้อมูลจาก รายงานผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2564

Baseline Median 59-63	ค่าเป้าหมาย Roadmap ปี 2564 - 2573									
	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573
	(ลดลง 5%)	(ลดลง 10%)	(ลดลง 15%)	(ลดลง 20%)	(ลดลง 25%)	(ลดลง 30%)	(ลดลง 35%)	(ลดลง 40%)	(ลดลง 45%)	(ลดลง 50%)
30.74	29.20	27.66	26.13	24.59	23.05	21.52	19.98	18.44	16.91	15.37

เงื่อนไข : -

หมายเหตุ : ด้วย SDGs กำหนดทศวรรษความปลอดภัยปี 64-73 จึงต้องใช้ข้อมูลปี 63 เป็น baseline แต่ปี 63 มีการระบาดของ COVID-19 ทำให้ข้อมูลตายน้อยกว่าความเป็นจริง จึงขอใช้ค่ามัธยฐาน (Median) 5 ปี (59-63) เป็น Baseline แทน และตั้งเป้าให้ลดลงปีละ 5%

ผู้รับผิดชอบการรายงานผล : กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (เป็น Joint KPI ระหว่างกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคม ข้อมูลจาก Injury Data Collaboration Center (IDCC))

ช่วงเวลารายงานผล : รายไตรมาสและรายปี

ตัวชี้วัด 1.1.2 : ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 3.5 เมตรต่อกิโลเมตร)

หน้า
20

คำอธิบาย

- ค่าดัชนีความเรียบสากลของผิวทาง (International Roughness Index : IRI) เป็นดัชนีที่ใช้ระบุระดับความเรียบของพื้นผิวทางที่ส่งผลให้ยานพาหนะมีการสั่นสะเทือนมากหรือน้อย
- ค่า IRI มีหน่วยเป็นเมตรต่อกิโลเมตร
- การวัดผล ใช้ระยะทางที่ดำเนินการสำรวจค่า IRI และนำมาประมวลผลในระดับระยะต่างๆ 1,000 เมตร
- ค่า IRI ที่มีค่าต่ำจะมีความเรียบของพื้นผิวทางดีกว่า ค่า IRI ที่มีค่าสูง
- สำหรับกรมทางหลวง พิจารณาประเมินผลสำเร็จจากระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความเรียบสากล (IRI) ของผิวทางดีกว่า 3.5
- สูตรคำนวณ : ร้อยละของระยะทางที่มีค่า IRI น้อยกว่า 3.5 = (ระยะทางที่มีค่า IRI น้อยกว่า 3.5 / ระยะทางรวมทั้งหมด) x 100
- วิธีการเก็บข้อมูล : สำรวจค่า IRI บนทางหลวงแต่ละสายด้วยเครื่องมือ Bump Integrator
- จัดเก็บข้อมูล : รวบรวมข้อมูลโดยสำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ และ ประมวลผลข้อมูลโดย สำนักบริหารบำรุงทาง

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570 (ถ้ามี)				
2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
89.00	87.00	15.01**	82.00	87.73	87.00	87.00	87.00	n/a	n/a
12,008 (ล้านบาท)	11,199 (ล้านบาท)	13,893 (ล้านบาท)	18,018 (ล้านบาท)	16,503 (ล้านบาท)	17,129 (ล้านบาท)				

****ปีงบประมาณ63 ขออุทธรณ์ยกเลิกตัวชี้วัด เนื่องจาก**

- เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของ Covid-19 และ พรบ. โอน งบประมาณรายจ่าย พ.ศ.2563 (งานบำรุงทาง) เพื่อนำไปจ่ายในการแก้ไขปัญหาช่วยเหลือเยียวยาและบรรเทาผลกระทบ
- มีการจำกัดการเข้าออกพื้นที่ของแต่ละจังหวัด หรือเมื่อเข้าพื้นที่สำรวจแล้วต้องดำเนินการกักตัวในพื้นที่อีก 14 วัน เพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติภาคสนาม จึงส่งผลกระทบให้การสำรวจของกรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินการสำรวจได้ตามเป้าหมาย

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ร้อยละ 85.58 (ค่าเฉลี่ยปี 62 64 65)	ร้อยละ 87.73 (ผลดำเนินการปี 65)	ร้อยละ 89.88 (ค่า Interval)

เงื่อนไข

การสำรวจค่า IRI จะดำเนินการสำรวจสายทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงทั่วประเทศเป็นประจำทุกปี ยกเว้น 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ ยะลา ปัตตานี และ นราธิวาส

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66)
ผลการดำเนินงานร้อยละ 75

ตัวชี้วัดที่ 3 : จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข

หน้า
40

ไม่เชื่อมโยง
SKPI

คำอธิบาย : การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุให้ประชาชนผู้ใช้ทางและได้รับความสะดวก สบาย มีความปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่ง ในแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ผลผลิตที่ 3 โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

ขอบเขตการประเมิน : จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายในผลผลิตที่ 3 ได้รับการแก้ไข ปรับปรุงลักษณะกายภาพ ให้มีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

วิธีการเก็บข้อมูล : รวบรวมข้อมูลจากผลดำเนินการจริง

แหล่งที่มาของข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย

เป้าหมาย ปี 2566 : 1,134 แห่ง

ข้อมูลพื้นฐาน

ปีงบประมาณ	2562	2563	2564	2565*		ผลรวม 2565	2566	ค่าเฉลี่ย ปี 62-64
ค่าเป้าหมาย	1,507 แห่ง	1,486 แห่ง	1,543 แห่ง	จุดเสี่ยง 1,376 แห่ง	ทางม้าลาย 1,865 แห่ง	จุดเสี่ยง+ทางม้าลาย 3,241 แห่ง	1,134 แห่ง	
ผลการดำเนินงาน	1,523 แห่ง	1,505 แห่ง	1,561 แห่ง	1,144 แห่ง (ผล 9 เดือน)	ทางม้าลาย 1,865 แห่ง (ดำเนินการเสร็จแล้ว)		n/a	1,529 แห่ง
จำนวนผลงานที่เพิ่มขึ้น	+16	+19	+18		-			17.7
% ผลงานที่เพิ่มขึ้น	1.06	1.28	1.17		-			1.2
งบประมาณ (ล้านบาท)	3,758.5795	3,812.7534	5,330.6746	3,354.6332	1,555.9264	4,910.5596	4,302.0633	

เกณฑ์การประเมิน

2565* เป็นนโยบายเร่งด่วน (จากกรณีหมอกระด่าย)

เป้าหมายขั้นต่ำ (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
1,134 แห่ง (ค่าเป้าหมายตามเอกสารงบประมาณ)	1,148 แห่ง (ค่าเฉลี่ย% ของผลงานที่เพิ่มขึ้น)	1,161 แห่ง (2 เท่าของค่าเฉลี่ย% ของผลงานที่เพิ่มขึ้น)

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66)
ผลการดำเนินงาน 230 แห่ง

รายละเอียดร่างตัวชี้วัด ปิงบประมาณ พ.ศ. 2566

กรมทางหลวงชนบท

สรุปรายการตัวชี้วัดของกรมทางหลวงชนบท

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือ
ท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการคมนาคมทางบก
และทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถ
ในการแข่งขันด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุน
โลจิสติกส์ของประเทศ
ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวล
รวมในประเทศ (เฉลี่ย
ร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพ
ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง
ประเทศของประเทศ
ไทย (อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทางรางต่อปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

7. สัดส่วน
การเดินทางด้วยระบบ
ขนส่งสาธารณะในเขต
เมืองต่อการเดินทางใน
เมืองทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

อื่นๆ : Joint KPIs

8. อัตราผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทาง
ถนน (คนต่อ
ประชากร 1 แสน
คน)

กรมทางหลวงชนบท

1 การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)

1.1 Functional KPIs

- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน
- จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข
- ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงชนบทที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 4.0)

ร้อยละ 10
ร้อยละ 20
ร้อยละ 30

1.2 Joint KPIs

- ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว

ร้อยละ 10

2 การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)

- การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล
- การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

ร้อยละ 15
ร้อยละ 15

Joint KPIs by Agenda

ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวง
ชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การ
ท่องเที่ยว

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็น
ภารกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก, **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน
(Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุความ
เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น
แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของ
กรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สศช. กำหนด เป็นต้น, **ตัวหนังสือสีม่วง** หมายถึง
ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี), **ตัวหนังสือสีน้ำเงิน** หมายถึง ตัวชี้วัด
ขับเคลื่อนการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

ตัวชี้วัดที่ 1 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

Joint KPIs ภายในกระทรวง
(กรม คร./สป.สธ) และ
ข้ามกระทรวง

รหัส : 070105

หน้าหลัก
10

Joint
KPIs

คำอธิบาย :

- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน เป็นตัวชี้วัดที่บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข
- ผู้เสียชีวิต หมายถึง ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน นับตั้งแต่เกิดเหตุจนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงการเสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุระหว่างนำส่งโรงพยาบาล ที่ห้องฉุกเฉินระหว่างส่งต่อ (Refer) กรณี Admitted เสียชีวิตในตึกผู้ป่วยภายใน 24 ชม. และเสียชีวิตในตึกผู้ป่วยหลัง 24 ชม. จนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงชกกลับไปตายที่บ้าน ทั้งนี้ ให้นับข้อมูลรวมทุกกลุ่มอายุโดยใช้ข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด)
- อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การชนหรืออุบัติเหตุการมีพาหนะที่กำลังเคลื่อนที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง ซึ่งเกิดบริเวณทางตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก รวมทั้งทางส่วนบุคคล เป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหาย หรือมีผู้บาดเจ็บ หรือมีผู้เสียชีวิต ไม่รวมทางน้ำและทางอากาศ รหัส ICD10 (V01-V89)

วิธีการดำเนินงาน :

จากการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2563 ได้นำผลการประชุมระดับโลก ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 (3rd Global Ministerial Conference on Road Safety : Achieving Global Goals 2030, Stockholm, 19-20 February 2020 โดยในปฎิญญา Stockholm มีการกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลง ร้อยละ 50 ภายในปี 2573 ประกอบกับตัวชี้วัดแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีกำหนดให้อัตราการเสียชีวิตไม่เกิน 12 ต่อประชากรแสนคน ภายในปี 2570 สปถ. ได้ให้ความสำคัญ ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2565-2570) และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

- สปถ. นำเป้าหมายระดับโลก (12 Global Road Safety Performance Targets) มาเป็นกรอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- สปถ. มอบหมายให้คณะกรรมการ 8 ชุดภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมาย (target) ที่เกี่ยวข้อง พร้อมกำหนดตัวชี้วัด(Indicator) และกำกับกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
- สปถ. มอบหมายให้คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผล (คณะกรรมการชุดที่ 6) ติดตามการดำเนินงาน รวมทั้งประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม และให้รายงานความคืบหน้าต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นรายไตรมาส



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
12 คนต่อประชากร 1 แสนคน	12 คนต่อประชากร 1 แสนคน	8 คนต่อประชากร 1 แสนคน	5 คนต่อประชากร 1 แสนคน

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

ประชาชนได้รับการป้องกัน และลดอัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือพิการจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อการมีคุณภาพชีวิตในการเดินทางที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 1 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

สูตรการคำนวณ : (ประเมิน 12 เดือน)

$$= \frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ตั้งแต่ 1 ก.ค. 65 - 30 มิ.ย.66)} \times 100,000}{\text{จำนวนประชากรกลางปี พ.ศ. 2565}}$$

- วิธีการจัดเก็บข้อมูล : บูรณาการจาก 3 ฐาน ประกอบด้วย
- 1. กระทรวงสาธารณสุข จากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย ของกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
 - 2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากข้อมูลในระบบ Crime
 - 3. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จากข้อมูล e-claim
- โดยแต่ละหน่วยงานจะจัดส่งข้อมูลเข้าระบบบูรณาการข้อมูล ทุก 3 เดือน ซึ่งข้อมูลที่ส่งเข้าระบบในแต่ละรอบ จะทำการ update ข้อมูลที่ผ่านมา ตั้งแต่เดือนมกราคมจนถึงปัจจุบันและระบบจะทำการประมวลผล และตัดข้อมูลที่ซ้ำซ้อนออก สามารถเข้าไปดูรายงานเป็นรายจังหวัดได้ใน website : <http://dip.ddc.moph.go.th/new>

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต่ำ (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
26.92	26.13	25.34
คนต่อประชากร 1 แสนคน	คนต่อประชากร 1 แสนคน	คนต่อประชากร 1 แสนคน
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (1 ก.ค.65 - 31 ธ.ค.65)		
12.78 คนต่อประชากร 1 แสนคน		

Joint KPIs ภายในกระทรวง
(กรม คร./สป.สธ) และ
ข้ามกระทรวง

น้ำหนัก
10

Joint KPIs

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline) : ตั้งแต่ 1 ก.ค. - 30 มิ.ย.					ค่าเป้าหมาย
2561 *	2562 *	2563 *	2564 *	2565	2566
31.74 คนต่อประชากร 1 แสนคน	30.57 คนต่อประชากร 1 แสนคน	27.14 คนต่อประชากร 1 แสนคน	27.85 คนต่อประชากร 1 แสนคน	N/A	26.13 คนต่อประชากร 1 แสนคน
Median 59-63 = 30.74 คนต่อประชากร 1 แสนคน					

หมายเหตุ : * ข้อมูลจาก รายงานผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2564

Baseline Median 59-63	ค่าเป้าหมาย Roadmap ปี 2564 - 2573									
	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573
	(ลดลง 5%)	(ลดลง 10%)	(ลดลง 15%)	(ลดลง 20%)	(ลดลง 25%)	(ลดลง 30%)	(ลดลง 35%)	(ลดลง 40%)	(ลดลง 45%)	(ลดลง 50%)
30.74	29.20	27.66	26.13	24.59	23.05	21.52	19.98	18.44	16.91	15.37

เงื่อนไข : -

หมายเหตุ : ด้วย SDGs กำหนดทศวรรษความปลอดภัยปี 64-73 จึงต้องใช้ข้อมูลปี 63 เป็น baseline แต่ปี 63 มีการระบาดของ COVID-19 ทำให้ข้อมูลตายน้อยกว่าความเป็นจริง จึงขอใช้ค่ามัธยฐาน (Median) 5 ปี (59-63) เป็น Baseline แทน และตั้งเป้าให้ลดลงปีละ 5%

ผู้รับผิดชอบการรายงานผล : กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (เป็น Joint KPI ระหว่างกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคม ข้อมูลจาก Injury Data Collaboration Center (IDCC))

ช่วงเวลารายงานผล : รายไตรมาสและรายปี

ตัวชี้วัดที่ 2 จำนวนจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข

คำอธิบาย : การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุให้ประชาชนผู้ใช้ทาง
ได้รับความสะดวก สบาย และมีความปลอดภัยในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

เป้าหมาย ปี 2566 : 1,720 แห่ง

ข้อมูลพื้นฐาน

หน้า
20

ไม่เชื่อมโยง
SKPI

ปีงบประมาณ	2562		ผลรวม 2562	2563		ผลรวม 2563	2564		ผลรวม 2564	2565		ผลรวม 2565	2566		ผลรวม 2566	ค่าเฉลี่ยปี 62-64
กิจกรรม	จุดเสี่ยง	ทางม้าลาย	จุดเสี่ยง + ทางม้าลาย	จุดเสี่ยง	ทางม้าลาย	จุดเสี่ยง + ทางม้าลาย	จุดเสี่ยง	ทางม้าลาย	จุดเสี่ยง + ทางม้าลาย	จุดเสี่ยง	ทางม้าลาย	จุดเสี่ยง + ทางม้าลาย	จุดเสี่ยง	ทางม้าลาย	จุดเสี่ยง + ทางม้าลาย	
งบประมาณ (ล้านบาท)	4,763	1,266	6,029	6,478	1,382	7,860	8,742	-	8,742	7,545	-	7,545	7,765	-	7,765	
ค่าเป้าหมาย (แห่ง)	1,751	770	2,521	2,914	996	3,910	3,333	-	3,333	1,924			1,700	-		
ผลการดำเนินงานจริง (แห่ง)	1,751	770	2,521	2,914	992	3,906	3,333	-	-	1,472 แห่ง (ผล 9 เดือน)	แห่ง (ผล 9 เดือน)	n/a				1148 แห่ง
จำนวนผลงานที่เพิ่มขึ้น	-	-	-	-	-4	-4	-	-	-							-4 (ทางม้าลาย)
% ผลงานที่เพิ่มขึ้น	0	0	0	0	-	-0.10	0	-	-							-0.10

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต่ำ (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
1148 แห่ง (Growth เฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี)	1,700 แห่ง (เอกสารงบประมาณ)	1,720 แห่ง (Interval) (เอกสารงบประมาณปี 2566 + สถิติปี 2565 ที่ทำหาย กรมสามารถดำเนินการได้)
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) ผลการดำเนินการ 850 แห่ง (เป้าหมายรอบ 6 เดือน)		

ตัวชี้วัดที่ 3 : ร้อยละของระยะทางบนทางหลวงชนบทที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางดีกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (IRI ไม่เกิน 4.0)

คำอธิบาย

- ค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทาง (International Roughness Index : IRI) เป็นดัชนีที่ใช้ระบุระดับความขรุขระของพื้นผิวทาง ที่ส่งผลให้ยานพาหนะมีการสั่นสะเทือนมากหรือน้อย
- ค่า IRI มีหน่วยเป็นเมตรต่อกิโลเมตร
- การวัดค่าเพื่อนำมาประมวลผล จะดำเนินการทุก ๆ ระยะ 100 เมตร หรือน้อยกว่า
- ค่า IRI ที่มีค่าต่ำจะมีความเรียบของพื้นผิวทางดีกว่า ค่า IRI ที่มีค่าสูง
- ประเมินผลการบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงชนบทโดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละของระยะทางที่มีค่า IRI ไม่เกิน 4.00 เทียบกับระยะทางโครงข่ายถนนลาดยางทางหลวงชนบททั้งหมด
- จัดเก็บข้อมูลโดย สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท จำนวนระยะทาง 45,934 กม.

เป้าหมาย ปี 2566 : 98.42

ข้อมูลพื้นฐาน

ปีงบประมาณ	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
งบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงชนบท (ล้านบาท)	14,841	15,953	17,560	17,750	17,589	17,609	n/a	n/a	n/a	n/a
ร้อยละของโครงข่ายที่มี IRI น้อยกว่า 4.0 ม./กม.	77.05	79.04	83.21	89.40	94.63	98.42	n/a	n/a	n/a	n/a

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
94.63 (ผลการดำเนินการปี 65)	96.52 (ผลการดำเนินการปี 65+2%)	98.42 (ผลการดำเนินการปี 65+4%)
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน)		
ร้อยละ 94.63		

ตัวชี้วัด 1.2.1 ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว

คำอธิบาย : พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกให้มีมาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และสามารถเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลักกับแหล่งท่องเที่ยวรองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย ปี 2566 : ระยะทางก่อสร้างแล้วเสร็จ 145.370 กิโลเมตร (งบประมาณปีเดียว (66) +งบประมาณผูกพันที่ดำเนินการแล้วเสร็จปี 66)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง :
กรมทางหลวงชนบท

เป้าหมาย 050201 :
รายได้จากการท่องเที่ยว
เชิงธุรกิจเพิ่มขึ้น

V01
ความพร้อมของสินค้าและบริการ
ของการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ

F0102
โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพ

- ☒ ตัวชี้วัดเฉพาะหน่วยงาน
- ☐ ตัวชี้วัดบูรณาการหลายหน่วย
โปรดระบุ

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570 (ถ้ามี)				
2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
ดำเนินการก่อสร้างถนน ระยะทาง 241.270 กม. (ลงนามในสัญญาจ้างแล้ว เสร็จ)	ดำเนินการก่อสร้างถนน ระยะทาง 307.913 กม. (ลงนามในสัญญาจ้างแล้ว เสร็จ)	ดำเนินการก่อสร้างถนน ระยะทาง 282.522 กม. (ลงนามในสัญญาจ้างแล้ว เสร็จ)	ดำเนินการก่อสร้างถนน ระยะทาง 255.385 กม. (ลงนามในสัญญาจ้างแล้ว เสร็จ)	ดำเนินการก่อสร้างถนน ระยะทาง 253.796 กม. (ลงนามในสัญญาจ้าง แล้วเสร็จ)	ดำเนินการก่อสร้าง ถนน ระยะทาง 219.671 กิโลเมตร (ลงนามในสัญญาจ้าง แล้วเสร็จ)	n/a	n/a	n/a	n/a

ผลการดำเนินงาน : ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ถึงปัจจุบัน (31 มี.ค. 65) ดำเนินการก่อสร้างถนนแล้วเสร็จระยะทาง 1,077.208 กิโลเมตร

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ลงนามในสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างถนน ระยะทาง 219.671 กิโลเมตร	ระยะทางก่อสร้างแล้วเสร็จ 116.296 กิโลเมตร 80% (งบประมาณปีเดียว (66) + งบประมาณผูกพันที่ ดำเนินการแล้วเสร็จปี 66)	ระยะทางก่อสร้างแล้วเสร็จ 145.370 กิโลเมตร (งบประมาณปีเดียว (66) + งบประมาณผูกพันที่ ดำเนินการแล้วเสร็จปี 66)

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน)
ผลการดำเนินการ ลงนามในสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างถนนระยะทาง 219.671 กิโลเมตร (เป้าหมายรอบ 6 เดือน)

ผู้รับผิดชอบการรายงานผล : กรมทางหลวงชนบท

หมายเหตุ : 1.ค่าเป้าหมายที่เสนอ Joint KPI กำหนดเป้าหมาย ปี 66 เท่ากับ 231.771 กิโลเมตร ปรากฏว่าเอกสารงบประมาณขาดได้ปรับลดไป จำนวน 1 รายการ
ระยะทาง 12.100 กิโลเมตร คงเหลือระยะทางทั้งหมด 219.671 กิโลเมตร
2.ระยะทางก่อสร้างแล้วเสร็จจะใช้ระยะทางจากงบประมาณปีเดียว (ปี 66) และงบประมาณผูกพันที่จะดำเนินการแล้วเสร็จในปี 66
3.เป้าหมาย 80% จากระยะทางที่ต้องก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด เนื่องจากเดือนกันยายน – สิงหาคม ของทุกปีภาคใต้จะเกิดมรสุม

แผนการดำเนินการตามตัวชี้วัด (ต.ค 65 – ก.ย 66)

ตัวชี้วัด 1.2 :ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว

ที่	กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
1	ตรวจสอบรายการและจัดซื้อจัดจ้าง												
2	ลงนามในสัญญา												
3	ก่อสร้าง												

รายละเอียดร่างตัวชี้วัด ปิงบประมาณ พ.ศ. 2566

กรมการขนส่งทางบก

สรุปรายการตัวชี้วัดของกรมการขนส่งทางบก

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือ
ท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการคมนาคมทางบก
และทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถ
ในการแข่งขันด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุน
โลจิสติกส์ของประเทศ
ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวล
รวมในประเทศ (เฉลี่ย
ร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพ
ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง
ประเทศของประเทศ
ไทย (อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทางรางต่อปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

7. สัดส่วน
การเดินทางด้วยระบบ
ขนส่งสาธารณะในเขต
เมืองต่อการเดินทางใน
เมืองทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

อื่นๆ : Joint KPIs

8. อัตราผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทาง
ถนน (คนต่อ
ประชากร 1 แสน
คน)

กรมการขนส่งทางบก

1 การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)

1.1 Functional KPIs

1. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน
2. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง (ราย)
3. ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS
4. ร้อยละของผู้ใช้งานระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

ร้อยละ 10
ร้อยละ 20
ร้อยละ 20
ร้อยละ 20

1.2 Joint KPIs

2 การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)

- 2.1. การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล
- 2.2 การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

ร้อยละ 15
ร้อยละ 15

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็นภารกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก, **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน (Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุความเชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของกรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สศช. กำหนด เป็นต้น, **ตัวหนังสือสีม่วง** หมายถึง ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี), **ตัวหนังสือสีน้ำเงิน** หมายถึง ตัวชี้วัดขับเคลื่อนการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

ตัวชี้วัดที่ 1 : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

Joint KPIs ภายในกระทรวง
(กรม คร./สป.สธ) และ
ข้ามกระทรวง

รหัส : 070105

หน้า
10

Joint
KPIs

คำอธิบาย :

- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน เป็นตัวชี้วัดที่บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข
- ผู้เสียชีวิต หมายถึง ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน นับตั้งแต่เกิดเหตุจนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงการเสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุระหว่างนำส่งโรงพยาบาล ที่ห้องฉุกเฉินระหว่างส่งต่อ (Refer) กรณี Admitted เสียชีวิตในตึกผู้ป่วยภายใน 24 ชม. และเสียชีวิตในตึกผู้ป่วยหลัง 24 ชม. จนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงชกกลับไปตายที่บ้าน ทั้งนี้ ให้นับข้อมูลรวมทุกกลุ่มอายุโดยใช้ข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด)
- อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การชนหรืออุบัติเหตุการมีพาหนะที่กำลังเคลื่อนที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง ซึ่งเกิดบริเวณทางตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก รวมทั้งทางส่วนบุคคล เป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหาย หรือมีผู้บาดเจ็บ หรือมีผู้เสียชีวิต ไม่รวมทางน้ำและทางอากาศ รหัส ICD10 (V01-V89)

วิธีการดำเนินงาน :

จากการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2563 ได้นำผลการประชุมระดับโลก ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 (3rd Global Ministerial Conference on Road Safety : Achieving Global Goals 2030, Stockholm, 19-20 February 2020 โดยในปฎิญญา Stockholm มีการกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลง ร้อยละ 50 ภายในปี 2573 ประกอบกับตัวชี้วัดแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีกำหนดให้อัตราการเสียชีวิตไม่เกิน 12 ต่อประชากรแสนคน ภายในปี 2570 สปถ. ได้ให้ความสำคัญ ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2565-2570) และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

- สปถ. นำเป้าหมายระดับโลก (12 Global Road Safety Performance Targets) มาเป็นกรอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- สปถ. มอบหมายให้คณะกรรมการ 8 ชุดภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมาย (target) ที่เกี่ยวข้อง พร้อมกำหนดตัวชี้วัด(Indicator) และกำกับกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
- สปถ. มอบหมายให้คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผล (คณะกรรมการชุดที่ 6) ติดตามการดำเนินงานรวมทั้งประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม และให้รายงานความคืบหน้าต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นรายไตรมาส



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	8 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

ประชาชนได้รับการป้องกัน และลดอัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือพิการจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อการมีคุณภาพชีวิตในการเดินทางที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 1 : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน (ต่อ)

Joint KPIs ภายในกระทรวง
(กรม คร./สป.สธ) และ
ข้ามกระทรวง

สูตรการคำนวณ : (ประเมิน 12 เดือน)

$$= \frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ตั้งแต่ 1 ก.ค. 65 - 30 มิ.ย.66)} \times 100,000}{\text{จำนวนประชากรกลางปี พ.ศ. 2565}}$$

วิธีการจัดเก็บข้อมูล : บูรณาการจาก 3 ฐาน ประกอบด้วย

- กระทรวงสาธารณสุข จากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย ของกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากข้อมูลในระบบ Crime
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จากข้อมูล e-claim

โดยแต่ละหน่วยงานจะจัดส่งข้อมูลเข้าระบบบูรณาการข้อมูล ทุก 3 เดือน ซึ่งข้อมูลที่ส่งเข้าระบบในแต่ละรอบ จะทำการ update ข้อมูลที่ผ่านมา ตั้งแต่เดือนมกราคมจนถึงปัจจุบันและระบบจะทำการประมวลผล และตัดข้อมูลที่ซ้ำซ้อนออก สามารถเข้าไปดูรายงานเป็นรายจังหวัดได้ใน website : <http://dip.ddc.moph.go.th/new>

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต่ำ (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
26.92	26.13	25.34
คนต่อประชากร 1 แสนคน	คนต่อประชากร 1 แสนคน	คนต่อประชากร 1 แสนคน
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (1 ก.ค.65 - 31 ธ.ค.65)		
12.78 คนต่อประชากร 1 แสนคน		

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline) : ตั้งแต่ 1 ก.ค. – 30 มิ.ย.					ค่าเป้าหมาย
2561 *	2562 *	2563 *	2564 *	2565	2566
31.74 คนต่อประชากร 1 แสนคน	30.57 คนต่อประชากร 1 แสนคน	27.14 คนต่อประชากร 1 แสนคน	27.85 คนต่อประชากร 1 แสนคน	N/A	26.13 คนต่อประชากร 1 แสนคน
Median 59-63 = 30.74 คนต่อประชากร 1 แสนคน					

หมายเหตุ : * ข้อมูลจาก รายงานผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2564

Baseline Median 59-63	ค่าเป้าหมาย Roadmap ปี 2564 - 2573									
	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573
	(ลดลง 5%)	(ลดลง 10%)	(ลดลง 15%)	(ลดลง 20%)	(ลดลง 25%)	(ลดลง 30%)	(ลดลง 35%)	(ลดลง 40%)	(ลดลง 45%)	(ลดลง 50%)
30.74	29.20	27.66	26.13	24.59	23.05	21.52	19.98	18.44	16.91	15.37

เงื่อนไข : -

หมายเหตุ : ด้วย SDGs กำหนดทศวรรษความปลอดภัยปี 64-73 จึงต้องใช้ข้อมูลปี 63 เป็น baseline แต่ปี 63 มีการระบาดของ COVID-19 ทำให้ข้อมูลตายน้อยกว่าความเป็นจริง จึงขอใช้ค่ามัธยฐาน (Median) 5 ปี (59-63) เป็น Baseline แทน และตั้งเป้าให้ลดลงปีละ 5%

ผู้รับผิดชอบการรายงานผล : กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (เป็น Joint KPI ระหว่างกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคม ข้อมูลจาก Injury Data Collaboration Center (IDCC))

ช่วงเวลารายงานผล : รายไตรมาสและรายปี

หน้า
20

ไม่เชื่อมโยง
SKPI

ตัวชี้วัด 2 : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง (ราย)

- คำอธิบาย :
- อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารประจำทางทุกประเภทการขนส่ง (หมวด 1-4) และรถโดยสารไม่ประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ทั้งที่เป็นต้นเหตุและคู่กรณี
 - จำนวนผู้เสียชีวิต หมายถึง จำนวนผู้เสียชีวิตในวันเกิดเหตุ ไม่รวมถึงผู้เสียชีวิตในภายหลัง
 - ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิต หมายถึง ข้อมูลที่ได้มาจากสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัดทั่วประเทศ และรวบรวมจัดทำสถิติโดยสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
2561	2562	2563	2564	2565	2566
230	180	99	62	66	124
ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี					(ลดลงร้อยละ 2 จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี)
127					
ผลการดำเนินงานสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 (172 ราย)					

ค่าเป้าหมายตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2566-2570				
2566	2567	2568	2569	2570
ลดลงร้อยละ 2 จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี	ลดลงร้อยละ 2 จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี	ลดลงร้อยละ 2 จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี	ลดลงร้อยละ 2 จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี	ลดลงร้อยละ 2 จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
64	62	60
(เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดในรอบ 3 ปี)	(ผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดในรอบ 3 ปี)	(ลดลงร้อยละ 2 จากผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดในรอบ 3 ปี)
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะไม่เกิน 31 ราย (เป้าหมายมาตรฐาน/2)		

เงื่อนไข : หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 คลี่คลาย การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะกลับสู่ภาวะปกติหรือเพิ่มขึ้นมากกว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 จะใช้เกณฑ์การประเมินเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ.2565

ตัวชี้วัด 3 : ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS

หน้า
20

ไม่เชื่อมโยง
SKPI

- คำอธิบาย :
- การออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS หมายถึง การออกหนังสือเรียกตัวผู้ขับรถ (ทั้งรถโดยสารทุกประเภทและรถบรรทุก) ในกรณีที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดที่ตรวจพบจากระบบ GPS ตามเขตจังหวัด ซึ่งออกโดยเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบเขตพื้นที่ต่างๆ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ได้แก่ กองตรวจการขนส่งทางบก (ส่วนกลาง) และสำนักงานขนส่งจังหวัด และจัดทำสรุปรายงานผลการดำเนินการจัดส่งให้กับศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศผ่านทางระบบออนไลน์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้ให้บริการสาธารณะ
 - กองตรวจการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นหน่วยงานดำเนินการออกหนังสือเรียกตัวจากระบบ GPS และรายงานผลการดำเนินงาน โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศเก็บรวบรวมข้อมูลจากระบบ GPS ในภาพรวม
 - สูตรคำนวณ : $\frac{\text{จำนวนการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS (ที่ออกหนังสือเรียกตัวโดยเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ)}}{\text{จำนวนรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบการกระทำความผิดจากระบบ GPS}} \times 100$

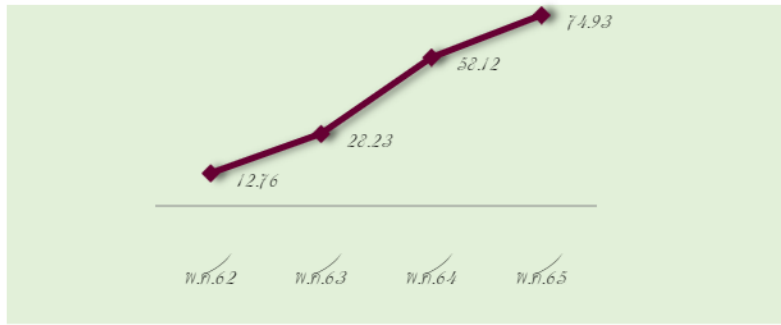
เป้าหมาย ปี 2566 : จำนวนรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบการกระทำความผิดจากระบบ GPS

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
2561	2562	2563	2564	2565	2566
10.14	12.76	28.23	58.12	74.93	85.29 (ผลการดำเนินงานปี 2565 + Growth/2)
Growth	2.62	15.47	29.89	16.81	
Growth เฉลี่ย		20.72			
ผลการดำเนินงานต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 (ร้อยละ 74.11)					

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
74.93 (ผลการดำเนินงานปี 2565)	85.29 (ผลการดำเนินงานปี 2565 + Growth/2)	95.65 (ผลการดำเนินงานปี 2565 + Growth)
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) : 85.29		

ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS



เงื่อนไข : ไม่นับรวมข้อมูลการกระทำความผิดที่ไม่สามารถเรียกดูได้และข้อมูลการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในช่วงที่ระบบขัดข้อง

ตัวชี้วัด 4 : ร้อยละของผู้ใช้งานระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

- คำอธิบาย :
- ประเมินผลการดำเนินงานเพื่อยกระดับระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก (DLT e-Transport License) ให้สามารถให้บริการประชาชนแบบออนไลน์เต็มรูปแบบ (Fully Digital) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบงานด้านการประกอบการขนส่งสินค้า และยกระดับการบริการประชาชนโดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยขับเคลื่อนการดำเนินงานในส่วนกลาง
 - กระบวนการที่พัฒนาเป็นระบบออนไลน์เต็มรูปแบบ (Fully Digital) เพื่อออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ กระบวนการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกระบวนการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกโดยประเมินผลเฉพาะส่วนกลาง
 - สูตรการคำนวณ :
$$\frac{\text{ผู้ใช้งานผ่านระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก}}{\text{ผู้ใช้บริการทั้งหมด}} \times 100$$

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
	2562	2563	2564	2565	2566
ผู้ใช้งานผ่านระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	-	-	-	209	-
ผู้ใช้บริการทั้งหมด	501	484	471	364	-
ร้อยละ	-	-	-	57.42	ร้อยละ 60
ผลการดำเนินงานสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 (ร้อยละ 20)					

ค่าเป้าหมายตามแผนพัฒนาระบบงานฯ พ.ศ. 2566-2570				
2566	2567	2568	2569	2570
ร้อยละ 60	ร้อยละ 70	ร้อยละ 80	ร้อยละ 90	ร้อยละ 100

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ร้อยละ 57.42 (ผลการดำเนินงานปี 2565)	ร้อยละ 60	ร้อยละ 70
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) : ร้อยละ 60		

เงื่อนไข :

รายละเอียดร่างตัวชี้วัด ปิงบประมาณ พ.ศ. 2566

กรมเจ้าท่า

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือ
ท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการคมนาคมทางบก
และทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถ
ในการแข่งขันด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุน
โลจิสติกส์ของประเทศ
ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวล
รวมในประเทศ (เฉลี่ย
ร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพ
ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง
ประเทศของประเทศ
ไทย (อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทางรางต่อปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

7. สัดส่วน
การเดินทางด้วยระบบ
ขนส่งสาธารณะในเขต
เมืองต่อการเดินทางใน
เมืองทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

อื่นๆ : Joint KPIs

8. อัตราผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทาง
ถนน (คนต่อ
ประชากร 1 แสน
คน)

กรมเจ้าท่า

1 การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)

1.1 Functional KPIs

1. จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย
2. ระดับความสำเร็จของการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลา ให้มีระดับค่าเฉลี่ยของเกณฑ์บวบน้ำเพื่อความปลอดภัยตามที่กำหนด
3. ร้อยละของจำนวนเรือที่ผิดกฎหมายในน่านน้ำไทยต่อจำนวนเรือที่ตรวจ
4. อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด
5. สัดส่วนการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control) เทียบกับจำนวนเรือสินค้าและเรือโดยสารที่ชักธงต่างประเทศ
6. ระดับความสำเร็จของการตรวจสอบสิ่งล่อล้าลำน้ำในระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล่อล้าลำน้ำ

ร้อยละ 15

ร้อยละ 11

ร้อยละ 11

ร้อยละ 11

ร้อยละ 11

ร้อยละ 11

1.2 Joint KPIs

2 การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)

2.1 การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล

ร้อยละ 15

2.2 การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

ร้อยละ 15

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็นภารกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก, **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน (Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุความเชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของกรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สศช. กำหนด เป็นต้น, **ตัวหนังสือสีม่วง** หมายถึง ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี), **ตัวหนังสือสีน้ำเงิน** หมายถึง ตัวชี้วัดขับเคลื่อนการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

ตัวชี้วัดที่ 1 จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย

รหัส : 050402

คำอธิบาย :

- การเพิ่มจำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยถือเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำของประเทศ ซึ่งการบรรลุเป้าหมายจำเป็นต้องมีปัจจัยแวดล้อมที่ครอบคลุมประเด็นสำคัญ อาทิ (1) การเพิ่มศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ท่าเรือ (2) การสร้างภาคีร่วมพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง (3) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่หลังท่า และ (4) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าเรือ
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งเรือสำราญ เรือยอร์ชและเรือล่องแม่น้ำ โดยสนับสนุนการจัดทำแผนพัฒนาร่วมกับภาคเอกชน เช่น การกำหนดที่ตั้งท่าเรือสำราญทั้งแบบท่าเรือหลัก และท่าเรือแวะพักในฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน จากพื้นที่ที่มีศักยภาพ อาทิ พัทยา ภูเก็ต รวมถึงการสร้างแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับท่าเรือดังกล่าว (ข้อมูลตามยุทธศาสตร์จัดสรรงบประมาณปี2566)
- ผลการดำเนินงาน 2563-2565 กรมเจ้าท่าเข้าร่วมแผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2563 พัฒนาท่าเรือประกอบด้วย ปี 2563 ศึกษาเพื่อพัฒนาท่าเรือครูช 3 แห่ง (สมุย อ่าวไทย และ อันดามัน) ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือที่เกาะพะงัน 2 แห่ง จ.สุราษธานี (ท้องศาลา และ หาดริน) จะแล้วเสร็จ ธันวาคม 2565 ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือปากคลองจิหลาด จ.กระบี่ 1 แห่ง จะแล้วเสร็จ กันยายน 2565 ปี 2564 ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือปะทิว จ.ชุมพร จะแล้วเสร็จ กันยายน 2565 ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือสมุย 1 แห่ง จ.สุราษธานี จะแล้วเสร็จ ธันวาคม 2566 ปี 2565 ก่อสร้างท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่วัดขวางตารัฐ(วัดกุฎีจีน) กรุงเทพฯ แล้วเสร็จเมื่อ มิถุนายน 2565 ก่อสร้างท่าเรือในคลองบางหลวง ที่วัดโบสถ์อินทราสารเพชร กรุงเทพฯ จะแล้วเสร็จ สิงหาคม 2565 ก่อสร้างท่าเรืออ่าวมะขามป้อม จ ระยอง จะแล้วเสร็จกันยายน 2566
- วิธีการวัดและวิธีคำนวณ : จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยปีปัจจุบัน
- นักท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ หมายถึง นักท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำสำคัญ ที่มีการค้างคืนอย่างน้อยหนึ่งคืน

เป้าหมาย ปี 2566 : 2 ท่าเรือ

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570				
2561	*2562	*2563	*2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
-	-	-	n/a		2 ท่าเรือ	2 ท่าเรือ	1 ท่าเรือ		

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ดำเนินการตามแผนได้ร้อยละ 80 และดำเนินการแล้วเสร็จ 2 ท่าเรือ	ดำเนินการตามแผนได้ร้อยละ 90	ดำเนินการตามแผนได้ร้อยละ 100
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 55.76		



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว

แผนแม่บทย่อย : การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศ

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
2 ท่าเรือ	4 ท่าเรือ	6 ท่าเรือ	8 ท่าเรือ

ตัวชี้วัดที่ 1 จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย (ต่อ)

เงื่อนไข : จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยตามที่ จท. ได้รับจัดสรรงบประมาณให้ดำเนินงาน ตามเอกสารงบประมาณ ปีงบประมาณ 2566

หมายเหตุ : ตามเอกสารงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รับงบประมาณในการพัฒนา 2 ท่าเรือ (ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือที่เกาะพะงัน 2 แห่ง จ.สุราษฎร์ธานี (ท้องศาลา และ หาดรี้น))

ผู้รับผิดชอบการรายงานผล : กรมเจ้าท่า (รายงาน) , กระทรวงคมนาคม (เจ้าภาพ จ.3)

ช่วงเวลารายงานผล : ทุก 1 ปี

ตัวชี้วัดที่ 1 จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย (ต่อ)

แผนการดำเนินการตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66) (ถ้ามี)

ที่	กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566											
		ต.ค. 65	พ.ย.65	ธ.ค.65	ม.ค.66	ก.พ.66	มี.ค.66	เม.ย.66	พ.ค.66	มิ.ย.66	ก.ค.66	ส.ค.66	ก.ย.66
1	ก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยว อ. เกาะพะงัน จ. สุราษฎร์ธานี (ธ.ค. 65)	80	90	100									
2	ก่อสร้างท่าเรือหาดริน อ. เกาะพะงัน จ. สุราษฎร์ธานี (ธ.ค. 65)	80	90	100									
3	ติดตามความก้าวหน้าของงานก่อสร้างท่าเรือเกาะสมุย (ท่าล่าง) อ. เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี 1 แห่ง	26.4	31.8	36.9	43.2	48.6	53.3	64.6	72.4	77.8	79	81.7	84.4
4	ติดตามความก้าวหน้าของงานก่อสร้างท่าเรืออ่าวมะขามป้อม อ. แกลง จ. ระยอง 1 แห่ง	2.07	2.15	6.82	11.48	16.15	20.81	25.48	30.14	34.81	41.62	51.27	68.79
5	ความสำเร็จในการลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างท่าเรือเกาะกูด 1 แห่ง (มี.ค. 66)	60	70	80	80	90	100						
6	การรายงานผลการอนุญาตสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวส่ง คค.	8	16	24	32	40	50	58	66	74	82	90	100
	แผนงาน (ร้อยละ)	9.60	11.23	13.01	6.24	7.29	8.39	5.54	6.31	6.98	7.58	8.35	9.48
	แผนงานสะสม (ร้อยละ)	9.60	20.83	33.84	40.08	47.37	55.76	61.30	67.61	74.59	82.18	90.52	100.00

ตัวชี้วัดที่ 2 : ระดับความสำเร็จของการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลาให้มีระดับค่าเฉลี่ยของเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัยเฉลี่ยตามที่กำหนด

คำอธิบาย : นิยาม : การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งการขนส่งทางน้ำมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยภารกิจหลักของกรมเจ้าท่าคือการสนับสนุนให้มีการขุดลอกเพื่อให้เรือสามารถเข้ามาและขนถ่ายสินค้า โดยเรือที่มีขนาดใหญ่จะสามารถเข้ามาได้ต้องมีขนาดร่องน้ำที่ลึกและปลอดภัย โดยพิจารณาจากเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER) คือ ค่ากำหนดช่องท้องเรือกับพื้นที่ท้องทะเลในอัตราไม่น้อยกว่าความปลอดภัยในขณะเรือแล่นเมื่อเปรียบเทียบกับระดับน้ำขึ้นลงในแต่ละช่วงเวลา โดยกำหนดความสามารถในการผ่านร่องน้ำของเรือที่มีอัตราการกินน้ำลึกใด ๆ ที่สามารถผ่านร่องน้ำได้โดยปลอดภัย ซึ่งขนาดความยาวตลอดลำของเรือไม่เกิน 173 เมตร ตามมาตรฐานที่สำนักนําร่องกำหนด

ร่องน้ำสงขลาเป็นร่องน้ำเศรษฐกิจที่สำคัญ เป็นร่องน้ำสำหรับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเชื่อมโยงกับท่าเรือสินค้าสิงคโปร์และมาเลเซีย ฯลฯ ซึ่งกรมเจ้าท่าได้รับการสนับสนุนงบประมาณ ตามมติครม. เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 เห็นชอบในหลักการที่กระทรวงการคลังเสนอ ให้ดำเนินโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา และให้ส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือและสนับสนุนโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา โดยเฉพาะกรมเจ้าท่าให้ขอตั้งงบประมาณทุกปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาความลึกของร่องน้ำสงขลาให้อยู่ที่ระดับ 9 เมตร ตลอดเวลา และ ให้สำนักงบประมาณให้การสนับสนุนงบประมาณดังกล่าว ในปีงบประมาณ 2566 ได้รับงบประมาณ 90.8620 ล้านบาท (ปริมาณเนื้อดิน 1,000,000 ลบ.ม.)

ขอบเขตการประเมิน : การดำเนินการตามแผนการขุดลอกร่องน้ำสงขลา ประจำปี พ.ศ. 2565 พิจารณาค่าเฉลี่ยเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER) คือ ค่ากำหนดช่องท้องเรือกับพื้นที่ท้องทะเลในอัตราไม่น้อยกว่าความปลอดภัยในขณะเรือแล่นเมื่อเปรียบเทียบกับระดับน้ำขึ้นลงในแต่ละช่วงเวลา โดยกำหนดความสามารถในการผ่านร่องน้ำของเรือที่มีอัตราการกินน้ำลึกใด ๆ ที่สามารถผ่านร่องน้ำได้โดยปลอดภัย ซึ่งขนาดความยาวตลอดลำของเรือไม่เกิน 173 เมตร

สูตรคำนวณ : พิจารณาค่าเฉลี่ยเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER)

วิธีการเก็บข้อมูล : ประกาศสำนักงานนําร่องสงขลา เรื่องการกำหนดตัวเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER)

แหล่งที่มาของข้อมูล : สำนักนําร่อง กรมเจ้าท่า

แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประเด็นปฏิรูปที่ 9 Connectivity : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ เพื่อจัดอุปสรรคด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
2561	2562	2563	2564	2565	2566
	6.9 เมตร	6.75 เมตร	7.30 เมตร	ค่าเฉลี่ยเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย 7.30 เมตร	ค่าเฉลี่ยเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย 7.10 เมตร
ผลการดำเนินงาน					

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ค่าเฉลี่ยเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย 6.9 เมตร (ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี)	ค่าเฉลี่ยเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย 7.10 เมตร	ค่าเฉลี่ยเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย 7.20 เมตร

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แบบแผนการดำเนินงาน)
ดำเนินการขุดลอกฯ ได้ตามที่ลงนามในสัญญา และประกาศสำนักนําร่องเรื่องการกำหนดตัวเกณฑ์บวกน้ำเพื่อความปลอดภัย (Safety Adder) (ถ้ามี)

หมายเหตุ :

หน้าหลัก
11

ไม่เชื่อมโยง
SKPI

(ถ้ามีความเชื่อมโยงกับแผนฯ ให้ระบุ)

ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
-	-	-	-

เงื่อนไข : กรมเจ้าท่าต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่อง

ตัวชี้วัดที่ 2 ระดับความสำเร็จของการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลาให้มีระดับค่าเฉลี่ยของเกณฑ์บวบน้ำเพื่อความปลอดภัยเฉลี่ยตามที่กำหนด (ต่อ)

แผนการดำเนินการตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66) (ถ้ามี)

ที่	กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566											
		ต.ค. 65	พ.ย.65	ธ.ค.65	ม.ค.66	ก.พ.66	มี.ค.66	เม.ย.66	พ.ค.66	มิ.ย.66	ก.ค.66	ส.ค.66	ก.ย.66
1	การลงนามในสัญญา	-----											
2	กิจกรรมการขุดลอกร่องน้ำ				-----								
3	กิจกรรมประกาศสำนักนําร่องเรื่องการกำหนดตัวเกณฑ์บวบน้ำเพื่อความปลอดภัย (Safety Adder) ไม่น้อยกว่า 3 ครั้ง (ทุกครั้งที่มีการตรวจรับงาน)				-----								
4	ประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด หมายเหตุ อาจมีการขออุทธรณ์หากมีความจำเป็น												
	แผนงาน (ร้อยละ)	0	0	0	5	13	13	14	14	13	14	14	
	แผนงานสะสม (ร้อยละ)	0	0	0	5	18	31	45	59	72	86	100	

ตัวชี้วัดที่ 3 ร้อยละของจำนวนเรือที่ผิดกฎหมายในน่านน้ำไทยต่อจำนวนเรือที่ตรวจ

- คำอธิบาย : วัดประสิทธิภาพของการจัดการด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางน้ำ โดยเปรียบเทียบกับ จำนวนเรือที่กระทำผิดกฎหมายในน่านน้ำไทย ต่อจำนวนเรือที่ตรวจเฉพาะในเขต กทม. ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566
- จำนวนเรือที่ตรวจ หมายถึง จำนวนเรือทุกประเภทที่ได้รับการตรวจทั้งหมด และสรุปเป็นรายเดือน
- จำนวนเรือที่ผิดกฎหมาย หมายถึง จำนวนความผิดของผู้ควบคุมเรือ ผู้ประกอบการ ที่เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการเปรียบเทียบปรับ โดยนับแต่ละฐานความผิดเป็นจำนวน 1 ราย
- ตรวจเรือ หมายถึง การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เข้าไปดำเนินการตามอำนาจที่ได้รับมอบหมายและหรือตามที่กฎหมายกำหนดให้สามารถกระทำได้ตามหน้าที่ เช่น ตรวจสอบเอกสารเรือ เอกสารผู้ควบคุมเรือ การบรรทุกสินค้า การจอดเรือ เป็นต้น
- สูตรการคำนวณ : ร้อยละจำนวนเรือที่ผิดกฎหมายในน่านน้ำไทยต่อจำนวนเรือที่ตรวจ = (จำนวนเรือที่ผิดกฎหมาย/จำนวนเรือที่ได้รับการตรวจทั้งหมด) x 100

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
2561	2562	2563	2564	2565	2566
3.64 (324/9,004)	2.47 (157/6,346)	1.15 (33/2,874)	1.09 (134/12,288)	0.7 (49/6,989) ผลงาน ณ มิ.ย. 65	1.81 %
ผลการดำเนินงาน					

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ร้อยละของจำนวนเรือที่ผิดกฎหมาย 2.47 (ดีที่สุดในปีปกติ 61,62)	ร้อยละของจำนวนเรือที่ผิดกฎหมาย 1.81 (แผนฯ)	ร้อยละของจำนวนเรือที่ผิดกฎหมาย 1.15 (Interval)
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) ร้อยละของจำนวนเรือที่ผิดกฎหมายในน่านน้ำไทยต่อจำนวนเรือที่ตรวจ 2.47		

เงื่อนไข : เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคไวรัสโคโรนา (COVID - 19) กรมเจ้าท่าได้มีการออกประกาศกรมเจ้าท่าที่ 56/2563 เรื่องการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และมีให้ประชาชนต้องเสียประโยชน์หรือละเมิดกฎหมายตามประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ซึ่งประกาศนี้ได้ขยายเวลาหรืออายุของใบสำคัญรับรอง ใบอนุญาต ประกาศนียบัตร สัญญา และหนังสือสำคัญจากวันที่หมดอายุหรือสิ้นอายุออกไปจนกว่าจะมีประกาศยกเลิกสถานการณ์ฉุกเฉิน ซึ่งเป็นสถานการณ์เดิมตั้งแต่ปี 63 ถึงปัจจุบัน จึงขอใช้เกณฑ์ปี 2565

หมายเหตุ :

(ถ้ามีความเชื่อมโยงกับแผนฯ ให้ระบุ)

ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนแม่บท : -

แผนแม่บทย่อย : -

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : -

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
-	-	-	-

ตัวชี้วัดที่ 3 ร้อยละของจำนวนเรือที่ผิดกฎหมายในน่านน้ำไทยต่อจำนวนเรือที่ตรวจ (ต่อ)

แผนการดำเนินการตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66) (ถ้ามี)

ที่	กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566											
		ต.ค. 65	พ.ย.65	ธ.ค.65	ม.ค.66	ก.พ.66	มี.ค.66	เม.ย.66	พ.ค.66	มิ.ย.66	ก.ค.66	ส.ค.66	ก.ย.66
1	จัดทำแผนตรวจตราเรือขณะจอดเรือ ณ ท่าเรือ อยู่เรือ หรือขณะเดินเรือ และทบทวน/การปรับปรุงแผนการดำเนินงาน หมายเหตุ ดำเนินการจัดทำคำสั่ง/กำหนดระยะเวลาในการตรวจ ออกตรวจฯ และทบทวน/ปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด ภายใต้กรอบงบประมาณที่จำกัด												
2	ดำเนินการตรวจตราตามแผนฯ หมายเหตุ จำนวนครั้งที่ตรวจ/รายงานผลฯ												
3	ประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด หมายเหตุ อาจมีการขออุทธรณ์หากมีความจำเป็น												
	แผนงาน (ร้อยละ)	7	10	7	10	7	10	7	10	7	9	7	9
	แผนงานสะสม (ร้อยละ)	7	17	24	34	41	51	58	68	75	84	91	100

ตัวชี้วัด 4 : อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด

หน้าหลัก
11

ไม่เชื่อมโยง
SKPI

คำอธิบาย : 1. เก็บข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด ได้แก่ เรือโดยสาร ได้แก่ เรือด่วนเสียบแม่น้ำเจ้าพระยา เรือยนต์ข้ามฟาก เรือยนต์เฟลปปาจักรยาว เรือโดยสารคลองแสนแสบ เรือโดยสารคลองพระโขนง เรือท่องเที่ยวบริเวณแม่น้ำและทะเล รวมถึงอ่างเก็บน้ำและเขื่อน เรือขนส่งสินค้า ได้แก่ เรือขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล (เรือค้าต่างประเทศและเรือชายฝั่ง) และเรือขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

หมายเหตุ ไม่นับเรือประมง , เรือสำราญกีฬาที่ไม่ใช้ในเชิงพาณิชย์ และเจ็ทสกี

2. ใช้ข้อมูลจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด ปีงบประมาณ 2566 เป็นข้อมูลในการประเมินฯ ตามตัวชี้วัดนี้

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
2561	2562	2563	2564	2565	2566
-	-	8.89 ปีที่กำหนดเป็นตัวชี้วัด (อุบัติเหตุ 28 ครั้ง/3.149 ล้าน เที่ยว)	12.02 (อุบัติเหตุ 28 ครั้ง/2.329 ล้านเที่ยว)	5.07 (อุบัติเหตุ 8 ครั้ง/1.579 ล้านเที่ยว)	7.75
ผลการดำเนินงาน					

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
12.02 ครั้ง/ล้านเที่ยว (ผลการดำเนินงาน ปี 2564)	9.89 ครั้ง/ล้านเที่ยว (ค่าเฉลี่ยเป้าหมายขั้นต้นกับเป้าหมายขั้นสูง)	7.75 ครั้ง/ล้านเที่ยว (ข้อมูลตามเอกสารงบประมาณ)
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด 12.02 ครั้ง/ล้านเที่ยว		

- เงื่อนไข : ปัจจัยในการจัดเก็บสถิติอุบัติเหตุของระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ (ครั้ง) ของกรมเจ้าท่า ดังนี้
- 1. เรือที่เกิดอุบัติเหตุ ต้องเป็นเรือที่ให้บริการสาธารณะ มิใช่เรือประมง , เรือสำราญกีฬาที่ไม่ใช้ในเชิงพาณิชย์ และเจ็ทสกี และ
 - 2. ต้องเป็นอุบัติเหตุจากเรือในขณะที่เดินเรืออยู่ และ
 - 3. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ต้องไม่ใช่เกิดจากความจงใจให้เกิดอุบัติเหตุ และ
 - 4. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีระดับความรุนแรงสูง เช่น การเกิดเพลิงไหม้บนเรือในขณะที่เรือมีผู้โดยสารให้บริการ หรือทำให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต

(ถ้ามีความเชื่อมโยงกับแผนฯ ให้ระบุ)

ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนแม่บท : -

แผนแม่บทย่อย : -

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : -

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
-	-	-	-

ตัวชี้วัดที่ 4 อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด (ต่อ)

แผนการดำเนินการตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66) (ถ้ามี)

ที่	กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566											
		ต.ค. 65	พ.ย.65	ธ.ค.65	ม.ค.66	ก.พ.66	มี.ค.66	เม.ย.66	พ.ค.66	มิ.ย.66	ก.ค.66	ส.ค.66	ก.ย.66
1	จัดทำแผนตรวจตราเรือขณะจอดเรือ ณ ท่าเรือ อยู่เรือ หรือขณะเดินเรือ และทบทวน/การปรับปรุงแผนการดำเนินงาน หมายเหตุ ดำเนินการจัดทำคำสั่ง/กำหนดระยะเวลาในการตรวจ ออกตรวจฯ และทบทวน/ปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด ภายใต้กรอบงบประมาณที่จำกัด												
2	ดำเนินการตรวจตราตามแผนฯ หมายเหตุ จำนวนครั้งที่ตรวจ/รายงานผลฯ												
3	ประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด หมายเหตุ อาจมีการขออุทธรณ์หากมีความจำเป็น												
	แผนงาน (ร้อยละ)	5	10	7	10	7	10	7	10	7	10	7	10
	แผนงานสะสม (ร้อยละ)	5	15	22	32	39	49	56	66	73	83	90	100

ตัวชี้วัดที่ 5 สัดส่วนการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control) เทียบกับจำนวนเรือสินค้าและเรือโดยสารที่ชักธงต่างประเทศ

หน้าหลัก
11

ไม่เชื่อมโยง
SKPI

- คำอธิบาย
- นิยาม : การตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control) เป็นการตรวจเรือสินค้าและเรือโดยสารที่ชักธงต่างประเทศ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานทางปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมตลอดถึงอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เช่น SOLAS MARPOL เป็นต้น ก่อนนำจำนวนที่ตรวจฯ ได้มาเทียบกับจำนวนเรือสินค้าและเรือโดยสารที่ชักธงต่างประเทศที่เทียบท่าเรือประเทศไทยทั้งหมด โดยให้ความสำคัญกับเรือเป้าหมาย เช่น เรือที่ใกล้ครบกำหนดการรับรองการตรวจเรือ
 - ขอบเขตการประเมิน : เรือที่จะถูกตรวจเป็นเรือสินค้าและเรือโดยสารที่ชักธงต่างประเทศ และเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทย และต้องเป็นเรือที่อยู่ในช่วงเวลาที่สามารถตรวจ PSC ได้ หรือก็คือเรือที่อยู่ใน Window Inspection Range
 - วิธีการเก็บข้อมูล / แหล่งที่มาของข้อมูล : ฐานข้อมูลการแจ้งเข้าออกเรือ ระบบ NSW และระบบ APCIS ของ TOKYO MOU

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)		ค่าเป้าหมาย 2566
2564	2565	2566
22.92 % (PSC 603 ลำ จาก 2,631 ลำ)	18.34 % (PSC 800 ลำ จาก 4,362 ลำ) ณ ก.ค. 65	12.81 %
ผลการดำเนินงาน		

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
12.02 % (ค่าเฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง)	12.81 % (ผลงานปี 63)	13.60 % (ขั้นมาตรฐาน+ (12.81-12.02))
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) สัดส่วนการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าเทียบกับจำนวนเรือสินค้าและเรือโดยสารที่ชักธงต่างประเทศเท่ากับ 12.02 %		

(ถ้ามีความเชื่อมโยงกับแผนฯ ให้ระบุ)

ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนแม่บท : -

แผนแม่บทย่อย : -

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : -

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
-	-	-	-

หมายเหตุ : ผลการดำเนินงานย้อนหลัง 3 ปี

ปี 61 จำนวนเรือที่ตรวจได้ 445 ลำ จำนวนเรือเข้า 3981 ลำ คิดเป็นร้อยละ 11.18

ปี 62 จำนวนเรือที่ตรวจได้ 479 ลำ จำนวนเรือเข้า 3981 ลำ คิดเป็นร้อยละ 12.08

ปี 63 จำนวนเรือที่ตรวจได้ 496 ลำ จำนวนเรือเข้า 3871 ลำ คิดเป็นร้อยละ 12.81 และเนื่องจากปริมาณงานของเจ้าพนักงานตรวจเรือที่ต้องดำเนินการตรวจเรือหลังจากที่กรมเจ้าท่ายกเลิกประกาศกรมเจ้าท่าที่ 56/2563 ทำให้มีเรือที่ขาดต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือทุกประเภทเรือจำนวน 17,133 ลำ (ข้อมูล ณ วันที่ 14 ส.ค. 65)

เงื่อนไข : เนื่องจากปี ๖๓ ถึงปัจจุบัน เกิดสถานการณ์ระบาดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ กรมเจ้าท่าได้มีการออกประกาศกรมเจ้าท่าที่ 56/2563 เรื่องการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และมีให้ประชาชนต้องเสียประโยชน์หรือละเมิดกฎหมายตามประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร โดยได้ประกาศขยายเวลาให้การต่ออายุใบอนุญาตรับรองการตรวจเรือ ส่งผลให้เจ้าพนักงานตรวจเรือซึ่งมีจำนวนน้อย และกระจายไปปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าเรือทั่วประเทศ มีโอกาสดำเนินการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าได้มากขึ้น หากการขยายระยะเวลาให้การต่ออายุใบอนุญาตรับรองการตรวจเรือสิ้นสุดลง การปฏิบัติงานการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรืออื่น ก็จะเพิ่มขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าได้ในที่สุด

แผนการดำเนินการตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66) (ถ้ามี)

60

ตัวชี้วัด 6 : ระดับความสำเร็จของการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมลำลำนน้ำในระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล่งลำนน้ำ

คำอธิบาย

- นิยาม : สิ่งล่งลำนน้ำ หมายถึง สิ่งล่งลำนน้ำที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย และยังมีการใช้ประโยชน์จากสิ่งล่งลำนน้ำนั้นอย่างต่อเนื่อง / สิ่งล่งลำนน้ำที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง/ สิ่งล่งลำนน้ำที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จแต่มีการก่อสร้างไม่เป็นไปตามแบบที่ได้รับอนุญาต/ สิ่งล่งลำนน้ำที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย แต่มิได้มีการใช้ประโยชน์ใดๆจากสิ่งล่งลำนน้ำ ที่ได้รับอนุญาต/ สิ่งล่งลำนน้ำที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย แต่มีการใช้งานสิ่งล่งลำนน้ำที่ได้รับอนุญาตผิดไปวัตถุประสงค์การใช้งานตามที่ได้รับอนุญาต และสิ่งล่งลำนน้ำที่ผิดกฎหมายและเป็นประเภทที่ไม่พึงอนุญาตตามกฎหมาย
- ขอบเขตการประเมิน : สิ่งล่งลำนน้ำที่มีใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำในพื้นที่ สปว. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค ๑ ๒ ๓ และ ๖ (แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสะแกกรัง แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำนครนายก แม่น้ำน้อย แม่น้ำลพบุรี แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำปิง แม่น้ำพิจิตร แม่น้ำยม แม่น้ำวัง และชายฝั่งชลบุรี(พืทยา) ระยอง จันทบุรี ตราด)
- วิธีการเก็บข้อมูล : การออกสำรวจพื้นที่และระบุตำแหน่งสิ่งล่งลำนน้ำในระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล่งลำนน้ำ
- แหล่งที่มาของข้อมูล : ระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล่งลำนน้ำ

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)	ค่าเป้าหมาย 2566
2565	2566
ใบอนุญาตทั้งหมดในขอบเขตการประเมินทั้งสิ้น 1,023 ฉบับ สรุปผลการดำเนินงานในไตรมาส 3 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1, 2 และ 6 ดำเนินการตรวจสอบและระบุตำแหน่งสิ่งล่งลำนน้ำตามใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำแล้วเสร็จ จำนวน 878 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 85.83 และ กองสำรวจและแผนที่ ดำเนินการระบุข้อมูลสิ่งล่งลำนน้ำตามใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำลงในแผนที่ระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล่งลำนน้ำ จำนวน 742 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 72.53	การระบุตำแหน่งสิ่งล่งลำนน้ำตามใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำลงในระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล่งลำนน้ำ ได้อย่างน้อยร้อยละ 25 ของจำนวนใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำในพื้นที่ขอบเขตการประเมิน
ผลการดำเนินงาน	

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
รายงานจำนวนใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำในพื้นที่ขอบเขตการประเมินและระบุพื้นที่ตั้งโดยสังเขป ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าทราบ	การระบุตำแหน่งสิ่งล่งลำนน้ำตามใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำลงในระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล่งลำนน้ำ ได้อย่างน้อยร้อยละ 25 ของจำนวนใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำในพื้นที่ขอบเขตการประเมิน	เปิดเผยข้อมูลให้กับ ป.ป.ช. เพื่อใช้ประกอบการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ และมีการลงนาม MOU กับ ป.ป.ช.
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) รายงานจำนวนใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำในพื้นที่ขอบเขตการประเมินและระบุพื้นที่ตั้งโดยสังเขป ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าทราบ		

หมายเหตุ :

หน้าหลัก
11

ไม่เชื่อมโยง
SKPI

(ถ้ามีความเชื่อมโยงกับแผนฯ ให้ระบุ)

ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนแม่บท : -

แผนแม่บทย่อย : -

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : -

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
-	-	-	-

เงื่อนไข

- ดำเนินการตรวจสอบสิ่งล่งลำนน้ำที่มีใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำในพื้นที่ สปว. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค ๑ ๒ ๓ และ ๖ (แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสะแกกรัง แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำนครนายก แม่น้ำน้อย แม่น้ำลพบุรี แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำปิง แม่น้ำพิจิตร แม่น้ำยม แม่น้ำวัง และชายฝั่งชลบุรี(พืทยา) ระยอง จันทบุรี ตราด
- ระบุพื้นที่ตั้งโดยสังเขป หมายถึงการระบุตำแหน่งสิ่งล่งลำนน้ำในพื้นที่ขอบเขตการประเมินว่าอยู่ใน ตำบล อำเภอ จังหวัด ไต จำนวนเท่าไร เพื่อรายงานให้อธิบดีกรมเจ้าท่าภายในเดือนธันวาคม 2565 ก่อนดำเนินการระบุตำแหน่งสิ่งล่งลำนน้ำดังกล่าวในระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล่งลำนน้ำต่อไป
- การระบุตำแหน่งสิ่งล่งลำนน้ำตามใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำลงในระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างล่งลำนน้ำ ได้ปีละอย่างน้อยร้อยละ 25 ของจำนวนใบอนุญาตสิ่งล่งลำนน้ำในพื้นที่ขอบเขตการประเมิน ซึ่งจะแล้วเสร็จตามพื้นที่ที่กำหนดภายในปี 2569 (4 ปี)

ตัวชี้วัดที่ 6 ระดับความสำเร็จของการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมลำน้ำในระบบภูมิสารสนเทศสิ่งปลูกสร้างสิ่งแวดล้อมลำน้ำ (ต่อ)

แผนการดำเนินการตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66) (ถ้ามี)

ที่	กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566												
		ต.ค. 65	พ.ย.65	ธ.ค.65	ม.ค.66	ก.พ.66	มี.ค.66	เม.ย.66	พ.ค.66	มิ.ย.66	ก.ค.66	ส.ค.66	ก.ย.66	
1	รายงานจำนวนใบอนุญาตสิ่งแวดล้อมลำลำนํ้าในพื้นที่ขอบเขตการประเมินและระบุพื้นที่ตั้งโดยสังเขปให้อธิบดีกรมเจ้าท่าทราบ หมายเหตุ สปว. กผท. และจก. 1-7 รายงานจำนวนใบอนุญาตฯและระบุพื้นที่ตั้ง (ตำบล อำเภอ จังหวัด จำนวน สิ่งล่่วงลำลำนํ้า) ตามกิจกรรมนี้ให้ อจท. ทราบ (ภายในเดือนธันวาคม 2565)													
2	การระบุตำแหน่งสิ่งแวดล้อมลำลำนํ้าตามใบอนุญาตสิ่งแวดล้อมลำลำนํ้าลงในระบบแผนที่ GIS ได้อย่างน้อยร้อยละ 25 ของจำนวนใบอนุญาตสิ่งแวดล้อมลำลำนํ้าในพื้นที่ขอบเขตการประเมิน หมายเหตุ สปว. กผท. และจก. 1-7 ร่วมกันดำเนินการตามกิจกรรมนี้ ตาม SOP (Standard Operation Procedure) ที่ได้ร่วมกันกำหนด													
3	การจัดทำ MOU ระหว่างกรมเจ้าท่ากับสำนักงาน ปปช.													
4	ประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด หมายเหตุ ประเมินผลตามเกณฑ์ตัวชี้วัด และอาจขออุทธรณ์หากมีความจำเป็น													
	แผนงาน (ร้อยละ)	2	7.5	11	10	8	10	8	10	8	10	8	7.5	
	แผนงานสะสม (ร้อยละ)	2	9.5	20.5	30.5	38.5	48.5	56.5	66.5	74.5	84.5	92.5	100	

รายละเอียดร่างตัวชี้วัด ปิงบประมาณ พ.ศ. 2566

กรมทำอากาศยาน

สรุปรายการตัวชี้วัดของกรมท่าอากาศยาน

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือ
ท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการคมนาคมทางบก
และทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถ
ในการแข่งขันด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุน
โลจิสติกส์ของประเทศ
ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวล
รวมในประเทศ (เฉลี่ย
ร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพ
ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง
ประเทศของประเทศไทย
(อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทางรางต่อปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

7. สัดส่วน
การเดินทางด้วยระบบ
ขนส่งสาธารณะในเขต
เมืองต่อการเดินทางใน
เมืองทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

อื่นๆ : Joint KPIs

8. อัตราผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทาง
ถนน (คนต่อ
ประชากร 1 แสน
คน)

กรมท่าอากาศยาน

1 การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)

1.1 Functional KPIs

1. เครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD)
2. ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในภูมิภาคในสังกัดกรมท่าอากาศยาน
3. การดำเนินการตามกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะ

ร้อยละ 25

ร้อยละ 20

ร้อยละ 25

1.2 Joint KPIs

2 การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)

- 2.1 การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล
- 2.2 การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

ร้อยละ 15

ร้อยละ 15

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็น
ภารกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก, **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน
(Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุความ
เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น
แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของ
กรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สศช. กำหนด เป็นต้น, **ตัวหนังสือสีม่วง** หมายถึง
ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี), **ตัวหนังสือสีน้ำเงิน** หมายถึง ตัวชี้วัด
ขับเคลื่อนการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

ตัวชี้วัดที่ 1 เครื่องตรวจสอบสารวัตรระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD)

คำอธิบาย :

- วัดความสำเร็จของการดำเนินการจัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจสอบสารวัตรระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) 11 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานนครพนม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานน่านนคร ท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานนครราชสีมา
- เป็นตัวชี้วัดที่ช่วยขับเคลื่อนแผนฯ 13 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการท่าอากาศยานรองรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการที่มีต่ออุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเดินทาง
- สำหรับอำนวยความสะดวกภายในบริเวณพื้นที่ตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage) ณ จุดตรวจรักษาความปลอดภัยผู้โดยสาร (Passenger security check point) ก่อนเข้าห้องผู้โดยสารขาออก (Departure) ซึ่งเป็นพื้นที่หวงห้ามและเขตปลอดอาวุธ ทำให้ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการดำเนินการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร ผู้มาใช้บริการ

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
2561	2562	2563	2564	2565	2566
-	-	-	-	-	สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการไม่น้อยกว่า ร้อยละ 15
ผลการดำเนินงาน n/a					

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10	สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการไม่น้อยกว่า ร้อยละ 15	สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) - ลงนามสัญญาจัดซื้อจัดจ้าง		

เงื่อนไข : การดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามตัวชี้วัดเป้าหมายมาตรฐานขึ้นอยู่กับกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

หมายเหตุ : หากท่าอากาศยานใดไม่สามารถดำเนินการติดตั้งเครื่องตรวจสอบสารวัตรระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) ได้ขอให้ตัดท่าอากาศยานนั้นออกจากการวัดความสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

เป้าหมายหมุดหมาย : ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ค่าเป้าหมาย
2566-2570
ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ใน 25 อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.6

ตัวชี้วัดที่ 1 เครื่องตรวจสอบสารวัตรระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) (ต่อ)

แผนการดำเนินงานตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66)

ลำดับที่	กิจกรรม	ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566												
		ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
1	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง													
2	ดำเนินการตามสัญญา													
3	ติดตั้งและทดสอบการปฏิบัติการจริงพร้อมใช้งานทั้ง 11 ท่าอากาศยาน													
4	ฝึกอบรมการใช้เครื่องตรวจสอบสารวัตรระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD)													
5	ดำเนินการวัดประสิทธิภาพการบริการ													

ตัวชี้วัดที่ 1 เครื่องตรวจสอบสารวัตรระบุเบ็ดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) (ต่อ)

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 (ต.ค. 64 - ปัจจุบัน)				ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566	หมายเหตุ
ลำดับ	ท่าอากาศยาน	การสุ่มตรวจกระเป๋าสัมภาระ (ขาออก) ก่อนขึ้นเครื่อง/จำนวน (ใบ/ชิ้น)	ระยะเวลาบริการรักษาความปลอดภัย ณ จุดตรวจค้น (ตรวจค้น+เปิดกระเป๋า+rescreen)	ETD	
1	ตรัง	*	2.40 นาที ต่อใบ		
2	หัวหิน	*	3.40 นาที ต่อใบ		
3	แม่ฮ่องสอน	1,276	2.40 นาที ต่อใบ		
4	แพร่	938	2.40 นาที ต่อใบ		
5	ลำปาง	240	1.40 นาที ต่อใบ		
6	เลย	6,033	1.40 นาที ต่อใบ		
7	นครพนม	11,706	2.40 นาที ต่อใบ		
8	ร้อยเอ็ด	100	3.40 นาที ต่อใบ		
9	น่านนคร	*	1.40 นาที ต่อใบ		
10	สกลนคร	*	1.40 นาที ต่อใบ		
11	นครราชสีมา	5	3.40 นาที ต่อใบ		
รวม					

หมายเหตุ : * ท่าอากาศยานที่เหลืออยู่ระหว่างการนำส่งข้อมูล

ตัวชี้วัดที่ 2 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานภูมิภาคในสังกัดกรมท่าอากาศยาน

- คำอธิบาย
- วัดความสามารถของท่าอากาศยานภูมิภาคในสังกัดกรมท่าอากาศยานในการรองรับผู้โดยสาร เนื่องด้วยกรมท่าอากาศยานมีแผนพัฒนาท่าอากาศยานในระยะยาว เพื่อรองรับผู้โดยสารในแต่ละปี ทั้งนี้ ไม่รวมท่าอากาศยานเชียงใหม่ ภูเก็ต เชียงราย สุวรรณภูมิ และดอนเมือง เนื่องจากเป็นท่าอากาศยานภายใต้การบริหารของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.
 - เป็นตัวชี้วัดที่มีส่วนขับเคลื่อนแผนฯ 13 ในยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างและระบบโลจิสติกส์ เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เพียงพอ กับความต้องการ
 - สำหรับขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของกรมท่าอากาศยานนั้น คาดการณ์ว่าหากสามารถก่อสร้าง/ปรับปรุงท่าอากาศยานกระบี่และท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้ตามแผนก็จะสามารถรองรับผู้โดยสารในปี 2566 ได้ประมาณ 46.44 ล้านคน อย่างไรก็ตาม หากเกิดปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน เช่น ภัยธรรมชาติ โรคระบาด และภัยพิบัติ หรืออื่น ๆ ก็อาจส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่วางไว้

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
2561	2562	2563	2564	2565	2566
35.14 ล้านคน	36.58 ล้านคน	39.03 ล้านคน	39.87 ล้านคน	42.22 ล้านคน	44.07 (2 ท่าอากาศยาน)
ผลการดำเนินงาน n/a					

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
42.22 ล้านคน ผลดำเนินงานปี 2565	43.63 (1 ท่าอากาศยาน)	44.07 (2 ท่าอากาศยาน)
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) - ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานภูมิภาคในสังกัดกรมท่าอากาศยาน 43.63 ล้านคน (1 ท่าอากาศยาน)		

เงื่อนไข : หากเกิดปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน เช่น ภัยธรรมชาติ โรคระบาด และภัยพิบัติ หรืออื่น ๆ ก็อาจส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่วางไว้ได้

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

เป้าหมายหมุดหมาย : ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ค่าเป้าหมาย
2566-2570
อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน อยู่ในอันดับที่ 41

ตัวชี้วัดที่ 2 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานภูมิภาคในสังกัดกรมท่าอากาศยาน (ต่อ)

แผนการดำเนินงานตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66)

ลำดับที่	กิจกรรม	ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
1	การเปิดใช้งานระยะที่ 2 งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 3 และงานปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังที่ 1,2 ท่าอากาศยานกระบี่												
2	การเปิดใช้งานก่อสร้างปรับปรุงต่อเติมอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานร้อยเอ็ด												

แผนการดำเนินงานตามตัวชี้วัด (ต.ค. 65 – ก.ย. 66)

ปี	ขีดความสามารถอาคารที่פקผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)										
	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
กระบี่	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	5.73	8.00	8.00	8.00	8.00
อุดรธานี	3.46	3.46	3.46	3.46	3.46	3.46	3.46	3.46	3.46	3.46	3.46
สุราษฎร์ธานี	2.30	2.30	2.30	2.30	2.30	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
ขอนแก่น	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	3.10	3.10	5.00	5.00	5.00	5.00
อุบลราชธานี	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88
นครศรีธรรมราช	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.73	1.73	4.60	4.60	4.60	4.60
ตรัง	0.86	0.86	0.86	0.86	1.70	1.70	1.70	3.40	3.40	3.40	3.40
พิษณุโลก	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88	2.88
สกลนคร	0.86	0.86	0.86	1.70	1.70	1.70	1.70	1.70	1.70	1.70	3.40
น่านนคร	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86
นครพนม	0.86	0.86	0.86	1.70	1.70	1.70	1.70	1.70	1.70	1.70	1.70
ร้อยเอ็ด	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	1.30	1.70	1.70	1.70	1.70
ลำปาง	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86
เลย	0.43	0.43	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	3.40	3.40	3.40	3.40
นราธิวาส	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	1.70	1.70	1.70	1.70
แม่สอด	0.58	0.58	1.15	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
บุรีรัมย์	0.86	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	2.80	2.80	2.80	2.80
ชุมพร	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86
ระนอง	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86
แพร่	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.86	0.86	0.86	0.86
แม่ฮ่องสอน	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86
หัวหิน	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86
ปาย	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14
นครราชสีมา	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30
เพชรบูรณ์	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30	1.30
ตาก	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07
แม่สะเรียง	-	-	-	-	-	0.00	0.00	-	-	-	-
ปัตตานี	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23
เบตง	-	-	-	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86
รวม	34.85	35.14	36.15	39.03	39.87	42.22	44.07	58.66	58.66	58.66	60.36

ตัวชี้วัดที่ 3 การดำเนินการตามกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะ

คำอธิบาย

- วัดความสำเร็จของการดำเนินการตามกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะ เพื่อให้ได้รับการรับรองการดำเนินการสนามบิน และเปิดให้บริการรองรับความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการท่าอากาศยานได้ตามแผน
- เป็นตัวชี้วัดที่สนับสนุนการขับเคลื่อนแผนฯ 13 ในยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ สำหรับการเปิดให้บริการท่าอากาศยานแห่งใหม่ที่ต้องได้ใบรับรองสนามบินสาธารณะโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- สำหรับการแสดงถึงมาตรฐานการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และความเชื่อมั่นในการใช้บริการท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยานที่ได้รับใบรับรองสนามบินสาธารณะ
- ท่าอากาศยานดำเนินการตามกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะแล้วเสร็จ 5 แห่ง ได้แก่ 1) ท่าอากาศยานราธิวาส 2) ท่าอากาศยานแพร่ 3) ท่าอากาศยานปาย 4) ท่าอากาศยานนครราชสีมา และ 5) ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

เป้าหมาย ปี 2566 :

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566
2561	2562	2563	2564	2565	2566
-	-	-	-	ท่าอากาศยานได้รับใบรับรองสนามบินสาธารณะ 1 แห่ง	ท่าอากาศยานได้รับใบรับรองสนามบินสาธารณะ ไม่น้อยกว่า 1 แห่ง

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ท่าอากาศยานดำเนินการตามกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะแล้วเสร็จ 5 แห่ง	ท่าอากาศยานได้รับใบรับรองสนามบินสาธารณะ ไม่น้อยกว่า 1 แห่ง	ท่าอากาศยานได้รับใบรับรองสนามบินสาธารณะ ไม่น้อยกว่า 2 แห่ง
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) ท่าอากาศยานดำเนินการตามกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะแล้วเสร็จ 2 แห่ง/กรมท่าอากาศยานได้ใบรับรองสนามบินสาธารณะ 1 แห่ง		

เงื่อนไข :

หมายเหตุ : การได้รับใบรับรองฯ ขึ้นอยู่กับแผนการตรวจของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

หน้าหลัก

25

Proxy KPIs

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

เป้าหมายหลุมหมอย : ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ค่าเป้าหมาย

2566-2570

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ใน 25 อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.6

แผนการดำเนินการกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะ

ไตรมาส	กระบวนการคำขอฯ แล้วเสร็จภายใน กรมท่าอากาศยาน	กรมท่าอากาศยานได้รับใบรับรองสนามบินสาธารณะ
ต.ค. - ธ.ค. 65	ท่าอากาศยาน 1 แห่ง	
ม.ค. - มี.ค. 66	ท่าอากาศยาน 2 แห่ง	ท่าอากาศยาน 1 แห่ง
เม.ย. - มิ.ย. 66	ท่าอากาศยาน 3 แห่ง	
ก.ค. - ก.ย. 66	ท่าอากาศยาน 5 แห่ง	ท่าอากาศยาน 1 แห่ง

หมายเหตุ : ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการตรวจของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

ตัวชี้วัดที่ 3 การดำเนินการตามกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะ (ต่อ)

กระบวนการขออนุญาตใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และกระบวนการขอต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดยมีขั้นตอนและรายละเอียดการดำเนินการตาม Guidance Material on Aerodrome Certification (CAAT-AGA-GMAC) ดังนี้

ขั้นตอน	การดำเนินการ
Phase 1 - Pre – application	ผู้ดำเนินงานสนามบินที่จะขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเข้าประชุมร่วมกับฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อรับทราบถึงขั้นตอนกระบวนการดำเนินงานของ กพท. ในการตรวจสอบและออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ
Phase 2 - Formal Application	ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องนำส่งคำขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และเอกสารประกอบที่เกี่ยวข้อง เช่น คู่มือการดำเนินงานสนามบิน คู่มือการปฏิบัติงาน ระเบียบกระบวนการดำเนินงานสนามบิน ข้อมูลด้านกายภาพสนามบินและระบบไฟฟ้าสนามบิน และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีระยะเวลาอยู่ที่ ๑ เดือนหลังจากที่ได้ดำเนินการประชุมร่วมกับ กพท. ตาม Phase 1 หรือตามแต่ที่ กพท. กำหนด
Phase 3 - Document Evaluation	ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) กพท. จะดำเนินการตรวจสอบเอกสารประกอบคำขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หากเห็นว่ามีรายละเอียดที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดหรือมาตรฐานจะขอให้ผู้ดำเนินงานสนามบินดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ก่อนจะเข้าสู่การดำเนินการใน Phase 4 Demonstration and Audit ต่อไป โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ ๓ เดือนหรือมากกว่า ขึ้นอยู่กับการพิจารณาของ กพท. และการดำเนินการแก้ไขสิ่งที่ตรวจพบจากสนามบิน
Phase 4 – Demonstration and Audit	ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) กพท. จะดำเนินการเข้าตรวจสอบ ณ สนามบินที่ยื่นคำขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เพื่อตรวจสอบว่าสนามบินเป็นไปตามข้อกำหนด และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด หากไม่เป็นไปตามมาตรฐานจะได้รับข้อบกพร่องจาก กพท. เพื่อให้สนามบินดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจสอบที่ได้รับเสียก่อน หรือเขียนแผนการแก้ไขข้อบกพร่องในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ทันที ให้สนามบินจัดทำแผนการแก้ไข และกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องให้แล้วเสร็จ โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการ ๓ เดือนหรือมากกว่า ขึ้นอยู่กับการดำเนินการของ กพท. และการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องจากสนามบิน
Phase 5 - Certification	เมื่อฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) กพท. ตรวจสอบ และยอมรับในการแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจสอบ ณ สนามบินทั้งหมดแล้ว จะดำเนินการแจ้งผลการตรวจสอบต่อผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้ความเห็นชอบและดำเนินการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้แต่ละสนามบินต่อไป โดยมีระยะเวลาดำเนินการอยู่ที่ ๑ เดือน

ตัวชี้วัดที่ 3 การดำเนินการตามกระบวนการคำขอใบรับรองสนามบินสาธารณะ (ต่อ)

ขั้นตอน	การดำเนินการ
Phase 1 - Pre – application	ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 21 ท่าอากาศยาน และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จำนวน 5 ท่าอากาศยาน
Phase 2 - Formal Application	ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 21 ท่าอากาศยาน และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จำนวน 5 ท่าอากาศยาน
Phase 3 - Document Evaluation	ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 2 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จำนวน 4 ท่าอากาศยาน
Phase 4 – Demonstration and Audit	ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 3 ท่าอากาศยาน และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 1 ท่าอากาศยาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566
Phase 5 - Certification	ดำเนินการแล้วเสร็จ 1 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานเบตง

หมายเหตุ : ยกเลิกแผนขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินของ ท่าอากาศยานตาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง และท่าอากาศยานปัตตานี เนื่องจากไม่มีความพร้อมทางด้านบุคลากร และไม่มีการให้บริการแก่สาธารณะ จึงไม่เห็นสมควรให้ออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ทั้งนี้ จากกระบวนการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ไม่ได้หมายความว่าสนามบินที่เข้าสู่กระบวนการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทั้งหมด จะได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามแผนการออกใบรับรองฯ ในปีนั้น ๆ แต่เป็นการกำหนดให้สนามบินต้องยื่นขอรับใบรับรองฯ พร้อมเอกสารให้ครบถ้วนภายในปีนั้น ส่วนการได้รับใบรับรองเมื่อใดนั้นขึ้นอยู่กับพิจารณาของ กพท. และการแก้ไขสิ่งที่ตรวจพบหรือข้อบกพร่องของสนามบิน

รายละเอียดร่างตัวชี้วัด ปิงบประมาณ พ.ศ. 2566

กรมการขนส่งทางราง

สรุปรายการตัวชี้วัดของกรมการขนส่งทางราง

Strategic KPIs : กระทรวงคมนาคม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

1. จำนวนท่าเรือ
ท่องเที่ยวในประเทศไทย

2. อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการคมนาคมทางบก
และทางน้ำโดย (TTCI)

3. อันดับความสามารถ
ในการแข่งขันด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน

4. สัดส่วนต้นทุน
โลจิสติกส์ของประเทศ
ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวล
รวมในประเทศ (เฉลี่ย
ร้อยละ)

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพ
ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง
ประเทศของประเทศไทย
(อันดับ/คะแนน)

6. สัดส่วนปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทางรางต่อปริมาณ
การขนส่งสินค้า
ทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

7. สัดส่วน
การเดินทางด้วยระบบ
ขนส่งสาธารณะในเขต
เมืองต่อการเดินทางใน
เมืองทั้งหมด (เฉลี่ย
ร้อยละ)

อื่นๆ : Joint KPIs

8. อัตราผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทาง
ถนน (คนต่อ
ประชากร 1 แสน
คน)

กรมการขนส่งทางราง

1 การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70)

1.1 Functional KPIs

1. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)
2. ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งโครงข่าย
3. ความสำเร็จของโครงการรถไฟฟ้าคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
4. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง
5. จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ

1.2 Joint KPIs

2 การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30)

- 2.1. การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล
- 2.2 การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

ร้อยละ 20
ร้อยละ 20
ร้อยละ 10
ร้อยละ 10
ร้อยละ 10

ร้อยละ 15
ร้อยละ 15

หมายเหตุ: **ตัวหนังสือสีส้ม** หมายถึง ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์สำคัญ (Strategic KPIs) ในกรณีเป็นภารกิจหลักของกรม หรือเป็นเจ้าภาพหลัก, **ตัวหนังสือสีแดง** หมายถึง ตัวชี้วัดทดแทน (Proxy KPI) ในกรณีที่ไม่สามารถวัดด้วย Strategic KPIs โดยต้องระบุมหาความเชื่อมโยงกับ Strategic KPIs ให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะกำหนดตัวชี้วัดจากแผนระดับ 3 เช่น แผนงานบูรณาการด้านต่าง ๆ เอกสารงบประมาณ หรือตัวชี้วัดที่เป็นภารกิจหลักของกรม หรือตัวชี้วัด Proxy ที่ สศช. กำหนด เป็นต้น, **ตัวหนังสือสีม่วง** หมายถึง ตัวชี้วัดที่ไม่เชื่อมโยงกับ Strategic KPIs (ถ้ามี), **ตัวหนังสือสีน้ำเงิน** หมายถึง ตัวชี้วัดขับเคลื่อนการบูรณาการร่วมกัน (Joint KPIs)

ตัวชี้วัด 1 : สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้า

รหัส : 070003

น้ำหนัก 20

คำอธิบาย : ทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)

- การเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งของประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งจะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน
- ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศ (1) หมายถึง ปริมาณการขนส่งสินค้าที่อาศัยระบบรางภายในประเทศในการขนส่ง (หน่วย: ล้านตัน)(ข้อมูลจาก ขร.และ รฟท.)
- ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ หมายถึง ผลรวมปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ข้อมูลจากการประมาณการปริมาณขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมดด้วยแบบจำลอง (National Model : NAM) สนข.)
- วิธีการวัดและวิธีการคำนวณ :
$$\text{สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (\%)} = (\text{ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางทั้งหมดภายในประเทศ} / \text{ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ}) \times 100$$
- รายงานข้อมูลสัดส่วนการขนส่งสินค้าในปีงบประมาณ จัดทำโดยใช้ข้อมูลผลการดำเนินงานตามปฏิทินย้อนหลังหนึ่งปี

เป้าหมาย ปี 2566 : ร้อยละ 4

ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline)					ค่าเป้าหมาย 2566 – 2570				
*2561	*2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
n/a	ร้อยละ 1.24	ร้อยละ 1.22	ร้อยละ 1.4	1.44	ร้อยละ 1.53	ร้อยละ 7			

- ผลการดำเนินงาน ต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 (ร้อยละ 4)
- ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline) คือ ข้อมูลผลการดำเนินงานตามปฏิทินย้อนหลังหนึ่งปี

เกณฑ์การประเมิน

ผลการวิเคราะห์สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง ปี 2565 (ผลของปีปฏิทิน 2564)
ข้อมูลจาก หนังสือ ที่ คค 0804.3/349 ลงวันที่ 14 มิถุนายน 2565
(ข้อมูลผลการดำเนินงาน รฟท. ปีปฏิทิน 2564)

ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
ร้อยละ 4	ร้อยละ 7	ร้อยละ 8	ร้อยละ 10
เป้าหมายตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566		ร้อยละ 4	

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
1.35 = (1.22+1.40+1.44)/3 (ค่าเฉลี่ยผลการดำเนินงาน 3 ปี ย้อนหลัง)	1.44 (ผลการดำเนินงานที่ดีที่สุด 3 ปีย้อนหลัง)	1.53 = 1.44+(1.44-1.35) (เป้าหมายมาตรฐาน + Interval ระหว่างเป้าหมายขั้นมาตรฐานและขั้นต้น)
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) : รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการประเมินผลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง		
เงื่อนไข : - ใช้ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางย้อนหลังหนึ่งปีมาคำนวณสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของทุกปี เพื่อการประเมินผลตัวชี้วัด - มอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยงานคำนวณค่าปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ และจัดส่งให้กระทรวงคมนาคม ภายในกรอบเวลาการรายงานผลตัวชี้วัด		

ตัวชี้วัด 2 : ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑลทั้งโครงข่าย

นิยาม : จำนวนเที่ยว-คนในการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ทั้งโครงข่ายเพิ่มขึ้น

ขอบเขตการประเมิน : เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

วิธีการเก็บข้อมูล : ผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แหล่งที่มาของข้อมูล : ผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ข้อมูลพื้นฐาน

ปีงบประมาณ	2563	2564	2565
ผลการดำเนินงาน	326.17 ล้าน เที่ยว-คน	202.30 ล้าน เที่ยว-คน	279.01 ล้าน เที่ยว-คน

หมายเหตุ : ผลการดำเนินงานปี 2563 - 2565 อยู่ในสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

เป้าหมาย ปี 2566 :

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต่ำ (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
279.01 ผลการดำเนินการปี 65	326.17 (ผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดในรอบ 3 ปี)	373.33 (Interval)

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) :

ดำเนินการได้ร้อยละ 50 ตามเป้าหมายขั้นต่ำ

เงื่อนไข : -

รหัส : 070104

หน้าหลัก
20

Proxy
KPIs



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบ
โลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลัก
ในภูมิภาค

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 40	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 50	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 60
เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5	เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10	เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20	เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20

ตัวชี้วัด 3 : ความสำเร็จของโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

นิยาม : ความสำเร็จพิจารณาจากโครงข่ายรถไฟฟ้าทางคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จต่อปี
ขอบเขตการประเมิน : โครงข่ายรถไฟฟ้าทางคู่
วิธีการเก็บข้อมูล : ประสานข้อมูลสถานะโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ (รายเดือน) กับ รฟท.
แหล่งที่มาของข้อมูล : กรมการขนส่งทางราง (หน่วยกำกับ ดูแล) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (ดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนด)
แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประเด็นการปฏิรูปที่ 9 Connectivity : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ เพื่อขจัดอุปสรรคด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง รวมทั้งสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวสูงขึ้น

ข้อมูลพื้นฐาน

ปีงบประมาณ	2563	2564	2565
ผลการดำเนินงาน	543 กิโลเมตร (ค่าสะสม)	543 กิโลเมตร (ค่าสะสม)	627 กิโลเมตร (ค่าสะสม)

แผนระยะยาว / Roadmap (2563-2565)

ปีงบประมาณ	2563	2564	2565	2566
คำเป้าหมาย	โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร	1. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร 2. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร	ดำเนินการแล้วเสร็จ 1. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร 2. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร 3. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 145 กิโลเมตร 4. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร เริ่มโครงการใหม่ 1. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของระยะทาง 323 กิโลเมตร 2. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร	ดำเนินการแล้วเสร็จ 1. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร 2. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร 3. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 145 กิโลเมตร เริ่มโครงการใหม่ 1. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร

เป้าหมาย ปี 2566 :
เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ดำเนินการแล้วเสร็จ 2 โครงการ	ดำเนินการแล้วเสร็จ 3 โครงการ	ดำเนินการแล้วเสร็จ 3 โครงการ เริ่มโครงการใหม่ 1 โครงการ

เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) : ดำเนินการแล้วเสร็จ 1 โครงการ

เงื่อนไข : -

รหัส : 070102

หน้า
10

Proxy
KPIs



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

คำเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
25 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.50	25 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60	20 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.70	20 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.80

ตัวชี้วัด 4 : ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง

คำอธิบาย :

- การเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งของประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งจะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) มีบทบาทสำคัญในการวิเคราะห์งบประมาณของกรมการขนส่งทางราง (ขร.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งเป็นหน่วยงานสำคัญในการขับเคลื่อนการขนส่งทางราง รวมทั้งติดตาม เปรียบเทียบ และพิจารณาให้ข้อเสนอแนะ และผลักดันโครงการก่อสร้างทางคู่ให้เป็นไปตามแผนงาน และการผลักดันโครงการรถไฟสายใหม่ โดยมีการวัดผลทั้งในมิติของกิจกรรมของ สปค. และการวัดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
- ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง หมายถึง ปริมาณการขนส่งสินค้าที่อาศัยระบบรางภายในประเทศในการขนส่ง (หน่วย: ล้านตัน)

ข้อมูลพื้นฐาน

ปีงบประมาณ	2563	2564	2565
ผลการดำเนินงาน	11.03 ล้านตัน	11.78 ล้านตัน	11.06 ล้านตัน

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต่ำ (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
11.29 (ค่าเฉลี่ย 3 ปี 63-65)	11.78 (ค่าที่ดีที่สุด ปี 63-65)	12.03 (Y + 0.25 (Interval/2 ปีพิเศษ))
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) ดำเนินการได้ร้อยละ 50 ตามเป้าหมายขั้นต่ำ		

เงื่อนไข : -

รหัส : 070103

หน้า
10

Proxy
KPIs



ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



แผนแม่บท : ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมาย			
2561-2565	2566-2570	2571-2575	2576-2580
ร้อยละ 4	ร้อยละ 7	ร้อยละ 8	ร้อยละ 10

ตัวชี้วัด 5 : จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ

คำอธิบาย :

- การลดอุบัติเหตุทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะช่วยลดการสูญเสียชีวิต เวลา และทรัพย์สิน และเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการขนส่งทางราง และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม อีกทั้งเป็นการสนับสนุนการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) มีภารกิจในการกำหนดมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ซึ่ง ขร. ได้มีการจัดเก็บสถิติอุบัติเหตุทางรถไฟ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการจัดทำหรือปรับปรุงมาตรฐานด้านความปลอดภัยต่อไป
- จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ หมายถึง จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟของ รฟท. ดังต่อไปนี้ ยานพาหนะชนกับขบวนรถ, ขบวนรถเฉี่ยว/ชนคน, คนตก/กระโดดลงจากขบวนรถ และเหตุอันตรายอื่น ๆ (หน่วย: ครั้ง)

ข้อมูลพื้นฐาน

ปีงบประมาณ	2563	2564	2565
ผลการดำเนินงาน	270 ครั้ง	301 ครั้ง	411 ครั้ง

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต่ำ (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
411 ครั้ง ผลการดำเนินการปี 65	327 ครั้ง ค่าเฉลี่ยผลการดำเนินงาน 3 ปี	270 ครั้ง ผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดในรอบ 3 ปี
เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 – มี.ค. 66) (แนบแผนการดำเนินงาน) ดำเนินการได้ร้อยละ 50 ตามเป้าหมายขั้นต่ำ		

เงื่อนไข : -