



กรมการขนส่งทางบก
Department of Land Transport

แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. 2567
ของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน

สามารถ Download ได้ที่เว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางบก
www.dlt.go.th ในหัวข้อ “แผนปฏิบัติการรายปี”





คำนำ

การจัดทำแผนปฏิบัติราชการรายปีได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี เพื่อให้ผู้บริหารใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับ ติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของทางราชการให้หน่วยงานต่าง ๆ และประชาชนทั่วไปสามารถตรวจสอบได้ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ ซึ่งแผนปฏิบัติราชการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมการขนส่งทางบกฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยได้รับคำแนะนำจากผู้บริหาร และได้รับความร่วมมือจากผู้ปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ กองแผนงานได้ดำเนินการรวบรวม แผนงาน/โครงการ/กิจกรรมของหน่วยงานในสังกัด ทั้งที่เป็นเงินงบประมาณและเงินนอกงบประมาณ และประมาณการรายได้ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามและ ประเมินผลการดำเนินงานตามภารกิจด้านต่าง ๆ ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะทำให้ทราบถึง ความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาลให้เหมาะสมได้ทันที่

กรมการขนส่งทางบก หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติราชการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จะเป็น ประโยชน์ต่อหน่วยงาน บุคลากรในสังกัด และหน่วยงานอื่น ตลอดจนประชาชนทั่วไป หากมีข้อบกพร่องประการใด ขอน้อมรับและยินดีรับข้อเสนอแนะเพื่อนำมาปรับปรุงในโอกาสต่อไป

กรมการขนส่งทางบก
กองแผนงาน
กลุ่มแผนงานและแผนงบประมาณ
ตุลาคม ๒๕๖๖

สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร	๑
ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐	๓ - ๒๓
๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)	๓
๒.๒ แผนระดับที่ ๒	๔ - ๑๙
๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)	๕
๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๑๕
๒.๓ นโยบายรัฐบาล	๑๘
๒.๔ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๑๙
๒.๕ ตารางความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐	๒๐
ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)	๒๔
ส่วนที่ ๔ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมการขนส่งทางบก	๒๕ - ๓๓
๔.๑ แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมการขนส่งทางบก	๒๕
๔.๑.๑ ภาพรวม	๒๕
๔.๑.๒ แผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไปพลางก่อน	๒๗ - ๒๙
(๑) ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๒๗
(๒) เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน	๒๘
(๓) ค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัด ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรมของกรมการขนส่งทางบก	๒๘

สารบัญ

หน้า

๔.๑.๓ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗	๓๐ - ๓๓
■ แผนงานบุคลากรภาครัฐ	๓๑
■ แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	๓๑ - ๓๓
■ แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	๓๑
■ แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๒ “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้	๓๑
■ แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย	๓๑
■ แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๔ “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๓๓
■ แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม	๓๓
ส่วนที่ ๕ การติดตามและประเมินผล	๓๔
ส่วนที่ ๖ ประมาณการรายได้ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗	๓๕



ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมการขนส่งทางบก จัดทำขึ้นเพื่อมุ่งหวังให้เกิดประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบก ให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดอย่างเป็นรูปธรรม ตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ และแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก โดยมีสาระสำคัญ ประกอบด้วย ความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ กับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ คณะรัฐมนตรี โดยนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖ และสำนักงบประมาณได้ประกาศให้หน่วยรับงบประมาณใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไปพลางก่อน โดยมีกรอบระยะเวลา ๘ เดือน เนื่องจากพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ประกาศใช้บังคับไม่ทันในวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยให้หน่วยรับงบประมาณจัดทำแผนปฏิบัติงาน และแผนการใช้จ่ายงบประมาณในช่วง ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ – ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ดังนั้น สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมการขนส่งทางบก จึงประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม วัตถุประสงค์ เป้าหมาย แผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไปพลางก่อน ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรมของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่กำหนด

สำหรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไปพลางก่อนที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงบประมาณ จำนวน ๒ แผนงาน วงเงินงบประมาณ ๑,๗๕๓,๓๒๕,๔๐๐ บาท และแผนงาน/โครงการที่ได้รับอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๙ โครงการ วงเงิน ๒๓๓,๐๖๙,๘๗๗ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑,๙๘๖,๓๙๕,๒๗๗ บาท โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

- แผนงานบุคลากรภาครัฐ จำนวน ๑ แผนงาน วงเงินงบประมาณ ๑,๒๗๙,๖๔๘,๐๐๐ บาท
- แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จำนวน ๑๓ โครงการ/กิจกรรม วงเงินรวม ๗๐๖,๗๔๗,๒๗๗ บาท เป็นเงินงบประมาณ จำนวน ๔ กิจกรรม วงเงินงบประมาณ ๔๗๓,๖๗๗,๔๐๐ บาท และเงินนอกงบประมาณ จำนวน ๙ โครงการ วงเงิน ๒๓๓,๐๖๙,๘๗๗ บาท โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้



แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน จำนวน ๑ กิจกรรม วงเงิน ๕๙,๘๕๕,๒๐๐ บาท

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๒ “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้า มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ จำนวน ๑ กิจกรรม วงเงิน ๑๓,๑๗๗,๐๐๐ บาท

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบ ขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย จำนวน ๙ โครงการ/กิจกรรม วงเงินรวม ๓๓๑,๙๗๓,๐๘๓ บาท เป็นเงินงบประมาณ จำนวน ๑ กิจกรรม วงเงิน ๑๐๒,๑๓๔,๒๐๐ บาท และเงินนอกงบประมาณ จำนวน ๘ โครงการ วงเงิน ๒๒๙,๘๓๘,๘๘๓ บาท

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๔ “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่ง ทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ โครงการ เป็นเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน วงเงิน ๓,๒๓๐,๙๙๔ บาท

แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม จำนวน ๑ กิจกรรม วงเงิน ๒๙๘,๕๑๑,๐๐๐ บาท



ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

กรมการขนส่งทางบกดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยยึดถือแผนระดับที่ ๑ แผนระดับที่ ๒ และแผนระดับที่ ๓ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)

แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมการขนส่งทางบกมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในด้านที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน (สอดคล้องหลัก)

(๑) เป้าหมาย

- ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน โดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง และการพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นต้น รวมทั้งการยกระดับการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมีการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP)

๒.๑.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (สอดคล้องรอง)

(๑) เป้าหมาย

- ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ



(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

มุ่งเน้นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีส่วนสนับสนุนในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน และมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน เช่น ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM 2.5) เป็นต้น รวมทั้งมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคการขนส่งมีการใช้พลังงานสะอาดในสัดส่วนที่มากขึ้น เพื่อลดมลพิษและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

๒.๑.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ (สอดคล้องรอง)

(๑) เป้าหมาย

- ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการหรือการปรับปรุงกระบวนการให้บริการให้เป็นดิจิทัลมากขึ้น โดยปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการให้มีลักษณะที่เบ็ดเสร็จ ครบวงจร และหลากหลายรูปแบบ โดยลดขั้นตอนระยะเวลา และเอกสาร รวมถึงการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตลอดจนมีการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรม เอื้ออำนวยต่อการให้บริการประชาชน ตลอดจนมีระบบการบริหารจัดการองค์กรที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

๒.๒ แผนระดับที่ ๒

แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) โดยสอดคล้องหลักในประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และสอดคล้องรอง ในประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็นที่ ๑๘ การเติบโตอย่างยั่งยืน และประเด็นที่ ๒๐ การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ดังนี้

**๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)****๑) ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล****(๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ**

- เป้าหมายที่ ๑ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

เป้าหมายระดับประเด็น ของแผนแม่บทฯ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ความสามารถในการแข่งขันด้าน โครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้าน โครงสร้างพื้นฐาน	ไม่เกิน อันดับที่ ๓๘

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า การพัฒนา สถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้มีโครงข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ การพัฒนา ศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง รวมถึง การกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

(๑.๒) แผนย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

มีเป้าหมายเพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลง เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยให้ดีขึ้น เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง การเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้เพิ่มขึ้น และการลดอัตราการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน ผ่านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและ การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองและพื้นที่ พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพ ชีวิตของประชาชน และทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทำให้ ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในระดับสากล

- แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การขนส่งทางถนน ทำหน้าที่เป็นระบบเสริมเพื่อเชื่อมต่อ การเดินทางและการขนส่งไปยังโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ สร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของ ประชาชนผู้ใช้บริการ สนับสนุนให้ใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูง รวมทั้งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



แนวทางการพัฒนาที่ ๕ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

แนวทางการพัฒนาที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูล ในการวางแผนค่าใช้จ่าย และระยะเวลาที่ใช้การเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการพัฒนาที่ ๗ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบรถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนพัฒนาระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

แนวทางการพัฒนาที่ ๘ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน ทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตร เพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาที่ ๙ ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และระดับโลก



■ เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑
ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	ไม่น้อยกว่า ๒๕ / ไม่น้อยกว่า ๓.๖๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ เมืองหลัก ในภูมิภาคไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐*
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	ไม่เกิน ๑๒ คนต่อ ประชากร ๑ แสนคน

หมายเหตุ : * เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับแผนย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยดำเนินการผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น

■ การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและสนับสนุนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อันจะช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสามารถลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

■ การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้มีโครงข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยมีสถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นศูนย์รวมและเชื่อมต่อการขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด ก่อให้เกิดการพัฒนาสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม ขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาคโดยทั่วถึง

■ การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง เพื่อให้การประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนนมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และมีคุณภาพในด้านบริการ โดยเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนพัฒนาตนเองให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขันในอุตสาหกรรมขนส่งทางถนนของประเทศ



■ การพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ผ่านการควบคุม กำกับ ดูแล ทั้งด้านตัวรถ ผู้ขับรถ และผู้ประกอบการ ผ่านการใช้เทคโนโลยี เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงลดปัญหามลภาวะที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

๒) ประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจพิเศษ

(๒.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

- เป้าหมายที่ ๒ การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น

เป้าหมายระดับประเด็น ของแผนแม่บท	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น	มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด	ไม่น้อยกว่า ๖๕๐,๐๐๐ ล้านบาท

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บท

มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมีการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP)

(๒.๒) แผนย่อย การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น และการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้มีมูลค่าเพิ่มขึ้น ผ่านการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งมีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยใช้โอกาสจากศักยภาพของพื้นที่และการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใน ๑๐ จังหวัด ได้แก่ ตาก เชียงราย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา นราธิวาส และกาญจนบุรี

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาที่ ๒ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามศักยภาพ โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่หลักในการขับเคลื่อนการสร้างเสริมความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม



แนวทางการพัฒนาที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีอยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบ และจัดทำระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ ตลอดจนการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

■ เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน	ไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมีโครงการสำคัญ คือ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย และโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ซึ่งจะเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP เพื่อสนับสนุนให้ภาคเอกชนที่มีศักยภาพและประสบการณ์ในการบริหารโครงการในลักษณะเดียวกันเข้ามาลงทุนในโครงการ โดยคาดว่าจะช่วยเพิ่มมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น

๓) ประเด็นที่ ๑๘ การเติบโตอย่างยั่งยืน

(๓.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย สภาพแวดล้อมของประเทศไทยมีคุณภาพดีขึ้นอย่างยั่งยืน

เป้าหมายระดับประเด็น ของแผนแม่บทฯ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
สภาพแวดล้อมของประเทศไทยมีคุณภาพดีขึ้นอย่างยั่งยืน	อันดับของประเทศไทยด้านความยั่งยืนและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับโลก	อันดับน้อยกว่า ๔๐



■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน และมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน เช่น ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM 2.5)

(๓.๒) แผนย่อย การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

มีเป้าหมายเพื่อขับเคลื่อนและเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศอย่างยั่งยืน ผ่านแนวทางการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งในมิติของการลดก๊าซเรือนกระจก การปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาที่ ๑ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กำหนดยุทธศาสตร์ระยะยาวในการพัฒนาแบบปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำของประเทศ (Thailand's Long-Term Low Greenhouse Gas Emission development Strategy) ที่สอดคล้องกับการพัฒนาในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน รวมทั้งพัฒนาระบบการรายงานข้อมูลและระบบติดตามประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกที่ครอบคลุมทุกสาขา ส่งเสริมให้เกิดการจัดทำรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในทุกระดับทั้งระดับมาตรการของประเทศ ระดับองค์กร และผลิตภัณฑ์ โดยมีความเชื่อมโยงของเครือข่ายข้อมูลในทุกภาคส่วน ดำเนินงานตามแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาพลังงานและขนส่ง เช่น เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการคมนาคม ลดการเกิดของเสีย เป็นต้น

แนวทางการพัฒนาที่ ๔ สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยพัฒนามาตรการและกลไกเพื่อส่งเสริมสนับสนุน และสร้างแรงจูงใจให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการจัดตั้งกลไกทางเศรษฐศาสตร์และทางการเงิน ที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่สร้างประโยชน์ร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน อาทิ ภาษีคาร์บอน กลไกราคาคาร์บอน มาตรการทางการเงินสีเขียวและสิทธิประโยชน์สำหรับการดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจก รวมถึงสร้างความรู้ ความเข้าใจ ความตระหนัก และการมีส่วนร่วมของประชาชน และภาคส่วนต่าง ๆ ในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สนับสนุนการสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับผลกระทบและความเสี่ยงของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เสริมสร้างศักยภาพบุคลากร และหน่วยงานในระดับต่าง ๆ ทั้งส่วนกลางและท้องถิ่น รวมทั้งชุมชน ให้มีความรู้ ความสามารถในการรับมือกับปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



■ เป้าหมาย และตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมลดลงจากกรณีปกติ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐
	ดัชนีความเสี่ยงด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ	อันดับ ไม่น้อยกว่า ๔๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีโครงการสำคัญ คือ โครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวน และการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจควันดำในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM. 2.5 ด้วยเครื่องตรวจควันดำ

๔) ประเด็นที่ ๒๐ การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

(๔.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

เป้าหมายระดับประเด็น ของแผนแม่บทฯ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
บริการของรัฐบาลมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ	ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐
ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพด้วยการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้	ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์	ไม่เกินอันดับที่ ๕๐ ของโลก
	สัดส่วนหน่วยงานระดับกรมที่มีระดับความพร้อมรัฐบาลดิจิทัลหน่วยงานภาครัฐที่อยู่ในระดับ ๔ ขึ้นไป ต่อหน่วยงานภาครัฐระดับกรมทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐



■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็น การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ใช้บริการกรมการขนส่งทางบก มีความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการ ผ่านการดำเนินการทบทวนและพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา และเอกสาร รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการ

(๔.๒) แผนย่อย การพัฒนาบริการประชาชน

มีเป้าหมายให้งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น ผ่านการพัฒนา การบริการภาครัฐ โดยภาครัฐยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส โดยภาครัฐต้องร่วมมือและช่วยเหลือกันในการปฏิบัติหน้าที่ มีระบบการบริหารจัดการที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใสในการบริหารราชการแผ่นดินทั้งราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และ งานของรัฐอย่างอื่นให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี สร้างประโยชน์สุขแก่ประชาชน โดยต้องมีความพร้อมที่จะปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำนวัตกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ และระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ได้อย่าง คุ่มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล รวมทั้งมีลักษณะเปิดกว้าง เชื่อมโยงถึงกัน ดำเนินการพัฒนา ระบบอำนวยความสะดวกในการบริการภาครัฐ เพื่อให้ประชาชนและผู้รับบริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็ว โปร่งใส หลากหลายช่องทาง ตรวจสอบได้ เสียค่าใช้จ่ายน้อย ไม่มีข้อจำกัดของเวลา พื้นที่ และ กลุ่มคน และผู้ใช้งานไม่ต้องรอหรือยื่นเรื่องต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยออกแบบแนวทาง ขั้นตอน รูปแบบ การให้บริการของภาครัฐให้เป็นรูปแบบดิจิทัลและวางแผนให้มีการเชื่อมโยงหลายหน่วยงาน และสร้าง ความพร้อมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้มีความพร้อมในการให้บริการประชาชน สามารถพัฒนานวัตกรรม มาใช้สร้างสรรค์และพัฒนาบริการเดิมและสร้างบริการใหม่ที่เป็นพลวัต สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์ และขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชน ภาครัฐกิจ และผู้ใช้บริการ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนารูปแบบบริการภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการ ให้บริการประชาชน ผู้ประกอบการ และภาครัฐกิจ โดยภาครัฐจัดสรรรูปแบบบริการให้มีความสะดวก มีการเชื่อมโยง หลายหน่วยงานแบบเบ็ดเสร็จ ครบวงจร และหลากหลายรูปแบบตามความต้องการของผู้รับบริการ รวมทั้ง อำนาจความสะดวกทางการค้า การลงทุน และการดำเนินธุรกิจ อาทิ การบูรณาการขั้นตอนการออกใบอนุญาต ต่าง ๆ การให้บริการจดทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญาที่มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และสอดคล้องกับ มาตรฐานสากล

แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาการให้บริการภาครัฐผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาประยุกต์ใช้ ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการและปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากลอย่างคุ้มค่า มีความรวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อย ลดข้อจำกัดทางกายภาพ เวลา พื้นที่และตรวจสอบได้ ตามหลักการออกแบบที่เป็น สากล เพื่อให้บริการภาครัฐเป็นไปอย่างปลอดภัย สร้างสรรค์ โปร่งใส มีธรรมาภิบาล เกิดประโยชน์สูงสุด



แนวทางการพัฒนาที่ ๓ ปรับวิธีการทำงาน จาก “การทำงานตามภารกิจที่กฎหมายกำหนด” เป็น “การให้บริการที่ให้ความสำคัญกับผู้รับบริการ” ปรับปรุงวิธีการทำงานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาบริการภาครัฐที่มีคุณค่าและได้มาตรฐานสากล โดยเปลี่ยนจากการทำงานด้วยมือ เป็นการทำงานบนระบบดิจิทัลทั้งหมด เชื่อมโยงและบูรณาการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐเข้าด้วยกันเสมือนเป็นองค์กรเดียว มีการพัฒนาบริการเดิมและสร้างบริการใหม่ที่เป็นพลวัตสอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์ และขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชน ภาครัฐกิจ และผู้ใช้บริการ และเปิดโอกาสให้เสนอความเห็นต่อการดำเนินงานของภาครัฐได้อย่างสะดวกทันสถานการณ์

■ เป้าหมาย และตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย การพัฒนาบริการประชาชน

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยน เป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น	ร้อยละความสำเร็จของกระบวนการงานที่ได้รับ การปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล (สัดส่วนของ กระบวนการที่ปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัลต่อ กระบวนการทั้งหมดที่สามารถปรับเปลี่ยน ให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล)	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๖๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ โดยมีโครงการสำคัญ คือ โครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกประชาชนด้านอนุมัติ อนุญาตด้านประกอบการขนส่งสินค้า ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาช่วยขับเคลื่อนให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น และคาดว่าจะช่วยปรับเปลี่ยนกระบวนการให้บริการให้เป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังมีแผนการดำเนินงานและตัวชี้วัดการปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น โดยมีเป้าหมายให้เป็นไปตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาองค์กรในด้านดิจิทัลและนวัตกรรมอย่างมีทิศทาง เกิดการบูรณาการร่วมกันในมิติของการบริหารงานตามภารกิจขององค์กร และการนำดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด อย่างมีประสิทธิภาพ และเสถียรภาพ

๔.๓) แผนย่อย การปรับสมดุลภาครัฐ

มีเป้าหมายเปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะอย่างเหมาะสม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องมีสมรรถนะและสร้างความทันสมัยในการจัดบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะให้กับประชาชน ผ่านภาครัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบหลักในการจัดทำและให้บริการสาธารณะ ส่งผลให้ภาครัฐมีขนาดใหญ่และขยายตัว มีอัตรากำลังภาครัฐและสัดส่วนงบประมาณรายจ่ายประจำและค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐเพิ่มขึ้นอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณการลงทุนของประเทศ ซึ่งแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ มีจุดเน้นสำคัญประการหนึ่งในการปรับสมดุลให้ภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ แยกแยะบทบาทหน่วยงาน



ของรัฐที่ทำหน้าที่ในการกำกับหรือการให้บริการ ซึ่งในปัจจุบันภาคส่วนอื่นได้มีขีดความสามารถในการจัดทำบริการสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันกับภาครัฐได้ รวมทั้งมีทางเลือกในการส่งมอบบริการให้กับประชาชนหลายรูปแบบ อาทิ การถ่ายโอนภารกิจของภาครัฐในปัจจุบันให้ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม หรือภาคประชาชน ในรูปแบบโมเดลประชารัฐเป็นผู้ดำเนินการแทน

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาที่ ๑ เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ

บริการสาธารณะ และกิจกรรมสาธารณะอย่างเหมาะสม กำหนดความสัมพันธ์และการพัฒนาบทบาทในฐานะของหุ้นส่วน การพัฒนาในการดำเนินการกิจที่สำคัญระหว่างการบริหารราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และการสนับสนุนให้ภาคีการพัฒนาต่าง ๆ โดยเฉพาะชุมชน เอกชน ในรูปแบบโมเดลประชารัฐร่วมดำเนินการในบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะต่าง ๆ โดยจัดให้มีการตรวจสอบความซ้ำซ้อน การวิเคราะห์และทบทวนภารกิจของภาครัฐให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อกำหนดภารกิจหลักที่ให้ภาครัฐดำเนินการ อาทิ การกำหนดนโยบาย การตัดสินใจ และการกำหนดแนวทางการพัฒนาภาครัฐที่สำคัญ สามารถตรวจสอบการทำงานของภาครัฐได้อย่างเหมาะสม การกำกับดูแลการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ การกำกับให้การให้บริการสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐาน และมีการคำนึงถึงความมั่นคงของมนุษย์และรัฐ และจัดให้มีการยุบเลิกภารกิจที่ไม่จำเป็น รวมทั้งเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาบริการสาธารณะที่สร้างคุณค่าร่วมกันระหว่างทุกภาคส่วน การถ่ายโอนภารกิจให้ภาคส่วนอื่นรับไปดำเนินการ เช่น การจ้างเหมาบริการ และการทำงานแบบจัดบริการร่วม เป็นต้น พร้อมทั้งจัดให้มีการเตรียมความพร้อมหรือการสนับสนุนภาคส่วนต่าง ๆ ในการร่วมดำเนินการกิจของภาครัฐ ปรับปรุงบทบาทและกลไกภาครัฐให้เป็นผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการประกอบการ รวมทั้งการกำหนดกฎระเบียบที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจภาคเอกชนทุกขนาด และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะยาว

เป้าหมาย และตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการปรับสมดุลภาครัฐ

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
เปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะอย่างเหมาะสม	ความสำเร็จของการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๕
	สัดส่วนการลงทุนในการจัดบริการสาธารณะของภาคเอกชนต่อการลงทุนในการจัดบริการสาธารณะทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐



■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการบริการสาธารณะ และกิจกรรมสาธารณะอย่างเหมาะสม การสนับสนุนให้ภาคีการพัฒนาต่าง ๆ มาร่วมดำเนินการ กำกับดูแลให้บริการสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐาน การปรับปรุงบทบาทและกลไกภาครัฐให้เป็น ผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการประกอบการ เช่น โรงเรียนสอนขับรถเอกชน สถานตรวจสภาพรถ เอกชน การบริหารจัดการสถานีขนส่งผู้โดยสาร หรือสถานีขนส่งสินค้า เป็นต้น รวมทั้งการกำหนดกฎระเบียบ ที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจภาคเอกชนทุกขนาด และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะยาว

๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ เริ่มต้นประกาศใช้ ณ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ ที่ครอบคลุมปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ซึ่งเป็นระยะ ๕ ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยในการกำหนดทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ ให้ประเทศสามารถก้าวข้ามความท้าทายต่าง ๆ เพื่อให้ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของ เศรษฐกิจพอเพียง” ตามเจตนารมณ์ของยุทธศาสตร์ชาติ ได้อาศัยหลักการและแนวคิด ๔ ประการ ดังนี้

๑. หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดยสืบสาน รักษา ต่อยอดการพัฒนาตามหลักปรัชญาของ เศรษฐกิจพอเพียง ผ่านการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศอย่างมีเหตุผล ความพอประมาณ ภูมิคุ้มกัน บนฐานของความรู้ คุณธรรม และความเพียร

๒. การสร้างความสามารถในการ “ล้มแล้ว ลุกไว” โดยมุ่งเน้นการพัฒนาใน ๓ ระดับ ประกอบด้วย ๑) การพร้อมรับ หรือ ระดับ “อยู่รอด” ๒) การปรับตัว หรือ ระดับ “พอเพียง” และ ๓) การเปลี่ยนแปลงเพื่อพร้อมเติบโตอย่างยั่งยืน หรือ ระดับ “ยั่งยืน”

๓. เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาที่อยู่ บนพื้นฐานของแนวคิด “ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง” มุ่งเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่ม

๔. การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว โดยให้ความสำคัญกับ การประยุกต์ใช้องค์ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีสมัยใหม่ และความคิดสร้างสรรค์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ทางเศรษฐกิจ ควบคู่กับการรักษาความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากร ธรรมชาติ

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อ พลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งหมายถึง การสร้าง การเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้า พลวัต ของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรม การผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้น โดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดเป้าหมายหลักของการพัฒนา ๕ ประการ ได้แก่ (๑) การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่ เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม (๒) การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ (๓) การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม (๔) การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน และ (๕) การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการ รับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ นอกจากนี้ เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักไปสู่ภาพของ



การขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ จึงได้กำหนดหมวดหมู่การพัฒนา ๑๓ หมวดหมู่ ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” หรือมุ่งหวังจะ “มี” เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูง แบ่งออกเป็น ๔ มิติ โดยกรมการขนส่งทางบกมีการดำเนินงานตามภารกิจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ จำนวน ๔ หมวดหมู่ ได้แก่ หมวดหมู่ที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก หมวดหมู่ที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมวดหมู่ที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ และหมวดหมู่ที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน โดยมีเป้าหมายการพัฒนาและกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

• มิติที่ ๑ ภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย

หมวดหมู่ที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก โดยมีความเชื่อมโยงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่มุ่งเน้นผลักดันการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ ส่งเสริมเทคโนโลยีและพัฒนาอุตสาหกรรมระบบกักเก็บพลังงาน ส่งเสริมการลงทุนที่เน้นการวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี รวมทั้งสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ได้รับมาตรฐานสากล อีกทั้งยังสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมที่มุ่งเน้นการส่งเสริมการบริโภค และการผลิตที่ยั่งยืน และการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ โดยมุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ

• เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับหมวดหมู่

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย
เป้าหมายที่ ๑ การสร้างอุปสงค์ของรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ เพื่อการใช้ในประเทศและส่งออก	ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ ปริมาณการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ ซึ่งหมายถึง จำนวนจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ประกอบด้วยรถยนต์ประเภทยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่ และยานยนต์ไฟฟ้าเซลล์เชื้อเพลิง) จำนวน ๒๘๒,๒๔๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๒๖ ของยานยนต์ทั้งหมดภายในปี ๒๕๗๐
	ตัวชี้วัดที่ ๑.๓ ปริมาณรถยนต์ที่ได้ปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๔๐,๐๐๐ คัน ภายในปี ๒๕๗๐
เป้าหมายที่ ๓ การสร้างความพร้อมของปัจจัยสนับสนุนอย่างเป็นระบบ	ตัวชี้วัดที่ ๓.๕ มลพิษทางอากาศ (ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า ๒.๕ ไมครอน) และปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งลดลงร้อยละ ๔ ต่อปี



หมวดหมู่ที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยมีความเชื่อมโยงสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นสำคัญ ได้แก่ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ และประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน

• เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับหมวดหมู่

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย
เป้าหมายที่ ๑ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค	ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ) มีอันดับดีขึ้น
เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค	ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐
	ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ ๑๑

• มิตินโยบายของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หมวดหมู่ที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ โดยมีความเชื่อมโยงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่เหมาะสม ขับเคลื่อนประเทศไทยด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต สร้างระบบนิเวศอุตสาหกรรมและบริการที่เหมาะสม และสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอย่างยั่งยืน และยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ สนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนา และใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อลดมลพิษและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

• เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับหมวดหมู่

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย
เป้าหมายที่ ๓ การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน	ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทนต่อปริมาณการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายเพิ่มขึ้น มีสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๔ ภายในปี ๒๕๗๐



- มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ

หมวดหมู่ที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน โดยการพัฒนาตามหมวดหมู่ จะสามารถส่งผลการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ นอกจากนี้ ยังมีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๒๐ การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับหมวดหมู่

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย
เป้าหมายที่ ๑ การบริการภาครัฐมีคุณภาพ เข้าถึงได้	ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๒.๓ นโยบายรัฐบาล

ตามที่ คณะรัฐมนตรี โดยนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖ เพื่อให้ทราบถึงเจตนารมณ์ ยุทธศาสตร์ ที่มีทิศทางการขับเคลื่อนประเทศไทยในระยะ ๔ ปี โดยมีนโยบายรัฐบาลที่มีความสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ และยุทธศาสตร์ชาติ รวมทั้งแผนปฏิบัติการระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก โดยเกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

- การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศทั้งทางถนน เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรม เหมาะสมกับค่าครองชีพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน เปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศให้เพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก

- การพัฒนาต่อยอดเขตเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจทั้ง ๔ ภาคให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนการพัฒนาพื้นที่และเมืองให้เป็นไปตามผังเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค

- การพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติรัฐบาลจะมุ่งลดความเหลื่อมล้ำในสังคมไทยการส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคน อาทิ ความปลอดภัยทางถนน

- ส่งเสริมการผลิตและการใช้พลังงานสะอาดและพลังงานหมุนเวียน เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

- แก้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นวาระแห่งชาติ โดยเฉพาะเรื่องฝุ่นควัน PM 2.5

- การสานต่อนโยบาย Carbon Neutrality เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำของอาเซียนในด้านการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ

- การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาเพิ่มประสิทธิภาพ ปรับปรุงการทำงานของภาครัฐให้เป็นรัฐบาลดิจิทัล ทำให้ประชาชนสามารถได้รับการบริการจากรัฐได้สะดวกมากยิ่งขึ้น



- การดำเนินงานที่อยู่บนพื้นฐานของความถูกต้องโปร่งใสและตรวจสอบได้ สอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- การยกเลิกและปรับปรุงกฎหมายที่ไม่จำเป็น

๒.๔ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
- แผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ สาขาคมนาคมขนส่ง
- แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐
- แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก



๒.๕ ตารางความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒		นโยบาย รัฐบาล	แผนระดับที่ ๓	
ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	แผนแม่บท ภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนพัฒนา เศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)		แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถ ในการแข่งขัน	ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	หมวดหมู่ที่ ๕ ไทยเป็นประตู การค้าการลงทุน และยุทธศาสตร์ ทางโลจิสติกส์ ที่สำคัญของภูมิภาค	- การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศทั้งทางถนน เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรมเหมาะสมกับค่าครองชีพเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนเปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศให้เพิ่มขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก - การพัฒนาต่อยอดเขตเศรษฐกิจพิเศษ และระเบียงเศรษฐกิจทั้ง ๔ ภาคให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนการพัฒนาพื้นที่และเมืองให้เป็นไปตามผังเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนเพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพ การให้บริการด้าน การคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์	แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ ๑ : “ปฏิรูป ทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบ การขนส่งสาธารณะ มีคุณภาพสอดคล้องกับ ความต้องการของ ประชาชน
	ประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจ พิเศษ			ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่งเพื่อสนับสนุน การพัฒนาประเทศ	แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ ๒ : “สานต่อ ความสำเร็จ” เพื่อให้ ระบบการขนส่งสินค้า มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้



๒.๕ ตารางความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ (ต่อ)

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒		นโยบาย รัฐบาล	แผนระดับที่ ๓	
ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	แผนแม่บท ภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนพัฒนา เศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)		แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถ ในการแข่งขัน	ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	-	การพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ รัฐบาลจะมุ่งลดความเหลื่อมล้ำในสังคมไทย การส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคน อาทิ ความปลอดภัยทางถนน	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ : “เดินทางทุกด้าน ทุกพื้นที่อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย



๒.๕ ตารางความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ (ต่อ)

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒		นโยบาย รัฐบาล	แผนระดับที่ ๓	
	แผนแม่บท ภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนพัฒนา เศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)		แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก
ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)					
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างการเติบโต บนคุณภาพชีวิต ที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม	ประเด็นที่ ๑๘ การเติบโตอย่าง ยั่งยืน	หมวดหมู่ที่ ๓ ไทยเป็นฐาน การผลิตยานยนต์ ไฟฟ้าที่สำคัญ ของโลก หมวดหมู่ที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจ หมุนเวียนและสังคม คาร์บอนต่ำ	- ส่งเสริมการผลิต และการใช้พลังงาน สะอาดและพลังงาน หมุนเวียน เพื่อให้ สอดคล้องกับ แนวทางการพัฒนา เศรษฐกิจและ สิ่งแวดล้อมอย่าง ยั่งยืน - แก้ปัญหาด้าน สิ่งแวดล้อมที่เป็น วาระแห่งชาติ โดยเฉพาะเรื่อง ฝุ่นควัน PM 2.5 - การสานต่อ นโยบาย Carbon Neutrality เพื่อให้ประเทศไทย เป็นผู้นำของ อาเซียนในด้าน การลดการ ปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ สู่ชั้นบรรยากาศ	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐาน ความปลอดภัยและ สนับสนุนการเดินทาง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ ๔ : “สร้าง มาตรฐานใหม่ตาม สากล” เพื่อให้ระบบ การขนส่งทางถนน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



๒.๕ ตารางความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ (ต่อ)

แผนระดับที่ ๑	แผนระดับที่ ๒		นโยบาย รัฐบาล	แผนระดับที่ ๓	
	แผนแม่บท ภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	แผนพัฒนา เศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)		แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก
ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)					
ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การปรับสมดุล และพัฒนาระบบ การบริหารจัดการ ภาครัฐ	ประเด็นที่ ๒๐ การบริการ ประชาชนและ ประสิทธิภาพ ภาครัฐ	หมวดหมู่ที่ ๑๓ ไทยมีภาครัฐ ที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ ประชาชน	- การใช้เทคโนโลยี ที่ทันสมัยมาเพิ่ม ประสิทธิภาพ ปรับปรุงการทำงาน ของภาครัฐให้เป็น รัฐบาลดิจิทัล ทำให้ ประชาชนสามารถ ได้รับการบริการ จากรัฐได้สะดวก มากยิ่งขึ้น - การดำเนินงาน ที่อยู่บนพื้นฐาน ของความถูกต้อง โปร่งใสและ ตรวจสอบได้ สอดคล้องกับ กฎหมาย และ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง - การยกเลิกและ ปรับปรุงกฎหมาย ที่ไม่จำเป็น	ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาองค์กรและ ระบบงานให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพและ โปร่งใส	แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ ๕ : “ปรับเปลี่ยนเป็น ดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการ ที่เป็นเลิศและ การมุ่งสู่การเป็น องค์กรแห่งนวัตกรรม



ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน แห่งสหประชาชาติ (SDGs)

แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมการขนส่งทางบก มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs) ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาระหว่างประเทศ โดยที่ประเทศไทยได้ร่วมกับประเทศสมาชิกสหประชาชาติทั้ง ๑๙๓ ประเทศแสดงเจตนารมณ์สนับสนุนในมิติภายในประเทศ ซึ่งเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ประกอบด้วย ๑๗ เป้าหมาย ๑๖๙ เป้าหมายย่อย และ ๒๔๗ ตัวชี้วัด ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบกในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๑ เป้าหมาย ดังนี้

ตารางความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)

เป้าหมาย	เป้าหมายย่อย	ตัวชี้วัด
เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม	เป้าหมายย่อย ๙.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื้อถือได้ยั่งยืน และมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์	ปริมาณผู้โดยสาร และสินค้าที่ขนส่งจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง



ส่วนที่ ๔ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมการขนส่งทางบก

๔.๑ แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ของกรมการขนส่งทางบก

๔.๑.๑ ภาพรวม

(๑) วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

คำนิยาม

“กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรที่มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และสร้างสรรค์การดำเนินงาน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพ และปลอดภัย พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยกำหนดให้วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก บรรลุผลภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐”

(๒) พันธกิจ

๑) พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ รองรับคนทั้งมวล และเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งภายในและระหว่างประเทศ

๒) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓) พัฒนานวัตกรรมและนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน และบังคับใช้กฎหมาย

๔) พัฒนาการบริการและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงาน ให้เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีบูรณาการ และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล



(๓) ค่านิยม “ONE DLT”

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐานอย่างมืออาชีพ (รู้จักจริง ประชาชนเป็นศูนย์กลางและผลงานเกินความคาดหวัง)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อความมีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Transformation)	เน้นเทคโนโลยีดิจิทัล	ด้วยการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และเทคโนโลยีดิจิทัลในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และการให้บริการประชาชน ได้อย่างเหมาะสม ทันสมัย และมีประสิทธิภาพ
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

(๔) วัตถุประสงค์

แผนปฏิบัติการราชการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนด และเป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายและแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง สามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อตอบสนองความต้องการของภาครัฐและประชาชน

(๕) เป้าหมาย

๑) พัฒนาเส้นทางและระบบการขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เพื่อประสิทธิภาพและคุณภาพการบริการโดยสาธารณะ

๒) ยกกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

๓) ควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

๔) สนับสนุนระบบการขนส่งทางถนนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน

๕) ยกกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชน และบริหารองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและบริหารจัดการองค์กร

**๔.๑.๒ แผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไปพลางก่อน**

กรมการขนส่งทางบกได้รับความเห็นชอบแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไปพลางก่อนจากสำนักงานงบประมาณ เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๖ จำนวน ๒ แผนงาน งบประมาณ ๑,๗๕๓,๓๒๕,๔๐๐ บาท เป็นแผนงานบุคลากรภาครัฐ งบเงิน ๑,๒๗๙,๖๔๘,๐๐๐ บาท และแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน งบเงิน ๔๗๓,๖๗๗,๔๐๐ บาท โดยมีตัวชี้วัดความสำเร็จจากการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

(๑) ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย
(๑) ผลสัมฤทธิ์ : ประสิทธิภาพของผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark ไม่น้อยกว่า - ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่)	ร้อยละ ร้อยละ	๓๐ ๑๕
(๒) ผลสัมฤทธิ์ : ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร - ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ระดับความสำเร็จของการประเมินความพึงพอใจผู้ให้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร	ร้อยละ	๗๕
(๓) ผลสัมฤทธิ์ : มูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ภาคเอกชนที่เป็นคู่สัญญาร่วมลงทุน (PPP) กับกรมการขนส่งทางบกสามารถลงทุนในโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าได้ตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุน	ร้อยละ	๑๐๐
(๔) ผลสัมฤทธิ์ : พัฒนาและส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน - ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงจากปีก่อน	ร้อยละ	๒



(๒) เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน

เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน	ตัวชี้วัด	หน่วย นับ	ค่าเป้าหมาย
๑. ประชาชนได้ใช้ระบบการขนส่งทางถนน ที่มีคุณภาพ	ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสาร สาธารณะไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	๗๕
๒. ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทาง ทางถนน	ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสาร สาธารณะลดลงจากปีก่อน	ร้อยละ	๒
๓. ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการ	ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ ความพึงพอใจของประชาชนผู้รับ บริการด้านทะเบียนรถและใบอนุญาต ขับรถไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	๙๐
๔. การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการ บริหารจัดการที่ดี	ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ จำนวนการได้รับรางวัลจากหน่วยงาน ภายนอก	องค์กร	๑

(๓) ค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัด ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรมของกรมการขนส่งทางบก

ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วย นับ	ค่าเป้าหมาย
ผลผลิตที่ ๑ การพัฒนาระบบการขนส่ง ทางถนน	ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง ที่ได้รับการพัฒนา ส่งเสริม กำกับ ดูแล	ร้อยละ	๘๐
กิจกรรม	ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ		
๑. การแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสาร สาธารณะ	แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสาร สาธารณะได้แล้วเสร็จไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	๘๕
๒. การรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง	ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุ การรับรอง Q Mark ไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	๓๐
๓. การศึกษาและการดำเนินการเพื่อพัฒนา ระบบการขนส่งทางถนน	จำนวนการศึกษาและการดำเนินการ ด้านการขนส่งทางถนน	เรื่อง	๑๓



(๓) ค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัด ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรมของกรมการขนส่งทางบก (ต่อ)

ผลผลิต/โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วย นับ	ค่าเป้าหมาย
ผลผลิตที่ ๒ การพัฒนาความปลอดภัย และกำกับดูแลการขนส่งทางถนน	ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ ผู้ผ่านการทดสอบตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	๗๕
กิจกรรม	ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ		
๑. การอบรมให้ความรู้ผู้ขับรถและผู้ประจำรถ	จำนวนผู้ผ่านการอบรมและทดสอบ	ราย	๔,๓๐๐,๐๐๐
๒. การพัฒนาความปลอดภัยของตัวรถ	จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพ	คัน	๔,๕๐๐,๐๐๐
๓. การควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย	ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ ๓.๑ จำนวนรถและผู้ขับรถที่ผ่านการ ตรวจสอบ	ราย	๒,๒๓๐,๐๐๐
	๓.๒ จำนวนการกำกับดูแลสถานประกอบการ เอกชนที่ได้รับอนุญาต/ได้รับการรับรอง	ครั้ง	๔,๔๐๐
ผลผลิตที่ ๓ การพัฒนาการให้บริการ ประชาชน	ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ ร้อยละของผู้ชำระภาษีตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ผ่านระบบออนไลน์	ร้อยละ	๒.๓๓
กิจกรรม	ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ		
๑. การดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ	จำนวนการดำเนินการด้านทะเบียน และภาษีรถ	ครั้ง	๓๕,๕๐๐,๐๐๐
๒. การดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและ ผู้ประจำรถ	จำนวนการดำเนินการด้านใบอนุญาต ขับรถและผู้ประจำรถ	ครั้ง	๕,๓๐๐,๐๐๐
ผลผลิตที่ ๔ องค์การมีสมรรถนะสูง และ มีการบริหารจัดการที่ดี	ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ ความเชื่อมั่นต่อองค์กร	ร้อยละ	๘๕
กิจกรรม	ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ		
๑. การพัฒนาบุคลากรของกรมการขนส่ง ทางบก	จำนวนโครงการพัฒนาบุคลากรของ กรมการขนส่งทางบก	โครงการ	๖
๒. การพัฒนา/ปรับปรุงระบบเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร	ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ จำนวนการพัฒนา/ปรับปรุงระบบเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสารที่ใช้ในการ ดำเนินงาน	โครงการ	๑

**๔.๑.๓ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗**

กรมการขนส่งทางบกได้รับความเห็นชอบแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ไปพลางก่อนจากสำนักงบประมาณ เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๖ จำนวน ๒ แผนงาน วงเงินงบประมาณ ๑,๗๕๓,๓๒๕,๔๐๐ บาท เป็นแผนงานบุคลากรภาครัฐ วงเงิน ๑,๒๗๙,๖๔๘,๐๐๐ บาท และแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน วงเงิน ๔๗๓,๖๗๗,๔๐๐ บาท และกรมการขนส่งทางบกมีแผนงาน/โครงการที่ได้รับอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ วงเงิน ๒๓๓,๐๖๙,๘๗๗ บาท (ข้อมูล ณ วันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๖) โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	จำนวนโครงการ/กิจกรรม	วงเงินงบประมาณ (บาท)		
		เงินงบประมาณ	เงินนอกงบประมาณ	รวม
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	๑	๑,๒๗๙,๖๔๘,๐๐๐	-	๑,๒๗๙,๖๔๘,๐๐๐
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	๑๓	๔๗๓,๖๗๗,๔๐๐	๒๓๓,๐๖๙,๘๗๗	๗๐๖,๗๔๗,๒๗๗
● แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	๑	๕๙,๘๕๕,๒๐๐	-	๕๙,๘๕๕,๒๐๐
● แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๒ “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพประสิทธิภาพ และแข่งขันได้	๑	๑๓,๑๗๗,๐๐๐	-	๑๓,๑๗๗,๐๐๐
● แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย	๙	๑๐๒,๑๓๔,๒๐๐	๒๒๙,๘๓๘,๘๘๓	๓๓๑,๙๗๓,๐๘๓
● แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๔ “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑	-	๓,๒๓๐,๙๙๔	๓,๒๓๐,๙๙๔
● แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศ และการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม	๑	๒๙๘,๕๑๑,๐๐๐	-	๒๙๘,๕๑๑,๐๐๐
รวมทั้งสิ้น	๑๔	๑,๗๕๓,๓๒๕,๔๐๐	๒๓๓,๐๖๙,๘๗๗	๑,๙๘๖,๓๙๕,๒๗๗



ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	เงินงบประมาณ (บาท)	เงินนอกงบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
	แผนงานบุคลากรภาครัฐ	๑,๒๗๙,๖๔๘,๐๐๐	-	
	แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม	๑,๒๗๙,๖๔๘,๐๐๐	-	
๑	งานตามภารกิจพื้นฐาน : ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการภาครัฐ	๑,๒๗๙,๖๔๘,๐๐๐		ทุกหน่วยงาน
	แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	๔๗๓,๖๗๗,๔๐๐	-	
	แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๑ “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	๕๙,๘๕๕,๒๐๐	-	
๑	งานตามภารกิจพื้นฐาน ๑.๑ การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน - การแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ - การศึกษาและการดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน	๕๙,๘๕๕,๒๐๐ ๕๙,๘๕๕,๒๐๐ ๔๑,๐๔๑,๔๐๐ ๑๘,๘๑๓,๘๐๐		กตส. กผง.
	แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๒ “สานต่อความสำเร็จ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้	๑๓,๑๗๗,๐๐๐	-	
๒	งานตามภารกิจพื้นฐาน ๒.๑ การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน - การรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง	๑๓,๑๗๗,๐๐๐ ๑๓,๑๗๗,๐๐๐ ๑๓,๑๗๗,๐๐๐		สนค.
	แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๓ “เดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย	๑๐๒,๑๓๔,๒๐๐	๒๒๙,๘๓๘,๘๘๓	
๓	โครงการตรวจสอบกำกับ และดูแลการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		๑,๑๖๙,๖๑๐	สนว.



ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	เงินงบประมาณ (บาท)	เงินนอกงบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
๔	โครงการสารคดีเส้นทางวิทยุ ๑ นาที กับ กปถ. เสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		๔,๐๐๐,๐๐๐	สสท.
๕	โครงการพัฒนาและบริหารจัดการสื่อดิจิทัลเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน		๔,๘๐๐,๐๐๐	สนท.
๖	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสภาพรถเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ผู้ช่วยช่างตรวจสอบสภาพรถ)		๕๓,๘๕๖,๐๘๐	สนท.
๗	โครงการตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกด้วยกล้องเลเซอร์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		๓๑,๙๖๔,๑๖๐	กตส.
๘	โครงการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร. ๑๕๘๔) ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		๔๗,๑๖๔,๕๒๐	กตส.
๙	โครงการตรวจเข้มขั้นรถโดยสารสาธารณะ Checking Point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย		๕๘,๖๑๕,๙๖๓	สนท.
๑๐	โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่		๒๘,๒๖๘,๕๕๐	สนท.
๑๑	งานตามภารกิจพื้นฐาน ๑๑.๑ การพัฒนาความปลอดภัยและกำกับดูแลการขนส่งทางถนน - การอบรมให้ความรู้ผู้ขับรถและผู้ประจำรถ - การพัฒนาความปลอดภัยของตัวรถ - การควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย	๑๐๒,๑๓๔,๒๐๐ ๑๐๒,๑๓๔,๒๐๐ ๔๐,๕๖๙,๑๐๐ ๑๔,๔๒๘,๔๐๐ ๔๗,๑๓๖,๗๐๐		สขพ.๑ - ๕ , สขจ. สขพ.๑ - ๕ , สขจ. สนท., สนท., กตส., สขพ.๑ - ๕ , สขจ.



ลำดับ ที่	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	เงินงบประมาณ (บาท)	เงินนอกงบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
	แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๔ “สร้างมาตรฐานใหม่ตามสากล” เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	-	๓,๒๓๐,๙๙๔	
๑๒	โครงการบังคับใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM 2.5		๓,๒๓๐,๙๙๔	กตส.
	แผนปฏิบัติการเรื่องที่ ๕ “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม	๒๙๘,๕๑๑,๐๐๐	-	
๑๓	งานตามภารกิจพื้นฐาน ๑๓.๑ การดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ ๑๓.๒ การดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ๑๓.๓ การพัฒนาบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ๑๓.๔ การพัฒนา/ปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	๒๙๘,๕๑๑,๐๐๐ ๘๙,๓๗๕,๓๐๐ ๑๑๘,๙๑๒,๔๐๐ ๔๐๐,๐๐๐ ๘๙,๘๒๓,๓๐๐		สขพ.๑ - ๕ , สขจ. สขพ.๑ - ๕ , สขจ. กจท. ศทส.



ส่วนที่ ๕ การติดตามและประเมินผล

กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมประจำปี โดยแจ้งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม รายงานผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- รายงานผลความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการรายปี โดยเป็นข้อมูลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค ข้อเสนอแนะ และแนวทางแก้ไขในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (EMENSCR : Electronic Monitoring and Evaluation System of National Strategy and Country Reform) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานรายงานผ่านระบบ eMENSCR เป็นรายไตรมาส เพื่ออนุมัติในระดับกรมส่งให้กระทรวงคมนาคมอนุมัติส่งต่อสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ต่อไป

- รายงานผลการดำเนินงานผ่านระบบรายงานในระบบงานของกองแผนงานเป็นประจำทุกเดือน รวมทั้งติดตามความก้าวหน้าของผลการดำเนินงาน จัดทำสรุปรายงานเสนอผู้บริหาร และประเมินผลการดำเนินงาน โดยนำผลผลิต ผลลัพธ์ มาเปรียบเทียบกับตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมเมื่อสิ้นสุดปีงบประมาณ

- รายงานผลการปฏิบัติงานตามผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณเป็นประจำทุกเดือน ทุกไตรมาส และหากหน่วยงานไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีการเร่งรัดติดตามผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกยังมีคณะกรรมการติดตามเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อติดตามเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณของกรมการขนส่งทางบกให้เป็นไปตามเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดอีกทางหนึ่ง



ส่วนที่ ๖ ประมาณการรายได้ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

กรมการขนส่งทางบกคาดว่าจะมีการจัดเก็บรายได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ดังนี้

แหล่งรายได้	วงเงิน (บาท)
๑. ค่าขายของเบ็ดเตล็ด (รายได้จากค่าขายของเก่าชำรุดที่ทางราชการเลิกใช้ ค่าขายสิ่งของอื่น และค่าขายแบบแปลนสิ่งก่อสร้าง)	๓,๗๐๖,๙๕๐.๐๐
๒. ค่าธรรมเนียมการขนส่งทางบก (รายได้จากค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตผู้ประจำรถ ใบแทนใบอนุญาต ค่าธรรมเนียมและค่าขออื่น ๆ)	๒๗๕,๓๖๒,๖๐๐.๐๐
๓. ค่าธรรมเนียมเบ็ดเตล็ด (รายได้จากค่าธรรมเนียมการสอบแข่งขันบุคคลเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ)	๑,๒๒๔,๒๒๒.๐๐
๔. ค่าปรับเปรียบเทียบคดี (รายได้จากการเปรียบเทียบปรับคดี)	๒๓๒,๐๗๔,๙๙๘.๔๒
๕. ค่าปรับอื่น (รายได้ค่าปรับผิดสัญญาจ้าง)	๔๗,๑๐๐.๐๐
๖. ดอกเบี้ยรับ (รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากที่สถาบันการเงิน ยกเว้นดอกเบี้ยเงินฝากเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และรายได้ดอกเบี้ยอื่น)	๕๔๙,๙๒๙.๔๑
๗. รายได้เบ็ดเตล็ด (รายได้จากค่าบริการสถานีขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ค่าบริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร และรายได้เบ็ดเตล็ดอื่น ๆ)	๓๙,๔๙๕,๙๒๕.๕๐
รวมทั้งสิ้น	๕๕๒,๔๖๑,๗๒๕.๓๓

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล
ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

ค่านิยม : ONE DLT

◎	(Objective)	เป้าหมายชัดเจน
N	(Network)	มีบูรณาการ
E	(Eminence)	งานโดดเด่น
D	(Digital Transformation)	เน้นเทคโนโลยีดิจิทัล
L	(Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย
T	(Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม



กรมการขนส่งทางบก
Department of Land Transport

Safety Security
Sustainable Smart Transport



Website
www.dlt.go.th



กรมการขนส่งทางบก
PR.DLT.NEWS



@dltnews



Call Center
1584