รายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทาง การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

คำนำ

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เป็นกองทุนฯ ที่มีวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยมีภารกิจที่สำคัญ คือ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน รวมทั้งสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตลอดจนการสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียนฉบับนี้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อเป็นการกำหนดทิศทางการดำเนินงานด้านสารสนเทศประกอบไปด้วยการพัฒนา การปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานของระบบสารสนเทศ รวมทั้งการสื่อสารภายในและภายนอกกองทุน

ทั้งนี้ การกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน ถูกถ่ายทอดมาจากแผนปฏิบัติการดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมการดำเนินงานของกองทุนฯ ในปัจจุบัน รวมทั้งใช้ประกอบการจัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563 เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ และพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กรกฎาคม 2563

สารบัญ

บทที่	เรื่อง	หน้า
1	**การวิเคราะห์และระบุผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบจากวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของทุนหมุนเวียน**	5
	1.1 ความเป็นมา	5
	1.2 วัตถุประสงค์	5
	1.3 วิสัยทัศน์ กปถ.	5
	1.4 พันธกิจ	5
	1.5 ยุทธศาสตร์	5
	1.6 การวิเคราะห์ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ	6
2	**การวิเคราะห์กรอบนโยบายและความเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนฯแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในปัจจุบันและอนาคต**	7
	2.1 กรอบนโยบายและความเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนฯ	7
	2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี	7
	2.1.2 แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	9
	2.1.3 แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564	12
	2.1.4 แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2564)	14
	2.1.5 แผนปฏิบัติการดิจิทัลของกรมการขนส่งทางบก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2564)	16
	2.1.6 แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565)	18
	2.2 แนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในปัจจุบันและอนาคต	22
3	**สรุปผลระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของทุนหมุนเวียนในปัจจุบัน**	28
	3.1 วิเคราะห์ระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศด้วยเทคนิค SWOT	30
	3.2 ทิศทางในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	31
4	**การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ**	32
	4.1 ผลสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกที่มีต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศ	32
	4.2 วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกองทุนฯ ต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศ	33

บทที่	เรื่อง	หน้า

5	**ระบุแบบจำลองหรือแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices/Frameworks) ในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการประเมินความคุ้มค่าขององค์กรภาครัฐและเอกชนที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป**	35
	5.1 การส่งคำขอ และยื่นแบบคำขอจัดสรรแผนงาน/โครงการ และงานวิจัยออนไลน์ และการตรวจสอบสถานะบัตรคนพิการออนไลน์	35
	5.2 การค้นหาแผนงาน หรือผลงานวิจัย	37
	5.3 การจัดการประมูลออนไลน์	39
6	**แนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563**	40

บทที่ 1
การวิเคราะห์และระบุผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบจากวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของทุนหมุนเวียน

1.1 ความเป็นมา

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) จัดตั้งขึ้นในวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 ซึ่งกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกนำหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนออกประมูลเป็นการทั่วไป และให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในกรมการขนส่งทางบก เรียกว่า **"กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน"** โดยให้นำเงินรายได้จากการประมูลทั้งหมดเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีภารกิจที่สำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน รวมทั้งสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตลอดจนการสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

1.2 วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน

1.3 วิสัยทัศน์ กปถ.

"มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม"

Moving Toward Road Safety for All

1.4 พันธกิจ

1. สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก
2. สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พรบ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
3. สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน
4. สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพัธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

1.5 ยุทธศาสตร์

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 1</u> การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 2</u> การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 3</u> การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 4</u> การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง

<u>ยุทธศาสตร์ที่ 5</u> การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

1.6 การวิเคราะห์ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ

ผลผลิต

กองทุนฯ มีงบประมาณในการสนับสนุน ส่งเสริมแผนงาน/โครงการ และการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และช่วยเหลือค่าอุปกรณ์สำหรับผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

ผลลัพธ์

เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ได้รับอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่มีคุณภาพ อันจะสามารถทำให้กลับมาดำเนินชีวิตได้ใกล้เคียงเดิมอย่างปกติสุขในสังคม รวมทั้งไม่สร้างภาระให้กับครอบครัว

ผลกระทบ

1. มีการนำองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจากการศึกษาวิจัย หรือการปฏิบัติงานจริงไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
2. ยกระดับคุณภาพชีวิต และเศรษฐกิจของประเทศ
3. สร้างความเชื่อมั่น และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการคมนาคมของประเทศ

บทที่ 2
การวิเคราะห์กรอบนโยบายและความเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนฯ และแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในปัจจุบันและอนาคต

2.1 กรอบนโยบายและความเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนฯ

กองทุนฯ ได้วิเคราะห์นโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านสารสนเทศที่จำเป็นต่อกองทุนฯ รวมทั้งแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในอนาคต เพื่อใช้ประกอบการกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของกองทุนฯ รวมทั้งจัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563 เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ และพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี

กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ **“ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”** นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข เพื่อสนองตอบต่อผลประโยชน์แห่งชาติ อันได้แก่ การมีเอกราช อธิปไตย การดำรงอยู่อย่างมั่นคง และยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่น มีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลางพหุสังคม และการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ และการอยู่ร่วมกันอย่างสันติประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและศักดิ์ศรี มุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในรูปแบบ “ประชารัฐ” โดยประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง

ข้อ 5 การพัฒนากลไกการบริหารจัดการความมั่นคงแบบองค์รวม เพื่อให้กลไกสำคัญต่าง ๆ ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการใช้หลักธรรมาภิบาล และการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ข้อ 4. โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์

ข้อ 6. การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ โดยการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

ข้อ 2. การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี โดยสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บนฐานข้อมูล

ข้อ 3. การเสริมสร้างพลังทางสังคม โดยสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสร้างสรรค์ เพื่อรองรับสังคมยุคดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ข้อ 5 พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยพัฒนาความมั่นคงพลังงานของประเทศและส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมข้อ 4 การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศและเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ข้อ 1 ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส โดยผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้

ข้อ 4 ภาครัฐมีความทันสมัย โดยองค์กรภาครัฐมีความยืดหยุ่นเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาประเทศ และพัฒนาและปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย

ข้อ 6 ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดย

(1) ประชาชนและภาคีต่าง ๆ ในสังคมร่วมมือกันในการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ

(2) บุคลากรภาครัฐยึดมั่นในหลักคุณธรรม จริยธรรมและความซื่อสัตย์สุจริต

(3) การปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบมีประสิทธิภาพมีความเด็ดขาด เป็นธรรมและตรวจสอบได้

(4) การบริหารจัดการการป้องกันและปราบปรามการทุจริตอย่างเป็นระบบแบบบูรณาการ

ดังนั้น การกำหนดให้มี “ยุทธศาสตร์ชาติ” เพื่อเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศในระยะยาวพร้อมกับการปฏิรูปและการพัฒนาระบบและกลไกการบริหารราชการแผ่นดินในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังจะช่วยยกระดับคุณภาพของประเทศไทยในทุกภาคส่วนและนำพาประเทศไทยให้หลุดพ้นหรือบรรเทาความรุนแรงของสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ทั้งปัญหาความมั่นคง ปัญหาทางเศรษฐกิจ ปัญหาความเหลื่อมล้ำ ปัญหาการทุจริตคอร์รัปชั่น และปัญหาความขัดแย้ง ในสังคม รวมถึงสามารถรับมือ กับภัยคุกคามและบริหารจัดการ กับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และสามารถเปลี่ยนผ่านประเทศไทยไปพร้อม ๆ กับการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ใหม่ของโลกได้ ซึ่งจะทำให้ประเทศไทย ยังคงรักษาบทบาทสำคัญ ในเวทีโลก สามารถดำรงรักษาความเป็นชาติ ที่มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม และคนไทยในประเทศมีความอยู่ดีมีสุขอย่างถ้วนหน้ากัน

ที่มา: คณะรัฐมนตรี (ครม.).(2561). *“ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561-2580 (ฉบับประกาศราชกิจจานุเบกษา).” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา* http://www.nesdb.go.th/download/document/SAC/NS_PlanOct2018.pdf. (วันที่ 6 ส.ค. 2562)

2.1.2 แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เป็นแผนของรัฐบาลไทย โดยกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบในการผลักดันให้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ซึ่งรวมถึงการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ทางความคิดในทุกภาคส่วน การปฏิรูปกระบวนการทางธุรกิจ การผลิต การค้า และการบริการ การปรับปรุง ประสิทธิภาพการบริหารราชการแผ่นดิน และการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน แผนนี้ถูกจัดทำขึ้นให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ 20 ปีของประเทศ ใช้แทนแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของประเทศไทย แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จัดทำโดยกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ.2559 สามารถสรุปได้ดังนี้

วิสัยทัศน์ “ปฏิรูปประเทศไทยสู่ดิจิทัลไทยแลนด์”

ดิจิทัลไทยแลนด์ (Digital Thailand) หมายถึง ประเทศไทยที่สามารถสร้างสรรค์และใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเต็มศักยภาพในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม ข้อมูล ทุนมนุษย์ และทรัพยากรอื่นใด เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ ไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม มีเป้าหมายในภาพรวม 4 ประการดังต่อไปนี้

- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล เป็นเครื่องมือหลักในการสร้างสรรค์ นวัตกรรมการผลิต การบริการ
- สร้างโอกาสทางสังคมอย่างเท่าเทียม ด้วยข้อมูลข่าวสารและบริการต่าง ๆ ผ่านสื่อดิจิทัลเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- เตรียมความพร้อมให้บุคลากรทุกกลุ่ม มีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพในยุคดิจิทัล
- ปฏิรูปกระบวนทัศน์การทำงานและการให้บริการของภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

<u>แผนฉบับนี้ได้แบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 ระยะ ได้แก่</u>

- ระยะที่ 1 Digital Foundation (เสร็จสิ้นใน 1 ปี 6 เดือน) ประเทศไทยลงทุน และสร้างฐานรากในการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมดิจิทัล
- ระยะที่ 2 Digital Thailand I: Inclusion (เสร็จสิ้นใน 5 ปี) ทุกภาคส่วนของประเทศไทย มีส่วนร่วมในเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลตามแนวทางประชารัฐ
- ระยะที่ 3 Digital Thailand II: Full Transformation (เสร็จสิ้นใน 10 ปี) ประเทศไทยก้าวสู่ดิจิทัลไทยแลนด์ที่ขับเคลื่อนและใช้ประโยชน์จากนวัตกรรมดิจิทัลได้อย่างเต็มศักยภาพ
- ระยะที่ 4 Global Digital Leadership (เสร็จสิ้นใน 20 ปี) ประเทศไทยอยู่ในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว สามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ และคุณค่าทางสังคมอย่างยั่งยืน

ผลลัพธ์ที่ต้องการในระยะที่ 1 ประกอบด้วย มิติด้านต่างๆ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ สังคมรัฐบาล ทุนมนุษย์ และความเชื่อมั่น มีส่วนที่สำคัญและอาจกระทบต่อกรมการขนส่งทางบก ได้แก่

- ประชาชนทุกคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่อยู่ในชนบทและผู้ด้อยโอกาสสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเทคโนโลยีดิจิทัลและบริการของรัฐได้ โดยไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพหรือพื้นที่
- การบริหารจัดการของรัฐจะถูกปรับเปลี่ยนเป็นรัฐบาลดิจิทัลอย่างเป็นระบบ มีการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษมากขึ้น เกิดการใช้ทรัพยากรดิจิทัลร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เริ่มบูรณาการข้อมูลและทรัพยากรร่วมกัน นำไปสู่การเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐ (Connected Government) และการมีชุด

ข้อมูลและระบบบริการพื้นฐานภาครัฐ (Government Service Platform) ที่มีมาตรฐาน สามารถ เข้าถึง แลกเปลี่ยน เชื่อมโยง และใช้งานร่วมกันได้

• มีกฎหมาย/กฎระเบียบที่เอื้อต่อเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล กลุ่มกฎหมายที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลมีผลใช้บังคับ

ผลลัพธ์ที่ต้องการในระยะที่ 2

• ประเทศไทยมีโครงข่ายความเร็วสูงแบบใช้สายและแบบไร้สาย เข้าถึงทุกหมู่บ้าน และครอบคลุมทั่วประเทศ โดยประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนข้อมูลในภูมิภาค

• ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ เติบโตด้วยการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล (Data-Driven) และเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนากระบวนการผลิตของภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้มีความทันสมัยและพัฒนาไปสู่การทำธุรกิจด้วยระบบอัตโนมัติ ซึ่งจะมีความต้องการด้านการขนส่งสินค้า (Logistics) เพิ่มมากขึ้น

• ประชาชนเข้าถึงโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงและบริการสาธารณะพื้นฐานผ่านทางสื่อดิจิทัลและนำดิจิทัลมาใช้เพื่อการพัฒนาในมิติต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการเรียนรู้ รวมทั้งการเรียนรู้ด้านการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัย ด้วยพาหนะประเภทต่าง ๆ และข้อปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

• เกิดการเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและบูรณาการข้อมูลข้ามหน่วยงานโดยสมบูรณ์ ผู้บริหารภาครัฐสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ทุกระดับ และใช้ประโยชน์จากการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อประกอบการวางแผนและการตัดสินใจอย่างถูกต้อง ทันสถานการณ์ พัฒนาบริการที่ขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชนหรือผู้ใช้บริการ (Citizen Driven) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ผ่าน Single Window เพิ่มขึ้น รัฐสนับสนุนการดำเนินธุรกิจโดยการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูล บริการ รวมทั้งนวัตกรรมของการบริการ และระบบการบริหารจัดการของภาครัฐ การบริหารจัดการและการบริการต้องยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเชิงนโยบายผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ (Connected Governance) ได้อย่างสะดวก ทันต่อสถานการณ์ ตลอดจนเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลที่มีความมั่นคงปลอดภัยและรักษาความเป็นส่วนตัวของข้อมูล และให้สามารถตรวจสอบได้ และนำไปสู่การดำเนินงานที่มีความโปร่งใส (Transparency) และน่าเชื่อถือ (Accountability)

• มีกฎหมาย/กฎระเบียบที่เอื้อเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล มีการปรับปรุงกฎระเบียบ และกระบวนการทำงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ทำให้การทำ e-Business ในประเทศไทย มีความสะดวก รวดเร็ว ลดต้นทุน และน่าเชื่อถือ การเคลื่อนย้ายสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วยระบบ e-Logistics ด้านระบบ การชำระเงินมีวิวัฒนาการใหม่ ๆ เพื่อสนับสนุนการทำธุรกรรมทางการเงินของประเทศที่สะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และน่าเชื่อถือ มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบทันที

ผลลัพธ์ที่ต้องการในระยะที่ 3

• ประเทศไทยจะมีโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่ทันสมัยทัดเทียมประเทศพัฒนาแล้ว และโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงจะกลายเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเช่นเดียวกับ ถนน ไฟฟ้า น้ำประปาด้วยโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบใช้สายที่เข้าถึงทุกบ้าน และรองรับการหลอมรวม (Convergence) มีบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงที่สามารถเข้าถึงได้ในทุกสถานที่ ทุกเวลาสำหรับผู้ใช้หรือ ทุกสรรพสิ่งที่ต้องการเชื่อมต่อ

• ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนดิจิทัล ภาคอุตสาหกรรมสามารถนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของการทำงาน และภาคการเกษตรทั่วประเทศ ตั้งแต่ขนาดใหญ่ไปจนถึงขนาดเล็ก ปรับเปลี่ยนรูปแบบสู่การทำการเกษตรแบบอัจฉริยะ (Smart Agriculture) กลุ่มวิสาหกิจขนาดกลาง

และขนาดย่อม (SMEs) ของไทยสามารถนำนวัตกรรมดิจิทัลเข้ามาขับเคลื่อนธุรกิจ (Innovation Driven Enterprises: IDE) จนสามารถเข้าไปมีบทบาทในเวทีระหว่างประเทศได้

• ประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ด้อยโอกาส ผู้สูงอายุ และคนพิการ สามารถเข้าถึงการมีบริการต่าง ๆ ของรัฐได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล ตลอดจนมีการรวบรวมและแปลงข้อมูล องค์ความรู้ของประเทศ ทั้งระดับประเทศและระดับท้องถิ่นให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนสามารถเข้าถึง และนำไปใช้ประโยชน์ได้โดยง่าย สะดวก และสร้างสรรค์

• รัฐบาลมีกระบวนการทำงานเป็นระบบดิจิทัลโดยสมบูรณ์ เชื่อมโยงการทำงานและข้อมูลระหว่างภาครัฐจนเสมือนเป็นองค์กรเดียว (One Government) และเชื่อมโยงประชาชนในการเข้าถึงข้อมูลและมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการภาครัฐ การพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจ โดยรัฐจะแปรสภาพ เป็นผู้จัดให้มีการบริการของรัฐจากรูปแบบเดิม ไปสู่รูปแบบการบริการสาธารณะในลักษณะอัตโนมัติ (Automated Public Services) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ผ่านระบบดิจิทัลที่สอดคล้องกับสถานการณ์ และความต้องการของผู้รับบริการแต่ละบุคคล โดยผู้ใช้งานไม่ต้องร้องขอต่อรัฐ การกำหนดนโยบายและการตัดสินใจอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลที่ทันสมัย มีการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

• มีกฎหมาย/กฎระเบียบที่เอื้อต่อเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล ในระยะยาว (10 ปี) ประเทศไทยต้องไม่มีกฎเกณฑ์ กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า การลงทุนดิจิทัล และต้องมีการทบทวน กฎหมาย กฎระเบียบ กติกาอย่างต่อเนื่อง

ผลลัพธ์ที่ต้องการในระยะที่ 4

• เทคโนโลยีดิจิทัล จะไม่ใช่สิ่งแปลกใหม่ในสังคม เพราะการแพร่กระจายและการเข้าถึงเทคโนโลยีดิจิทัลของประชาชนทุกคน ทุกกลุ่ม ทำให้ประชาชนคุ้นเคยและใช้เทคโนโลยีดิจิทัลโดยอัตโนมัติทำให้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเสมือนปัจจัยที่ห้าในการใช้ชีวิตประจำวัน การดำเนินกิจกรรมทุกประเภท

• การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลอาจส่งผลต่อการนำหุ่นยนต์และระบบอัจฉริยะมาทดแทนกำลังคนในกระบวนการผลิตของภาคการผลิตและการบริการเป็นจำนวนมาก

• โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลจะมีเทคโนโลยีสมัยใหม่มาแทนที่ และการใช้งานจะถูกพัฒนาให้เป็นบริการที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ ซึ่งการเข้าถึงบริการจะสามารถทำได้ทุกที่ ทุกเวลาด้วยอุปกรณ์อัจฉริยะที่หลากหลาย ข้อมูลปริมาณมหาศาลจะถูกจัดเก็บในศูนย์ข้อมูลหรือแหล่งเก็บข้อมูลที่กระจายอยู่ทั่วบนเครือข่าย เปรียบเสมือนกับข้อมูลที่จัดเก็บมีอยู่ทุกที่และสามารถเข้าถึงได้แบบทันทีเมื่อต้องการ

• การทำงานของภาครัฐที่หลอมรวมกันเสมือนเป็นองค์กรเดียวที่ทำงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างชาญฉลาด รวดเร็ว โปร่งใส เปลี่ยนแปลงบทบาทภาครัฐในอนาคต โดยรัฐจะไม่เป็นผู้สร้างบริการสาธารณะอีกต่อไป แต่แปรเปลี่ยนไปเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการสร้างบริการสาธารณะโดยเอกชนและประชาชนเรียกว่า บริการระหว่างกัน (Peer To Peer) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการได้โดยไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพ พื้นที่ และภาษา โดยบทบาทของรัฐในอนาคตเป็นเพียงผู้อำนวยความสะดวก ผู้กำกับ ดูแล บริหารจัดการการให้บริการระหว่างกันให้เกิดความเป็นธรรม ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมในการปกครองและบริหารบ้านเมืองโดยสมบูรณ์ นอกจากนี้ จากความสำเร็จในการก้าวเข้าสู่การเป็น One Government ทำให้ประเทศไทยเป็นผู้นำด้านรัฐบาลดิจิทัลทั้งการบริหารจัดการรัฐและบริการประชาชนในภูมิภาคอาเซียน

• มีกฎหมาย/กฎระเบียบที่เอื้อเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล ประเทศไทยเป็นประเทศต้นแบบที่มีการพัฒนา ทบทวน กฎระเบียบ กติกาด้านดิจิทัลอย่างต่อเนื่องจริงจังในภูมิภาคอาเซียน

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนา ได้ถูกกำหนดไว้ 6 ด้านคือ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

(แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี 5 เมษายน พ.ศ. 2559 กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารพิมพ์ครั้งที่ 1 (พฤษภาคม พ.ศ. 2551))

2.1.3 แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. 2560-2564

แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. 2560-2564 ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ 5 ยุทธศาสตร์ โดยในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ ยังแบ่งออกเป็นมาตรการการพัฒนาขีดความสามารถเชิงดิจิทัลภาครัฐไทยในด้านต่างๆ

ยุทธศาสตร์ที่ 1: การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 มีเป้าหมายหลัก คือ การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภาครัฐเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยให้ความสำคัญกับการช่วยเหลือที่เหมาะสมและตรงกับความต้องการรายบุคคลของผู้ด้อยโอกาส การเพิ่มและพัฒนาประสิทธิภาพแรงงานให้มีคุณภาพและตอบสนองความต้องการของตลาด การเพิ่มโอกาสทางการศึกษาและยกระดับคุณภาพการศึกษาโดยรวม และการเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงบริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพ และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของผู้ให้บริการสุขภาพ

โดยการพัฒนาขีดความสามารถเชิงดิจิทัลภาครัฐไทยภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ ประกอบด้วย

1) การให้บริการความช่วยเหลือแบบบูรณาการในเชิงรุก
2) การบูรณาการตลาดแรงงานแบบครบวงจร
3) การเพิ่มโอกาสการเข้าถึงทางการศึกษา และการยกระดับการบริการด้านการศึกษา
4) การเพิ่มโอกาสการเข้าถึงการบริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพ และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของผู้ให้บริการด้านสุขภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 2: การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ

ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 มีเป้าหมายหลัก คือ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจในด้านต่างๆ ตั้งแต่การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของภาคการเกษตร การยกระดับประสบการณ์ดิจิทัลของนักท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน การเพิ่มศักยภาพแก่ผู้ประกอบการส่งออก/นำเข้า และธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการทางภาษีของภาครัฐ การบูรณาการข้อมูลและบริการด้านการขนส่ง ตลอดจนการพัฒนาระบบบริการอัจฉริยะในด้านสาธารณูปโภค ซึ่งทั้งหมดนี้เพื่อการมุ่งไปสู่การเติบโตของเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

โดยการพัฒนาขีดความสามารถเชิงดิจิทัลภาครัฐไทยภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ ประกอบด้วย

1) การเกษตรแบบครบวงจรรายบุคคลผ่านการบูรณาการ
2) การบูรณาการด้านการท่องเที่ยวแบบครบวงจร
3) การบูรณาการงานบริการด้านการลงทุนข้ามหน่วยงาน
4) การบูรณาการการนำเข้าส่งออกแบบครบวงจร

5) การส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) แบบบูรณาการเชิงรุกเพื่อส่งเสริมการเติบโต
6) การพัฒนาระบบภาษีบูรณาการข้ามหน่วยงานแบบครบวงจร
7) การพัฒนาศูนย์บูรณาการข้อมูลคมนาคมขนส่งส่วนกลาง โดยยกระดับไปสู่การให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
8) การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานด้านสาธารณูปโภคและการยกระดับการบริการด้านสาธารณูปโภค

ยุทธศาสตร์ที่ 3: การยกระดับความมั่นคงและเพิ่มความปลอดภัยของประชาชน

ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 มีเป้าหมายหลัก คือ การเสริมสร้างความแข็งแกร่งในการรักษาความปลอดภัยจากทั้งภัยภายในประเทศ ภัยภายนอกประเทศ และภัยธรรมชาติ โดยเปลี่ยนจากการแก้ไขสถานการณ์มาเป็นการป้องกันก่อนเกิดเหตุมากขึ้น รวมถึงการแก้ไขสถานการณ์ในภาวะวิกฤตให้สามารถให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยและฟื้นฟูพื้นที่ประสบภัยให้กลับคืนสู่ภาวะปกติอย่างมีประสิทธิภาพภายในระยะเวลาโดยเร็วที่สุด ซึ่งจะต้องอาศัยการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภาครัฐในการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว

โดยการพัฒนาขีดความสามารถเชิงดิจิทัลภาครัฐไทยภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ ประกอบด้วย

1) การรักษาความปลอดภัยสาธารณะในเชิงรุกโดยใช้เครื่องมือวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก
2) การประเมินความเสี่ยงผู้โดยสารข้ามแดนล่วงหน้าและพิสูจน์ตัวตนผ่านช่องทางอัตโนมัติ
3) การบูรณาการข้อมูลเพื่อป้องกันภัยธรรมชาติ
4) การบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อบริหารจัดการในภาวะวิกฤต

ยุทธศาสตร์ที่ 4: การยกระดับประสิทธิภาพภาครัฐ

ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4 มีเป้าหมายหลัก คือ การบูรณาการและยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานภาครัฐ ผ่านการเชื่อมโยงระบบจากหลายหน่วยงาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถเชิงดิจิทัลภาครัฐในการบริหารจัดการ ด้านการเงินและการใช้จ่าย ด้านการจัดซื้อจัดจ้าง ด้านการบริหารสินทรัพย์ และด้านทรัพยากรมนุษย์และการจ่ายเงินเดือน เพื่อยกระดับการดำเนินงานภาครัฐ ให้สะดวก รวดเร็ว มีความโปร่งใส และเป็นการสนับสนุนการพัฒนาสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลโดยสมบูรณ์

โดยการพัฒนาขีดความสามารถเชิงดิจิทัลภาครัฐไทยภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ ประกอบด้วย

1) การบริหารการเงินและการใช้จ่ายภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบรวมศูนย์ เพื่อประสิทธิภาพ โปร่งใส และเกิดประโยชน์สูงสุด
2) การจัดซื้อจัดจ้างแบบอิเล็กทรอนิกส์ทุกขั้นตอน เพื่อความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ สะดวกและทั่วถึงอย่างเท่าเทียม
3) การบริหารสินทรัพย์กลางผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อความมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และให้เกิดประโยชน์สูงสุด
4) การพัฒนาระบบสารสนเทศทรัพยากรบุคคลที่เชื่อมโยงและได้มาตรฐาน

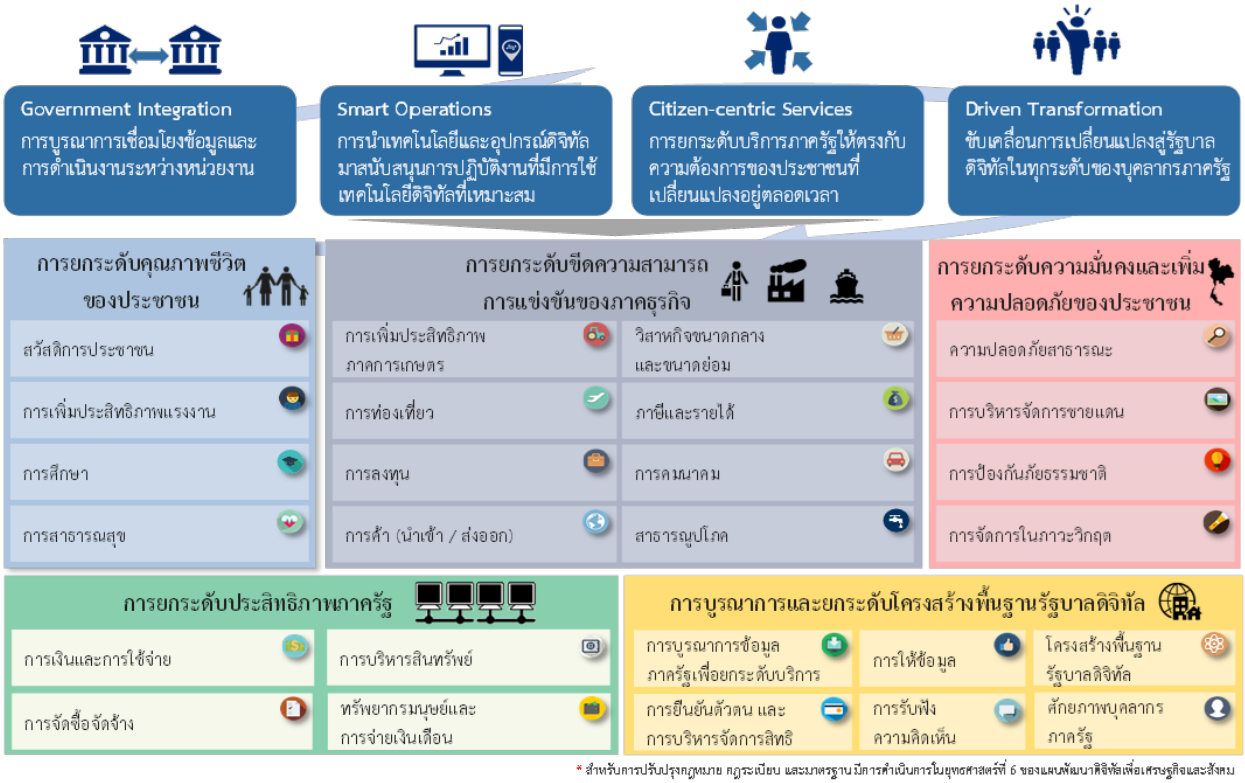
ยุทธศาสตร์ที่ 5: การบูรณาการและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานรัฐบาลดิจิทัล

ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5 มีเป้าหมายหลัก คือ การบูรณาการการให้บริการภาครัฐผ่านการเชื่อมโยงระบบจากหลายหน่วยงาน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ ควบคู่ไปกับการยกระดับขีดความสามารถและทักษะเชิงดิจิทัลให้กับเจ้าหน้าที่ภาครัฐทุกระดับและทุกหน่วยงาน เพื่อเป็นรากฐานของการพัฒนาหน่วยงานภาครัฐให้มุ่งสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลโดยสมบูรณ์

โดยการพัฒนาขีดความสามารถเชิงดิจิทัลภาครัฐไทยภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ ประกอบด้วย

1) การบูรณาการข้อมูลภาครัฐผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูลกลาง

2) การยืนยันตัวตนโดยใช้ Smart Card หรือผ่านบัญชีผู้ใช้อิเล็กทรอนิกส์กลาง
3) การให้ทุกข้อมูลงานบริการผ่านจุดเดียวโดยมีผู้รับบริการเป็นศูนย์กลาง
4) การแก้ไขเรื่องร้องเรียนและการเข้าถึงความต้องการในเชิงรุก
5) การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานรัฐด้วยการสนับสนุนการทำงานบนโครงสร้างพื้นฐานกลาง
6) การเพิ่มทักษะความเชี่ยวชาญเชิงดิจิทัลแก่บุคลากรภาครัฐ



2.1.4 แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2564)

แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดวิสัยทัศน์ “ยกระดับคมนาคมไทย สู่ยุคคมนาคมดิจิทัล”

มุ่งสร้างสรรค์ พัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานดิจิทัล เพื่อยกระดับภารกิจด้านการคมนาคม ให้สามารถสร้างคุณค่าเพิ่มอย่างก้าวกระโดด ทั้งในด้านการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการเติบโตแบบมีส่วนร่วม และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการที่ดีของภาครัฐอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์หลัก

1) พัฒนาเศรษฐกิจ

คมนาคมดิจิทัลสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ ให้พร้อมเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่มูลค่าของโลก (Global Value Chain) และเป็นศูนย์กลางการขนส่งคมนาคมของภูมิภาครองรับเศรษฐกิจประชาคมอาเซียน โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาสร้างนวัตกรรมขับเคลื่อนภารกิจของกระทรวงคมนาคม ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ระบบขนส่ง รวมทั้งสร้างดิจิทัลแพลตฟอร์มสำหรับอุตสาหกรรมคมนาคมที่จัดเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต

2) พัฒนาสังคม

คมนาคมดิจิทัลยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมือง มีนวัตกรรมดิจิทัลที่ช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางความเท่าเทียมในการเข้าถึงบริการ และยกระดับความปลอดภัย โดยบุคลากรผู้ประกอบการ มีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและประกอบธุรกิจในยุคดิจิทัล สามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและคุณค่าทางสังคม ด้วยการเติบโตแบบมีส่วนร่วม

3) พัฒนาอย่างมั่นคง ยั่งยืน

คมนาคมดิจิทัลช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการประหยัดพลังงาน พัฒนาการบริการและบริหารภาครัฐมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล โปร่งใส บูรณาการ สามารถนำข้อมูลและเทคโนโลยีดิจิทัลมาปฏิรูปกระบวนทัศน์ การทำงานและการให้บริการ

ยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนา Digital Logistics มุ่งสู่การเป็น Smart Corridor ของภูมิภาค และสนับสนุนเศรษฐกิจระดับชุมชน ประกอบด้วย กลยุทธ์การพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๙ กลยุทธ์ ได้แก่

๑) พัฒนา Digital Logistics บนเส้นทาง Smart Route เพื่อสนับสนุนสินค้าหลักทางเศรษฐกิจของประเทศและสนับสนุนเศรษฐกิจระดับชุมชน

๒) พัฒนา Smart Goods และ Smart Logistics Service

๓) พัฒนา Smart Vehicle และ Smart Driver สำหรับการขนส่ง

๔) พัฒนา Smart Gateway เพื่อรองรับการขนส่งแบบ Digital Logistics และเพิ่มประสิทธิภาพการเปลี่ยนภาคการขนส่ง

๕) พัฒนา Smart Infrastructure เพื่อรองรับการขนส่งแบบ Digital Logistics

๖) พัฒนา Intelligent Traffic Management เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่ง

๗) พัฒนา Smart Transport เพื่ออำนวยความปลอดภัยและความมั่นคงในการขนส่ง

๘) พัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง

๙) พัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่จำเป็น (Soft Infrastructure) สำหรับ Digital Logistics

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนา Smart Mobility มุ่งสู่การเป็นต้นแบบ Smart City ควบคู่กับการสนับสนุน Inclusive Transport ประกอบด้วย กลยุทธ์การพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๙ กลยุทธ์ ได้แก่

๑) พัฒนา Smart Mobility ในพื้นที่ Smart Area ควบคู่กับ Smart Mobility ที่สนับสนุน Inclusive Transport

๒) พัฒนา Smart Journey และ Smart Mass Transport Service

๓) พัฒนา Smart Vehicle และ Smart Driver สำหรับสนับสนุนการเดินทาง

๔) พัฒนา Smart Station เพื่อรองรับการเดินทางแบบ Smart Mobility

๕) พัฒนา Smart Infrastructure เพื่อรองรับการเดินทางแบบ Smart Mobility

๖) พัฒนา Intelligent Traffic Management เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง

๗) พัฒนา Smart Transport เพื่ออำนวยความปลอดภัยและความมั่นคงในการเดินทาง

๘) พัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง

๙) พัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่จำเป็น (Soft Infrastructure) สำหรับ Smart Mobilit

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้าง Digital Transport Ecosystem เพื่อพัฒนาประชาชนและผู้ประกอบการด้านคมนาคม ประกอบด้วย กลยุทธ์การพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๔ กลยุทธ์ ได้แก่

๑) พัฒนา Digital Lifelong Learning Platform ด้านคมนาคมขนส่ง

๒) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (R&D) Digital Transport Technology เพื่อขับเคลื่อนประเทศสู่การเป็น Digital Maker

๓) ส่งเสริม Transport Tech Startup เพื่อต่อยอดงานวิจัยและพัฒนา

๔) พัฒนา Digital Marketplace สำหรับอุตสาหกรรมคมนาคมขนส่ง พร้อมจัดช่องทางการบริการครบวงจรสำหรับกลุ่มเป้าหมายในลักษณะ Biz Portal

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยกระดับ Digital Transport Data เพื่อบูรณาการและเพิ่มคุณค่าข้อมูลคมนาคม ประกอบด้วย กลยุทธ์การพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๔ กลยุทธ์ ได้แก่

๑) กำหนดทิศทางและแผนแม่บท เพื่อสร้างคุณค่าจากข้อมูลคมนาคม (Digital Transport Data Roadmap)

๒) แลกเปลี่ยนและเผยแพร่ข้อมูล (Open Data) ตามแผนแม่บทฯ เพื่อตอบสนองความต้องการของภาคส่วนต่างๆ ในการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์

๓) พัฒนามาตรฐาน (Standard) และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล (Cyber Security) ตามแผนแม่บทฯ

๔) เพิ่มศักยภาพ NMTIC และสร้าง Big Data Analytics จากข้อมูลคมนาคมขนส่ง ตามแผนแม่บทฯ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 สร้าง Digital Government Platform เพื่อยกระดับงานบริการ บุคลากร และการบริหารจัดการ ประกอบด้วย กลยุทธ์การพัฒนาคมนาคมดิจิทัล 3 กลยุทธ์ ได้แก่

1) สร้าง Public Participation & Engagement ด้วย Data Analytics และ Social Network

2) เพิ่มศักยภาพ D-Service และ Back Office สู่ Government Service Platform

3) พัฒนา Digital Learning Platform สำหรับผู้บริหาร ข้าราชการ และบุคลากร คค.

2.1.5 แผนปฏิบัติการดิจิทัลของกรมการขนส่งทางบก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564)

กรมการขนส่งทางบก ได้จัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของกรมการขนส่งทางบก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564) เพื่อเป็นกรอบและทิศทางในการบริหารจัดการและการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพและประสิทธิภาพการดำเนินงานตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบก และการบริหารจัดการองค์กรและพัฒนาองค์กรให้รองรับการให้บริการประชาชนที่ทันสมัยอยู่เสมอ ซึ่งเป็นไปตามยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

1) วิสัยทัศน์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของกรมการขนส่งทางบก

"นวัตกรรมดิจิทัลเพื่อการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย" มีองค์ประกอบ 3 ด้าน ดังนี้

1.1) จุดมุ่งหมายหลักด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Core Purpose) : มุ่งพัฒนานวัตกรรมโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Innovation Transform) เพื่อสนับสนุนการบริการ การทำงานที่เน้นคุณภาพและความปลอดภัยของประชาชนในการขนส่งทางถนน

1.2) คุณค่าหลักด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Core Value) : องค์กรแห่งนวัตกรรมการบริการที่เน้นประชาชนเป็นศูนย์กลาง (Citizen Centric & Innovation Service Organization)

1.3) เป้าหมายในระยะยาวด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Visionary Goals) : สู่การให้บริการแบบรัฐบาลดิจิทัลแบบเชื่อมโยง (Connected Government)

2) พันธกิจด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของกรมการขนส่งทางบก

2.1) จัดหาและให้บริการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนงานบริหารและงานบริการของกรมการขนส่งทางบกได้อย่างบูรณาการ มีเสถียรภาพ มีประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้รับบริการ

2.2) ศึกษา วิเคราะห์ปรับปรุงและพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนกระบวนการทำงาน การบริหารและการบริการของกรมการขนส่งทางบกให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

2.3) เป็นศูนย์กลางองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมการขนส่งทางบก

2.4) พัฒนาระบบเชื่อมโยงองค์ความรู้สู่การเป็นศูนย์กลางในการสนับสนุนการทำงานของเครือข่ายความร่วมมือทั้งในและต่างประเทศ

2.5) เตรียมความพร้อมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้กับบุคลากรทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของกรมการขนส่งทางบก

เป้าหมายที่ 1 เทคโนโลยีสารสนเทศเชิงรุกในการส่งเสริมความปลอดภัย เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมของประเทศ

เป้าหมายที่ 2 ผู้ใช้บริการมีความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมโดยใช้ระบบดิจิทัล

เป้าหมายที่ 3 ระบบ Smart Services ที่มีเสถียรภาพ มีความปลอดภัยสูง และมีมาตรฐานสากล

เป้าหมายที่ 4 ระบบการบริการข้อมูลแบบรัฐบาลเดียวและระบบรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์

เป้าหมายที่ 5 บุคลากรมีศักยภาพพร้อมรองรับยุคเศรษฐกิจดิจิทัล

4) ยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารตามแผนพัฒนาดิจิทัลของกรมการขนส่งทางบกและแผนการดำเนินการ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศ/สิ่งแวดล้อม/ความปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมาย :

(1) ร้อยละของข้อมูลการให้บริการด้านการขนส่ง e-Logistics เพื่อนำไปวิเคราะห์และวางแผนการขนส่งสินค้ารวมทั้งส่งเสริมการขนส่งผลิตผลการเกษตร

(2) ร้อยละของข้อมูลของปริมาณไอเสีย เขม่า ควันดำที่เกิดจากรถยนต์และรถขนส่ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์คาร์บอนเครดิตของประเทศ

(3) จำนวนร้อยละของรถโดยสารสาธารณะที่มีการติดตั้ง GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(4) จำนวนหน่วยงานที่ได้รับข้อมูลจากระบบ GPS เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการประเมินการใช้เชื้อเพลิง หรือ ตรวจสอบการเดินรถนอกเส้นทาง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 สร้างความเชื่อมั่นการทำธุรกรรมในระบบดิจิทัลให้แก่ผู้ใช้บริการ

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมาย :

(1) ร้อยละของโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและเพียงพอสอดคล้องกับปริมาณการขอรับบริการ

(2) ร้อยละของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีเสถียรภาพ มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

(3) ร้อยละของผู้ใช้บริการทำธุรกรรมออนไลน์ที่เพิ่มขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ให้บริการแก่ประชาชนผู้รับบริการด้วย Smart Services โดยคำนึงถึงประชาชนเป็นศูนย์กลาง

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมาย :

(1) จำนวนระบบ Smart Services สำหรับให้บริการใหม่ๆ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้มีปริมาณและคุณภาพ

(2) ร้อยละของข้อมูลในลักษณะ open data เพื่อให้บริการข้อมูลในรายละเอียดและนำไปใช้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจได้

(3) จำนวนของเครือข่ายภาคธุรกิจที่มีส่วนร่วมในการพัฒนานวัตกรรมการบริการผ่าน Smart device อันเกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บูรณาการข้อมูลและระบบเพื่อการบริการรัฐบาลเดียวและระบบรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมาย :

(1) จำนวนระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐในความร่วมมือเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ

(2) ร้อยละของข้อมูลที่มีมาตรฐานสากลตามแนวทาง open data และมีการพัฒนาให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์จากหน่วยงานภาครัฐ

(3) จำนวนระบบสนับสนุนการบริการที่ตอบสนองการให้บริการแบบ connected government ได้อย่าง สะดวก รวดเร็ว

ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในยุคเศรษฐกิจดิจิทัลทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมาย :

(1) จำนวนบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความรู้ความสามารถ เชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและสร้างสรรค์เทคโนโลยีนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อใช้สนับสนุนการทำงานของกรมการขนส่งทางบก

(2) จำนวนระบบเทคโนโลยีนวัตกรรม ที่ได้รับการพัฒนาและสร้างสรรค์โดยบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและนำมาใช้ในการยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานและการให้บริการขององค์กร

(3) จำนวนกระบวนงานที่ได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานสากล

(4) จำนวนรางวัลด้านนวัตกรรมการบริการดีเด่นต่อเนื่องทุกปี

(5) ร้อยละของประชาชนที่สามารถเรียนรู้ข่าวสาร ระเบียบ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งทางบกและการให้บริการของกรมฯ ผ่านระบบ MOOC

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้กรมการขนส่งทางบก จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565) แผนงานโครงการ และกิจกรรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับแผนปฏิบัติการดิจิทัลของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565)ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองแนวทางในการปฏิบัติงาน ภารกิจ อำนาจหน้าที่ และการบริหารราชการของกองทุนฯ และกรมการขนส่งทางบกต่อไป

2.1.6 แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565)

แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ได้จัดทำแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2562 มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการดำเนินงานของกองทุนฯ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2564 โดยสรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

1) วิสัยทัศน์ และค่านิยมกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

1.1) วิสัยทัศน์

"มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนนทุกด้านทุกพื้นที่อย่างมีส่วนร่วม"

Moving Toward Road Safety for All

1.2) ค่านิยม กปถ.

"ความสุขทั่วไทย ส่งความปลอดภัยให้ทุกคน" Happiness for All

2) พันธกิจกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

2.1) สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

2.2) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2.3) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน

2.4) สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

3) วัตถุประสงค์ นโยบาย/เป้าประสงค์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

3.1) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน

3.2) นโยบาย/เป้าประสงค์หลัก

1) สนับสนุนการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

2) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถกลับมาดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมได้ดีขึ้น

3) สนับสนุนและส่งเสริมงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่มีคุณภาพนำไปสู่การประยุกต์ใช้และเผยแพร่อย่างมีประสิทธิภาพ

4) บริหารจัดการงานประมูลและการบริหารจัดการหนี้ รวมถึงการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

4) ยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

เป้าประสงค์ที่ 1 การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายที่ 1

1.1 ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายตามการจัดสรรงบประมาณของแผนงานโครงการ

1.2 ร้อยละความสำเร็จของแผนงานโครงการที่ได้รับการอนุมัติจัดสรร

1.3 ร้อยละของอุบัติเหตุทางถนนลดลงเมื่อเทียบต่อกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ

1.4 ร้อยละของผู้เสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนลดลงจากปีที่ผ่านมา

1.5 ร้อยละความสำเร็จของการเพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย

1.6 ร้อยละความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุน

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 1

1. การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
2. การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย
3. การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ
4. การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย
5. การยกระดับการบังคับใช้อย่างต่อเนื่อง
6. การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง
7. การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน
8. การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
9. การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ผลผลิตตามยุทธศาสตร์ที่ 1

1. มีการจัดทำแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามกรอบงบประมาณ
2. โครงการที่ดำเนินการได้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่ได้รับการอนุมัติจัดสรร

ผลลัพธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 1

1. อุบัติเหตุทางถนนลดลงเมื่อเทียบต่อกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ
2. ผู้เสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนลดลงจากปีที่ผ่านมา
3. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุนมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง

เป้าประสงค์ที่ 2 ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายที่ 2

2.1 ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายตามการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน

2.2 ระดับความสำเร็จของจำนวนผู้พิการที่ได้รับความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์

2.3 ระดับความสำเร็จของการกระจายความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ

2.4 ร้อยละความพึงพอใจด้านการนำอุปกรณ์ผู้พิการไปใช้ในการดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมได้ดีขึ้น

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 2

1. การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง
2. การนำอุปกรณ์ที่มีนวัตกรรมใหม่มาช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ
3. การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ

ผลผลิตตามยุทธศาสตร์ที่ 2

1. มีการใช้จ่ายในการช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนตามกรอบงบประมาณ
2. ผู้พิการที่ได้รับความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์เพิ่มขึ้น และทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ

ผลลัพธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 2

1. ผู้พิการมีความพึงพอใจด้านการนำอุปกรณ์ผู้พิการไปใช้ในการดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมได้ดีขึ้น
2. การกระจายความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ทั่วถึงมากขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

เป้าประสงค์ที่ 3 ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายที่ 3

3.1 ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายตามกรอบงบประมาณของการวิจัยประจำปี

3.2 ร้อยละความสำเร็จของโครงการวิจัยที่ได้รับการอนุมัติจัดสรร

3.3 ระดับความสำเร็จการปรับใช้งานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 3

1. การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

2. การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
3. การวิจัยเชิงประจักษ์เพื่อสืบค้นความจริงเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ผลผลิตตามยุทธศาสตร์ที่ 3

1. มีการจัดสรรโครงการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามกรอบงบประมาณ
2. โครงการที่ดำเนินการได้เป็นไปตามกรอบเวลาของแผนการดำเนินงานที่ได้รับการอนุมัติจัดสรร

ผลลัพธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 3

1. ผลงานวิจัยสามารถนำไปปรับใช้ในการแก้ปัญหา หรือต่อยอดงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้
2. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุนมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง

เป้าประสงค์ที่ 4 กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายที่ 4

4.1 ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายตามกรอบงบประมาณของการบริหารตามพันธกิจ
4.2 ร้อยละของบุคลากรที่สามารถผ่านการประเมินผลการปฏิบัติราชการระดับบุคคล
4.3 ระดับความสำเร็จของการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาบริหารจัดการระบบงานทั่วทั้งองค์กร
4.4 ระดับความสำเร็จของการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูง

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 4

1. การบริหารจัดการกองทุนตามพันธกิจ
2. การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
3. การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล
4. บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน
5. การบริหารทรัพยากรบุคคล

ผลผลิตตามยุทธศาสตร์ที่ 4

1. การใช้จ่ายเป็นไปตามกรอบงบประมาณของการบริหารตามพันธกิจ
2. บุคลากรผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติราชการระดับบุคคล
3. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาบริหารจัดการระบบงานทั่วทั้งองค์กร
4. การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูง

ผลลัพธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 4

1. บุคลากรสามารถใช้ศักยภาพของตนเองได้อย่างเต็มที่ด้วยการมีส่วนร่วมในการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ
2. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ
3. บุคลากรมีความก้าวหน้าในสายอาชีพ
4. การบริหารจัดการกองทุนฯ มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์ที่ 5 การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายที่ 5

4.1 ระดับรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถที่เพิ่มสูงขึ้น ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
4.2 ระดับความสำเร็จของการลดหนี้ค้างชำระหมายเลขทะเบียนรถที่ได้รับการประมูลแล้ว
4.3 ระดับความสำเร็จของการสร้างแรงจูงใจให้มีการจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั่วประเทศ

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 5

1. การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ
2. การเสริมสร้างคุณค่าของหมายเลขทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล
3. การเสริมสร้างภาพลักษณ์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ผลผลิตตามยุทธศาสตร์ที่ 5

1. รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเพิ่มสูงขึ้น
2. มีผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น
3. หนี้ค้างชำระหมายเลขทะเบียนรถลดลงอย่างต่อเนื่อง

ผลลัพธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 5

1. เกิดความคล่องตัว ลดภาระในการบริหารจัดการกองทุน
2. ผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ

2.2 แนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในปัจจุบันและอนาคต

นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จะเป็นแผนแม่บทหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลของประเทศ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) ที่กำหนดทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืนโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย มุ่งเน้นการพัฒนาระยะยาวอย่างยั่งยืนสอดคล้องกับการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แต่เนื่องจากเทคโนโลยีดิจิทัลมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้น แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมฉบับนี้ จึงกำหนดภูมิทัศน์ดิจิทัล เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายใน 4 ระยะ ดังนี้

ภาพภูมิทัศน์ดิจิทัลของไทยในระยะเวลา 20 ปี

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม. (2562). นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561 – 2580). กรุงเทพมหานคร: หน้า 16.

เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาดิจิทัลของประเทศไทยตามวิสัยทัศน์และแนวทางการพัฒนาตามภูมิทัศน์ดิจิทัล 4 ระยะ แผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การ

พัฒนาไว้ 6 ยุทธศาสตร์ที่ส่งเสริมซึ่งกันและกัน มีการกำหนดเป้าหมาย เพื่อให้สามารถติดตามและประเมินความก้าวหน้าได้อย่างชัดเจน และแผนงานเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์ ดังนี้

ภาพยุทธศาสตร์การพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม. (2562). นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561 – 2580). กรุงเทพมหานคร: หน้า 24.

แนวทางการขับเคลื่อนกรอบยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

(1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เป็นการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศโทรคมนาคม และการแพร่ภาพกระจายเสียงที่มีความทันสมัย มีคุณภาพ ขนาดเพียงพอ ครอบคลุมทุกพื้นที่และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการติดต่อสื่อสาร การเชื่อมต่อ การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศการค้าและพาณิชย์ การบริการภาครัฐและเอกชน ตลอดจนการใช้งานรูปแบบต่างๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงทางสังคมของประเทศ รวมทั้งเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลในอนาคต

(2) ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เป็นการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศโทรคมนาคม และการแพร่ภาพกระจายเสียงที่มีความทันสมัย มีคุณภาพขนาดเพียงพอ ครอบคลุมทุกพื้นที่และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการติดต่อสื่อสารการเชื่อมต่อ การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศการค้าและพาณิชย์ การบริการภาครัฐและเอกชน ตลอดจนการใช้งานรูปแบบต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงทางสังคมของประเทศ รวมทั้งเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลในอนาคต

(3) สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เป็นการพัฒนาประเทศไทยที่ประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มเกษตรกร ผู้ที่อยู่ในชุมชนห่างไกล ผู้สูงอายุ ผู้ด้อยโอกาสและคนพิการ สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากบริการต่าง ๆ ของภาครัฐผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล มีการรวบรวมและแปลงข้อมูลองค์ความรู้ของประเทศทั้งระดับประเทศและระดับท้องถิ่นให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนสามารถเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้โดยง่ายและสะดวก โดยประชาชนมีความรู้เท่าทันข้อมูลข่าวสาร และมีทักษะในการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม

(4) ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล เป็นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการของหน่วยงานรัฐทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคอย่างมีแบบแผนและเป็นระบบ

จนพัฒนาสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลโดยสมบูรณ์ โดยลักษณะของบริการภาครัฐหรือบริการสาธารณะจะอยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชนหรือผู้ใช้บริการ ซึ่งประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการได้โดยไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพ พื้นที่ และภาษา และในระยะต่อไป รัฐบาลสามารถหลอมรวมการทำงานของภาครัฐเสมือนเป็นองค์กรเดียว ภาครัฐจะแปรเปลี่ยนไปเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการสร้างบริการสาธารณะโดยเอกชนและประชาชน เรียกว่า บริการระหว่างกัน (Peer to Peer) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมการปกครอง/การบริหารบ้านเมืองและเสนอความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของภาครัฐได้อย่างสมบูรณ์

(5) พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล เป็นการสร้างและพัฒนาบุคลากรผู้ทำงานให้มีความสามารถในการสร้างสรรค์และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างชาญฉลาดในการประกอบอาชีพ รวมถึงการพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในบุคลากรภาครัฐ ภาคเอกชน ทั้งที่ประกอบอาชีพในสาขาเทคโนโลยีดิจิทัลโดยตรงและทุกสาขาอาชีพ ให้มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญตามระดับมาตรฐานสากล เพื่อสร้างให้เกิดการจ้างงานที่มีคุณค่าสูงรองรับการพัฒนาประเทศในยุคเศรษฐกิจและสังคมที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อน

(6) สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล โดยมาตรฐาน กฎหมาย กฎระเบียบและกติกามีประสิทธิภาพทันสมัยและสอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลที่เป็นพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลของประเทศ ตลอดจนการสร้างความมั่นคงปลอดภัย การสร้างความเชื่อมั่น และการคุ้มครองสิทธิให้แก่ผู้ใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลในทุกภาคส่วน เพื่อก่อให้เกิดการอำนวยความสะดวก ลดอุปสรรค เพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ พร้อมกับสร้างแนวทางขับเคลื่อนอย่างบูรณาการ เพื่อรองรับการเติบโตของเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคต

ภาพแนวโน้มเทคโนโลยีสำคัญสำหรับรัฐบาลดิจิทัล

ที่มา : การจัดประชุมเพื่อระดมความคิดเห็นในการจัดทำร่างแผนที่นำทางด้านเทคโนโลยีในการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย (Digital Government Technology Roadmap) ร่วมกับศูนย์คาดการณ์เทคโนโลยีเอเปค หน่วยงานภายใต้กำกับของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ (สวทน.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

(1) Virtual Reality / Augmented Reality การนำเทคโนโลยี Virtual Reality (VR) และ Augmented Reality (AR) มาปรับใช้ ในการจำลองภาพหรือสถานการณ์เหมือนจริง เพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยสาธารณะ การขยายพื้นที่การรักษาสุขภาพไปยังพื้นที่ห่างไกล (Telemedicine) รวมถึงการเพิ่มรูปแบบใหม่ๆ ในการเรียนการสอน และการท่องเที่ยว

(2) Advanced Geographic Information System การนำเทคโนโลยี Advanced Geographic Information System มาใช้ในการบริหารจัดการข้อมูลในเชิงพื้นที่ โดยสามารถประยุกต์ใช้สำหรับการจัดสรรทรัพยากรด้านการเกษตร การบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ

(3) Big Data การใช้เทคโนโลยี Big Data เป็นเทคโนโลยีที่รองรับข้อมูลที่มีจำนวนมาก ด้วยความสามารถในการรองรับข้อมูลเชิงลึก และนำข้อมูลที่มีปริมาณมาก ๆ มาวิเคราะห์ ประมวลผล และใช้เป็นเครื่องมือในการคาดการณ์ และประเมินสภาพธุรกิจการให้บริการ โดยอาศัยเทคโนโลยี IoT และ Smart Machine แสดงผลด้วยวิธีที่เหมาะสม จะช่วยส่งเสริมให้หน่วยงานสามารถทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพอย่างชาญฉลาด และมีความคล่องตัวมากขึ้น สามารถวิเคราะห์และตอบสนองต่อผู้รับบริการเป็นแบบ real-time

(4) Open Any Data

การเปิดเผยข้อมูล (Open Data) ที่เป็นประโยชน์แก่ผู้รับบริการ โดยปรับปรุงเว็บไซต์ และฐานข้อมูลเพื่อสร้างการเข้าถึงจากสาธารณะมากขึ้น และผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลที่เปิดเผยเหล่านั้นกับหน่วยงานทุกภาคส่วน เป็นการเปิดเผยข้อมูลของภาครัฐ (Open Government Data) ที่ทุกคนสามารถนำไปใช้ได้โดยอิสระ และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้หรือนำไปเผยแพร่ได้โดยใครก็ตามแต่ต้องระบุแหล่งที่มาหรือเจ้าของข้อมูลและต้องใช้เงื่อนไขเดียวกับที่มาหรือของเจ้าของข้อมูล เพื่อให้เกิดความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบการดำเนินงานของภาครัฐตามนโยบายที่ประกาศให้ไว้กับประชาชน ช่วยผลักดันการสร้างนวัตกรรมและบริการใหม่ ๆ เผยแพร่สู่สังคมและเชิงพาณิชย์ รวมทั้งประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานภาครัฐได้ด้วย

(5) Smartphone/Tablet การใช้สมาร์ทโฟน (Smartphone) และแท็ปเล็ต (Tablet) ในประเทศไทยได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในประเทศไทยจากเดิมที่ผู้ใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล (Personal Computer) ที่เป็นระบบปฏิบัติการWindows เป็นหลัก ปัจจุบันผู้ใช้งานจะมีอุปกรณ์และระบบปฏิบัติการที่หลากหลาย เช่น ระบบAndroid และ IOS เป็นต้น

(6) Smart Machines / Artificial Intelligence

การนำเทคโนโลยี Smart Machine หรือ Artificial Intelligence (AI) มาปรับใช้เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการ และตอบสนองการให้บริการอัตโนมัติ โดยระบบ Smart Machine จะพัฒนาขึ้น และสามารถประเมินปัญหา และจัดการสมดุลตลอดห่วงโซ่การบริการ

(7) Mobile Applications เนื่องจากการใช้งานของผู้ใช้เปลี่ยนไปสู่อุปกรณ์เคลื่อนที่ เช่น สมาร์ทโฟน หรือแท็บเล็ตมากขึ้น การพัฒนาแอพพลิเคชั่นจะต้องคำนึงถึงกลุ่มผู้ใช้งานกลุ่มนี้ให้มากขึ้น และการพัฒนา Mobile Application ที่รองรับรูปแบบที่หลากหลาย (Platform) ทั้ง Android IOS และ Windows ด้วยภาษา HTML5 ซึ่งจะช่วยให้สามารถพัฒนาแอพพลิเคชั่นเพียงครั้งเดียวแต่ใช้ได้ทุกรูปแบบ

(8) Cloud Computing ด้วยรูปแบบของการเข้าถึงระบบ ICT เพื่อสะดวกต่อการใช้งานและหลากหลายตามความต้องการของผู้ใช้งาน ในรูปแบบของการใช้ทรัพยากรร่วมกัน เช่น ประมวลผล พื้นที่สำหรับเก็บข้อมูล เครือข่าย เป็นต้น รวมทั้งบริการอื่นๆ ที่สามารถจัดเตรียมไว้ให้บริการได้อย่างรวดเร็ว และลดภาระการบริหารจัดการของผู้ดูแลระบบให้น้อยที่สุด

(9) Cyber Security การคำนึงถึงความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) โดยจัดทำมาตรฐานความปลอดภัยทางไซเบอร์ ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันต่อเหตุการณ์ และมีความยืดหยุ่น อีกทั้งปรับเปลี่ยน Mindset ในการจัดการประเด็นด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์

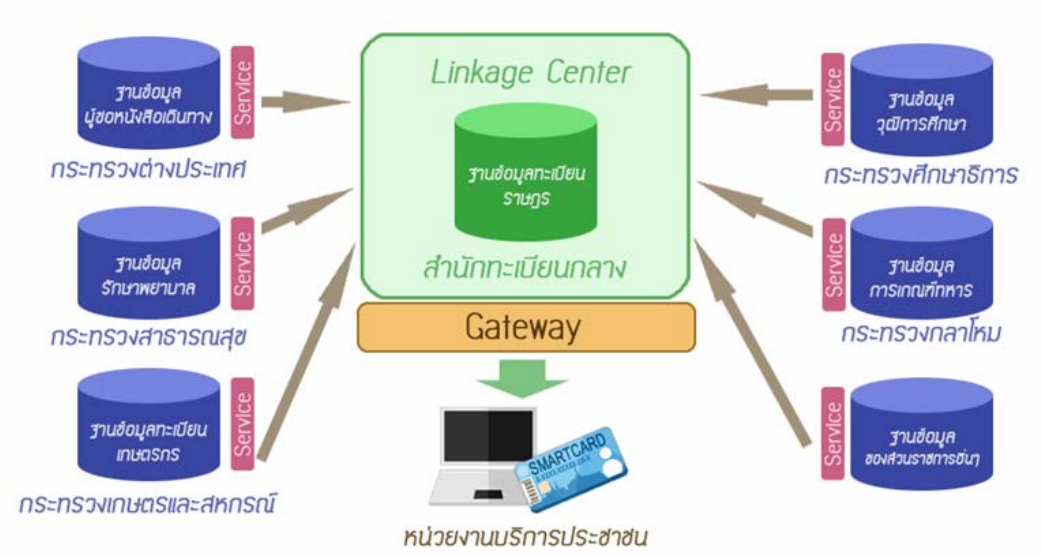
(10) Internet of Things (IoT) การอาศัยเทคโนโลยี Internet of Things (IoT) สร้างสภาพแวดล้อมให้ภาครัฐปรับเปลี่ยนรูปแบบบริการเป็นดิจิทัลมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกัน เทคโนโลยีดังกล่าวยังสนับสนุนภาครัฐในด้านต่าง ๆ อาทิ การสื่อสาร การใช้โมบายเทคโนโลยี การวิเคราะห์ Big Data รวมไปถึงการประสานงานกับภาคธุรกิจและเอกชน

(11) Block Chain / Distributed Ledger Technology การประยุกต์ใช้เทคโนโลยี Block Chain หรือ Distributed Ledger Technology ในการจัดเก็บข้อมูลและใช้ประโยชน์จากเครือข่ายเพื่อตรวจสอบความถูกต้อง และลดภาระการพึ่งพาคนกลางในการทำธุรกรรม ภายใต้ความปลอดภัยที่มีความน่าเชื่อถือ

การเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบบูรณาการฐานข้อมูลประชาชนและการบริการภาครัฐ (Linkage Center)

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2559 ได้มีมติเห็นชอบให้จัดทำระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลประชาชนกลาง (Population Information Linkage Center) โดยเชื่อมโยงฐานข้อมูลประชาชนของทุกส่วนราชการกับฐานข้อมูลทะเบียนราษฎรเพื่อให้เป็นระบบเดียวกัน พร้อมทั้งปรับปรุงระบบการบริการประชาชนรองรับการใช้บัตรประจำตัวประชาชนแบบอเนกประสงค์ (Smart Card) และระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลประชาชนกลาง เพื่อตรวจสอบยืนยันตัวตนและคุณสมบัติของผู้ขอรับบริการแทนการเรียกสำเนาเอกสาร

ระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลประชาชนกลาง (Population Information Center) หมายถึง ระบบการให้บริการตรวจสอบคุณสมบัติบุคคลในด้านต่างๆ เช่น ด้านการทะเบียนราษฎร การพิสูจน์ยืนยันตัวบุคคล การตรวจสอบสิทธิการรับสวัสดิการภาครัฐ การตรวจสอบคุณสมบัติต้องห้าม เป็นต้น ก่อนการขอรับบริการจากหน่วยงานภาครัฐ แทนการเรียกสำเนาเอกสาร



ที่มา : คณะกรรมการบูรณาการฐานข้อมูลประชาชนและการบริการภาครัฐ. (2559). แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนการบูรณาการฐานข้อมูลประชาชนและการบริการภาครัฐ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564). จากhttp://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statGRAPH/home.php#, เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2561.

ประเด็นการบูรณาการข้อมูลประชาชนผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูลกลาง และการยืนยันตัวตนและบริหารจัดการสิทธิ์โดยใช้ smart card เป็นประเด็นสำคัญของการปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2559-2561) ซึ่งอยู่ในกรอบความรับผิดชอบของคณะกรรมการบูรณาการฐานข้อมูลประชาชนและบริการภาครัฐ

แนวทางการดำเนินการบูรณาการฐานข้อมูลประชาชนและการบริการภาครัฐ

1. ให้สำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง เป็นหน่วยงานกลางในการเชื่อมโยงฐานข้อมูลประชาชนของส่วนราชการ (Population Information Linkage Center) และทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการข้อมูล (Gate Way) ตามที่ส่วนราชการร้องขอ

2. ให้ส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ จัดทำฐานข้อมูลประชาชนของตนเองตามอำนาจหน้าที่ โดยใช้เลขประจำตัวประชาชน 13 หลัก เป็นดัชนีในการจัดเก็บข้อมูลและมีหน้าที่ปรับปรุงฐานข้อมูลให้ครบถ้วน ถูกต้อง เป็นปัจจุบัน

3. ให้ส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ ที่มีฐานข้อมูลประชาชนเชื่อมโยงระบบคอมพิวเตอร์กับสำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง และจัดทำระบบให้บริการตรวจสอบข้อมูล (Services) เพื่อรองรับการอ่านข้อมูลประชาชน (Read Only) จากระบบคอมพิวเตอร์ของสำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง

4. ให้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่มีหน้าที่ให้บริการประชาชนปรับปรุงระบบการบริการประชาชนเพื่อรองรับการใช้บัตรประจำตัวประชาชนแบบอเนกประสงค์ (Smart Card) และเชื่อมโยงระบบคอมพิวเตอร์กับระบบคอมพิวเตอร์ของสำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง เพื่อเรียกใช้ข้อมูลในการให้บริการประชาชนจากระบบฐานข้อมูลประชาชนของหน่วยงานต่าง ๆ ผ่านระบบคอมพิวเตอร์ ของสำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง ทดแทนการใช้สำเนาเอกสาร

จากการทบทวนความเชื่อมโยงการพัฒนาระบบสารสนเทศกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่แผนการบริหารราชการแผ่นดิน นโยบายและแผนพัฒนาประเทศ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปีแผนปฏิบัติการดิจิทัลของประเทศไทย ระยะ 3 ปี (ร่าง) แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. 2560- 2564 นโยบายและแผนระดับกระทรวง กรม ได้แก่ แผนปฏิบัติการดิจิทัลของกรมการขนส่งทางบก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2564) และนโยบายและแผนระดับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รวมถึงแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในปัจจุบันและอนาคตผลการวิเคราะห์ความเชื่อมโยง พบว่า การพัฒนาระบบสารสนเทศของกองทุนฯ เป็นไปในทิศทางเดียวกันในทุกระดับที่กล่าวถึงข้างต้น โดยเฉพาะหน่วยงานต้นสังกัด อีกทั้งยังเป็นไปในทิศทางเดียวกันและมีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมุ่งใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาองค์กรตามภารกิจของกองทุนฯ ดังนั้น การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงดังกล่าว กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงได้นำมาใช้เป็นกรอบในการกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัดในการพัฒนาระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ภายใต้แผนปฏิบัติการดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) รวมทั้งการกำหนดแผนงาน โครงการ และกิจกรรมสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ เพื่อนำไปสู่ประสิทธิภาพการดำเนินงานของกองทุนฯ ที่เพิ่มมากขึ้น

บทที่ 3
สรุปผลระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของทุนหมุนเวียนในปัจจุบัน

สรุปผลระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของทุนหมุนเวียนในปัจจุบัน

จากการสำรวจระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบว่า ในปัจจุบันมีระบบสารสนเทศที่สนับสนุนและตอบสนองการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ในการสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ 3 ปี พ.ศ. 2562-2564 (ฉบับที่ 3 ทบทวน ปี พ.ศ. 2563) จำนวน 5 ระบบ ได้แก่

ระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศของกองทุนฯ

- ระบบงานกองทุนฯ
- ระบบงานประมูลหมายเลขทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน (รย.๑)
- ระบบงานประมูลหมายเลขทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน ๗ คน แต่ไม่เกิน ๑๒ คน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลแบบออนไลน์
- ระบบเร่งรัดติดตามหนี้สินค่าหมายเลขทะเบียนรถแบบออนไลน์
- โปรแกรมระบบ SMS Server (อัตโนมัติ)

ระบบงาน	ลักษณะของระบบ	การตอบสนองยุทธศาสตร์				
		1	2	3	4	5
1. **ระบบงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**	ประกอบด้วย 6 ระบบงาน ได้แก่ 1) ระบบงานประมูลหมายเลขทะเบียนรถ 2) ระบบงานการเงินและบัญชีกองทุน 3) ระบบงานเร่งรัดจัดเก็บรายได้ 4) ระบบงานโครงการและวิจัย 5) ระบบงานช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน และ6) ระบบการจัดการข้อมูลและสิทธิ์ผู้ใช้งาน โดยระบบสามารถบริหารจัดการการประมูลในแต่ละครั้งได้ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เริ่มตั้งแต่กระบวนงานนำข้อมูลเข้าระบบก่อนการประมูล ให้ระบบสามารถตรวจสอบสถานะ/สิทธิ์การเข้าร่วมประมูลได้ มีการจัดเก็บประวัติลูกหนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสืบค้นให้มากขึ้น สามารถค้นหาประวัติการรับชำระค่าหมายเลขทะเบียน ทั้งการตรวจสอบประวัติการชำระเงินและประวัติหนี้ค้างชำระ ระบบสามารถบริหารจัดการการเบิกจ่ายเงินเพื่อชำระหนี้ การเบิกงบประมาณ การโอนงบประมาณโครงการในต่างจังหวัด หรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระบบสามารถบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการหรืองานวิจัยที่ต้องการขออนุมัติเพื่อให้เข้าสู่กระบวนการขออนุมัติต่อไป ระบบสามารถประมวลผลการดำเนินงานของโครงการ เพื่อใช้ในการติดตามสถานะโครงการและการวิจัย การบริหารจัดการกระบวนงานช่วยเหลือผู้พิการเพื่อนำเข้าสู่กระบวนการขออนุมัติอุปกรณ์สำหรับผู้พิการที่ประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ข้อมูลสามารถเชื่อมโยงกันทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งสามารถสืบค้นประวัติการขอรับอุปกรณ์ต่างๆ ทั้งที่ได้รับอนุมัติและไม่ได้รับอนุมัติ	/	/	/	/	/

ระบบงาน	ลักษณะของระบบ	การตอบสนองยุทธศาสตร์				
		1	2	3	4	5
2. **ระบบงานประมูลหมายเลขทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1)**	สามารถบริหารจัดการการประมูลหมายเลขทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) ผ่านระบบอินเตอร์เน็ตทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค					/
3. **ระบบการประมูลหมายเลขทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลแบบออนไลน์**	สามารถบริหารจัดการการประมูลหมายเลขทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลแบบออนไลน์ โดยระบบสามารถบันทึก/แก้ไขรายการต่างๆ สามารถประมวลผลข้อมูลระบบ และเรียกดูรายงานต่างๆ ได้โดยแยกตามรายวัน รายเดือน และรายปี ได้ตลอดเวลา ผู้ใช้งานสามารถตรวจสอบรายการประมูลหมายเลขทะเบียนของตนเองได้ สามารถบันทึก/แก้ไขรายการต่างๆ ได้แก่ การประมูลหมายเลขทะเบียน และข้อมูลหมายเลขทะเบียนประมูลแยกตามประเภทรถได้ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทำการเพิ่มหมวดการประมูลหมายเลขทะเบียนได้มากกว่า 1 หมวดอักษรในการประมูลครั้งเดียวกัน การกำหนดเวลาเริ่มต้น จนถึงสิ้นสุดการประมูลหมายเลขทะเบียน และเวลาเพิ่มต่อครั้งในการประมูลหมายเลขทะเบียนในแต่ละครั้งได้ การกำหนดราคาหลักประกัน ราคาเริ่มต้น และราคาในการเพิ่มขั้นต่ำของหมายเลขทะเบียนประมูลในแต่ละกลุ่ม การกำหนดลำดับการประมูลหมายเลขทะเบียน สามารถแสดงรายงานผลการประมูลหมายเลขทะเบียนที่จบการประมูลแล้ว และสามารถแสดงรายงานสถานะหมายเลขทะเบียนประมูลได้					/
4. **ระบบเร่งรัดติดตามหนี้สินค่าหมายเลขทะเบียนรถแบบออนไลน์**	สามารถบริหารจัดการการประมูลหมายเลขทะเบียนรถยนต์ ด้วยการนำหมายเลขทะเบียนรถยนต์ รย.1 รย.2 และ รย.3 ที่ค้างชำระราคาออกประมูลใหม่ผ่านระบบอินเตอร์เน็ต โดยระบบสามารถประมวลผลข้อมูลสำหรับการเรียกดูรายงานต่างๆ สามารถตรวจสอบข้อมูลเลขทะเบียนและข้อมูลลูกหนี้ได้อย่างถูกต้อง แสดงเงินค่าหลักประกันของเลขทะเบียนและข้อมูลเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างได้ สามารถบันทึก/แก้ไขรายการต่างๆ ได้แก่ การลงทะเบียนผู้เข้าร่วมโครงการเร่งรัดติดตามหนี้สิน การกำหนดเวลาดำเนินการเร่งรัดติดตามหนี้ของเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างชำระ ข้อมูลเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างชำระโดยแยกตามรายจังหวัด และประเภทรถ การกำหนดราคาหลักประกันเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างในแต่ละกลุ่ม การกำหนดราคาเริ่มต้นในการเร่งรัดหนี้ของแต่ละเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างชำระ การกำหนดราคาในการเพิ่มขั้นต่ำของแต่ละกลุ่มในการประมูลหมายเลขทะเบียน การกำหนดลำดับการประมูลหมายเลขทะเบียน บันทึก/แก้ไขรายการต่างๆ และสามารถดำเนินการสอบถามข้อมูลหมายเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างโดยหมายเลขทะเบียน ชื่อผู้ประมูล และอื่นๆ					/
5. **โปรแกรมระบบ SMS Server (อัตโนมัติ)**	1. สำหรับส่ง SMS ให้สามารถเชื่อมต่อกับ Server ระบบประมูลหมายเลขทะเบียน ร.ย.1 ระบบประมูลหมายเลขทะเบียนที่ค้างชำระราคานำออกประมูลใหม่ (ร.ย.1 รย.2 รย.3) ระบบประมูลหมายเลขทะเบียน ร.ย. 2 และ ร.ย. 3 และระบบหนังสือสำคัญแสดงสิทธิในหมายเลขทะเบียนรถ 2. สามารถส่ง SMS แจ้งผู้ลงทะเบียนในระบบประมูลหมายเลขทะเบียนรถ โดยอัตโนมัติ เพื่อเปิดระบบให้เข้าประมูลหมายเลขทะเบียนรถได้ 3. สามารถส่ง SMS แจ้งสมาชิกที่ลงทะเบียนในระบบประมูลหมายเลขทะเบียนรถโดยอัตโนมัติ ในกรณีลืม Username หรือ Password 4. สามารถแจ้งผลการประมูลผ่าน SMS แก่ผู้ชนะการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ 5. สามารถแจ้ง SMS ไปยังบัญชีรายชื่อสมาชิกที่มีอยู่ในระบบประมูลหมายเลขทะเบียนรถ เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการประมูลหมายเลขฯ ได้ 6. ให้สามารถรองรับการดำเนินการ เกี่ยวกับระบบหนังสือสำคัญแสดงสิทธิในหมายเลขทะเบียนรถ				/	/

3.1 วิเคราะห์ระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศด้วยเทคนิค SWOT

จากการประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) และแผนปฏิบัติการดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) ที่เกิดขึ้นจริงเปรียบเทียบกับสิ่งที่ต้องดำเนินการที่ระบุไว้ เพื่อให้สามารถทราบถึงสถานการณ์ผลการปฏิบัติงาน และสามารถนำผลการประเมินที่ได้ไปสู่การกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ รวมทั้งจัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563 ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์และพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังนี้

ปัจจัยสถานภาพภายในและภายนอก

การจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) ได้คำนึงถึงปัจจัยสำคัญหลายประการเพื่อนำไปมาใช้ในการวางแผนการพัฒนาสารสนเทศของกองทุนฯ ประกอบด้วย ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา และปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก รวมทั้งแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในอนาคตที่ชี้ให้เห็นถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในการพัฒนาระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ซึ่งการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการพัฒนาระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ดำเนินการด้วยเทคนิควิธี SWOT Analysis โดยกระบวนการในการดำเนินการได้ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมด้วยการประชุม การระดมความคิดเห็น การสำรวจและประมวลผลข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค พร้อมทั้งจัดลำดับความสำคัญของรายการ SWOT และนำไปดำเนินการกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ รวมทั้งจัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563 ต่อไป

- **สภาพแวดล้อมภายใน**

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน เป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในเพื่อค้นหาประเด็นที่เป็นจุดแข็ง จุดอ่อน และความท้าทายจากปัจจัยด้านทรัพยากร (Resource) และขีดความสามารถ (Capability) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รวมถึงการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) จากการศึกษาเอกสารที่แสดงภารกิจ อำนาจหน้าที่ตามภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ทราบถึงข้อเท็จจริงของการทำงาน ปัญหา และอุปสรรคของการดำเนินงานในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดการสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายในด้านสารสนเทศของกองทุนฯ ดังนี้

วิเคราะห์ SWOT ของระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศกองทุนฯ	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
1. มีงบประมาณเพียงพอสำหรับการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ 2. มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ให้มีประสิทธิภาพ 3. มีระบบเครือข่ายที่ครอบคลุมเชื่อมโยงภายในกองทุนฯ สำนักงานขนส่งจังหวัด และบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก 4. มีฐานข้อมูลการดำเนินงาน ที่บุคลากรในกองทุนสามารถเข้าถึงและใช้งานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ 5. มีบุคลากรที่มีศักยภาพพร้อมรับการพัฒนาด้านระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ	1. ขาดโครงสร้างการบริหารงานด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นของตนเอง ในการกำหนดหน้าที่การทำงานชัดเจน 2. บุคลากรขาดการฝึกอบรมเพื่อให้สามารถใช้โปรแกรมต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมทักษะ/ความรู้เฉพาะด้าน 3. ขาดบุคลากรของกองทุนฯ ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น Security Admin และ Database Admin เป็นต้น 4. ขาดการบริหารจัดการ การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารงานอย่างเต็มศักยภาพ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบการจัดการข้อมูลให้ทันสมัยครบถ้วนทุกงานภายในกองทุนฯ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

➢ **สภาพแวดล้อมภายนอก**

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกสามารถพิจารณาได้ 2 ส่วน คือสภาพแวดล้อมภายนอกทั่วไป และสภาพแวดล้อมในระดับการดำเนินงาน เพื่อค้นหา **"โอกาส"** และ **"อุปสรรค/ความท้าทาย"** ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้ โดยการกำหนดประเด็นปัจจัยที่สามารถสร้างผลกระทบต่อการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ที่เชื่อมโยงกับระบบสารสนเทศ โดยมีรายละเอียดการสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก ดังนี้

วิเคราะห์ SWOT ของระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศกองทุนฯ	
โอกาส (Opportunity)	**อุปสรรค (Threat)**
1. รัฐบาลมีนโยบายในการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงานหรือใช้ในการบริการประชาชน 2. เทคโนโลยีที่ใช้ในการปฏิบัติงานต่าง ๆ มีการพัฒนาที่ทันสมัย หลากหลาย ทำให้มีทางเลือกในการประยุกต์ใช้งานในการทำงานเพิ่มมากขึ้น 3. มีช่องทางการสื่อสาร และการเข้าถึงเทคโนโลยีที่หลากหลาย เช่น สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อออนไลน์ต่าง ๆ ฯลฯ	1. เทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ผู้ใช้งานไม่สามารถปรับตัวได้ทันและส่งผลให้การปรับปรุงพัฒนางานไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2. มีความเสี่ยงเรื่องความปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนฯ 3. ระเบียบราชการไม่เอื้ออำนวยในการปฏิบัติงาน ในการจัดหาอุปกรณ์ ICT ที่ทันสมัยเข้ามาใช้งาน 4. กฎหมาย และระเบียบราชการไม่ทันสมัยทำให้หน่วยงานไม่สามารถให้บริการได้ตามที่ประชาชนต้องการ

3.2 ทิศทางในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล SWOT Analysis สรุปได้ว่า เมื่อพิจารณาถึงจุดแข็งของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบงานของกองทุนฯ และมีระบบเครือข่ายที่ครอบคลุมเชื่อมโยงภายในกองทุนฯ สำนักงานขนส่งจังหวัดและบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ประกอบกับในด้านโอกาสที่รัฐบาลมีนโยบายในการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในกาดำเนินงานหรือใช้ในการบริการประชาชน ดังนั้นกองทุนฯ จึงจำเป็นต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีอยู่มาใช้ในการบริหารจัดการข้อมูลให้ทันสมัยปลอดภัย เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทที่ 4
การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ

4.1 ผลสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกที่มีต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศฯ

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้สำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกที่มีต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ของกองทุนฯ ทั้งเนื้อหา รูปแบบ/โครงสร้างการจัดเก็บ การประมวลผล และแสดงผลรวมถึงระบบเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลต่าง ๆ โดยได้ดำเนินการสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ประกอบด้วย

1. ผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ จำนวน 4,817 ตัวอย่าง (โดยเป็นผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถในส่วนภูมิภาค ร้อยละ 76.19 และเป็นผู้เข้าร่วมประมูลฯ ในส่วนกลาง ร้อยละ 23.81)

2. หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรรเงินจากกองทุนฯ จำนวน 112 ตัวอย่าง (โดยเป็นผู้รับผิดชอบโครงการในส่วนกลาง จำนวน 54 โครงการ และผู้รับผิดชอบโครงการในส่วนภูมิภาค จำนวน 58 โครงการ)

โดยสามารถสรุปผลการสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกที่มีต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ของกองทุนฯ ได้ดังนี้

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ช่องทางการมีส่วนร่วมและกระบวนการที่ใช้
ผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	- ลดความสับสนและไม่สะดวกจากการที่ต้องสมัคร Account ในการประมูลหลายอัน และต้อง Log in ผูกบัญชีหลายครั้ง หากต้องการประมูลหลายประเภท - ทุกคนสามารถเข้าถึงการประมูลกันได้อย่างเท่าเทียม - ราคาของเลขทะเบียนเป็นไปตามกลไกการตลาดที่แท้จริง ปราศจากการบิดเบือน -ให้มีการประมูลทางระบบอินเตอร์เน็ต หักบัญชีเงินฝากธนาคาร/บัตรเครดิต ได้ตลอด 24 ชั่วโมง อยู่ที่บ้าน ที่ทำงาน ทำได้สะดวกกว่าเดินทางมาที่โรงแรม	การเข้าร่วมการประมูลออนไลน์
หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรรเงินจากกองทุนฯ	- ลดการยื่นเอกสารซ้ำซ้อน เนื่องจากการเข้าใจผิด หรือเอกสารสูญหายระหว่างทาง - สามารถติดตามสถานการณ์ขออนุมัติของตนได้ - อยากให้มีการจัดทำฐานข้อมูล/ผลการศึกษาโครงการต่าง ๆ เผยแพร่ลงเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางบก ให้หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรรจากกองทุนฯ ทราบ เพื่อป้องกันการจัดทำโครงการซ้ำซ้อน	การยื่นคำขอรับการจัดสรร

4.2 วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกองทุนฯ ต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศฯ

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกองทุนฯ ต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ประกอบด้วย

๑. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน ได้แก่ ลูกจ้างกองทุนฯ ข้าราชการในกองทุนฯ ผู้บริหาร

๒. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก ได้แก่ ผู้ร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ผู้พิการที่ขอรับการจัดสรรอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรรเงินจากกองทุนฯ ผู้ใช้ข้อมูลศึกษาวิจัยฯ

โดยสามารถสรุปการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกองทุนฯ ต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ได้ดังนี้

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ผลกระทบจากการพัฒนาฐานข้อมูลฯ	ผลประโยชน์
ลูกจ้างกองทุนฯ	การปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงาน	(+/-)
	ลดความเสี่ยงในการบันทึก และติดตามข้อมูลผิดพลาดไม่ครบถ้วน	+
	ลดภาระในการค้นหา และจัดส่งข้อมูล	+
	ลดความเสี่ยงในการสูญหายของเอกสาร	+
	ความเสี่ยงจากปริมาณงานลดลง	-
ข้าราชการในกองทุนฯ	ลดภาระในการบริหารจัดการข้อมูล	+
	สามารถนำเวลาไปพัฒนาระบบในการจัดการงานด้านอื่นๆ ได้	+
	ความเสี่ยงในการกลั่นกรอง และจัดการข้อมูลลดลง	+
	ความคาดหวังของผู้บริหาร และผู้รับจัดสรร ในการบริหารจัดการสูงขึ้น	-
	ลดการใช้วิจารณญาณในการตัดสินใจลง	-
ผู้บริหาร	มีข้อมูลที่ถูกต้อง แม่นยำและครบถ้วนในการตัดสินใจ และบริหารจัดการ	+
	สามารถวางแผนการจัดการล่วงหน้าแบบ proactive ได้	+
	ลดความเสี่ยงในการอนุมัติโครงการซ้ำซ้อน	+
ผู้ร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	ลดความสับสน และเพิ่มความสะดวกในการเข้าประมูลออนไลน์	+
	ประหยัดเวลา	+
	ลดความเสี่ยงจากความผิดพลาดของระบบ	+
	เป็นที่รู้จัก และเข้าถึงระบบการประมูลได้มากขึ้น	+
	การแข่งขันในการประมูลสูงขึ้น	-
	การเก็งกำไรจากพ่อค้าคนกลางลดลง	+
ผู้พิการที่ขอรับการจัดสรรอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	สะดวกในการยื่นขอรับจัดสรร ไม่ต้องเดินทางไปยื่นเอกสาร	+
	สามารถเข้าถึงข้อมูล และเงินทุนได้มากขึ้น	+
	การแข่งขันในการได้รับจัดสรรสูงขึ้น	-
	ต้องจัดการข้อมูลลงในระบบให้เรียบร้อย และติดตามสถานะการยื่นเอง	-
	ความเสี่ยงที่สูงขึ้น ในกรณียื่นข้อมูลผิดพลาด หรือเอกสารไม่ครบถ้วน	-
หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรรเงินจากกองทุนฯ	ต้องจัดการข้อมูลลงในระบบให้เรียบร้อย และติดตามสถานะการยื่นเอง	-
	ความเสี่ยงที่สูงขึ้น ในกรณียื่นข้อมูลผิดพลาด หรือเอกสารไม่ครบถ้วน	-
	ความเสี่ยงในการเสนอขอโครงการซ้ำซ้อนลดลง	+
	ติดตามสถานะของเอกสารได้เอง	+
	ลดความเสี่ยงเอกสารสูญหายระหว่างทาง	+
	มีตัวอย่างแบบแผน ขอบเขตในการดำเนินงาน	+

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ผลกระทบจากการพัฒนาฐานข้อมูลฯ	ผลประโยชน์
ผู้ใช้ข้อมูลศึกษาวิจัยฯ	เข้าถึงข้อมูลได้มากขึ้น	+
	สามารถนำผลการศึกษาวิจัยไปต่อยอดได้	+

บทที่ 5
ระบุแบบจำลองหรือแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices/Frameworks) ในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการประเมินความคุ้มค่าขององค์กรภาครัฐและเอกชนที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

ในการปรับปรุงระบบการดำเนินงาน สามารถแบ่งออกได้เป็นหลายมิติ ตามประเภทของการใช้งาน เพื่อให้เกิดความสะดวก และเป็นมิตรกับผู้ใช้งาน หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อระบบงานนั้นๆ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 3 มิติ ดังนี้

1. การยื่นคำขอ ที่สามารถตรวจติดตามได้
2. การค้นข้อมูล
3. การประมูลออนไลน์

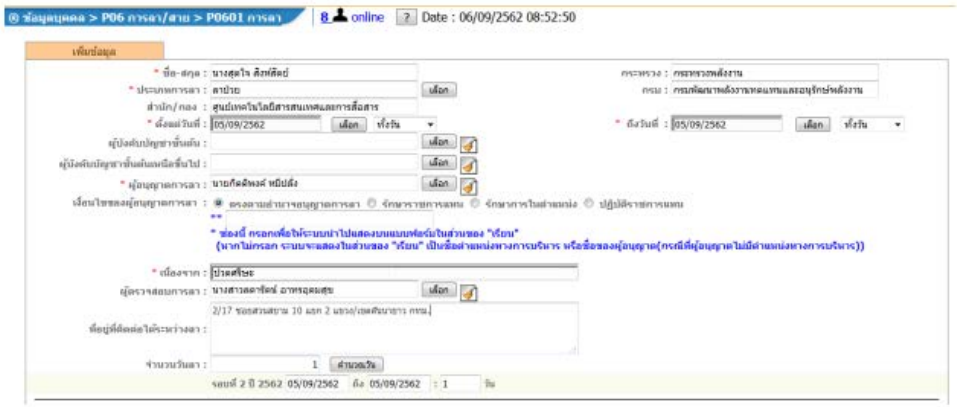
5.1 การส่งคำขอ และยื่นแบบคำขอจัดสรรแผนงาน/โครงการ และงานวิจัยออนไลน์ และการตรวจสอบสถานะบัตรคนพิการออนไลน์

รูปแบบการยื่นคำขอ หรือการส่งใบสมัครออนไลน์นั้นเป็นที่นิยมใช้ในหลายๆ ประเภทการใช้งาน และในหลายๆหน่วยงานราชการ หรือองค์กรใหญ่ๆ เช่น ระบบการยื่นคำขอลาผักผ่อน การยื่นขอย้าย การยื่นคำขอจด VAT ออนไลน์ หรือแม้แต่ในการสมัครเพื่อเข้าร่วมฟังสัมมนาสำหรับผู้ให้บริการจัด Event ด้วยระบบพื้นฐานอย่าง Google Form เป็นต้น ซึ่งทำให้สะดวก ประหยัดต่อทั้งผู้ยื่นคำขอ และผู้รับยื่นคำขอ

ซึ่งผู้จัดทำสามารถระบบแบ่งแยก หรือคัดกรองข้อมูลได้จากข้อมูลพื้นฐานที่ระบุให้ผู้ยื่นคำขอกรอกเพื่อยื่น เช่น ประเภทคำขอ ปีงบประมาณ หรือรายละเอียดส่วนบุคคลของผู้ยื่นคำขอ เพื่อที่ผู้รับยื่นคำขอจะสามารถตรวจสอบเงื่อนไขก่อนที่จะอนุมัติได้ นอกจากนี้ยังสามารถแก้ไขข้อมูลเพิ่มเติมได้อีกด้วย

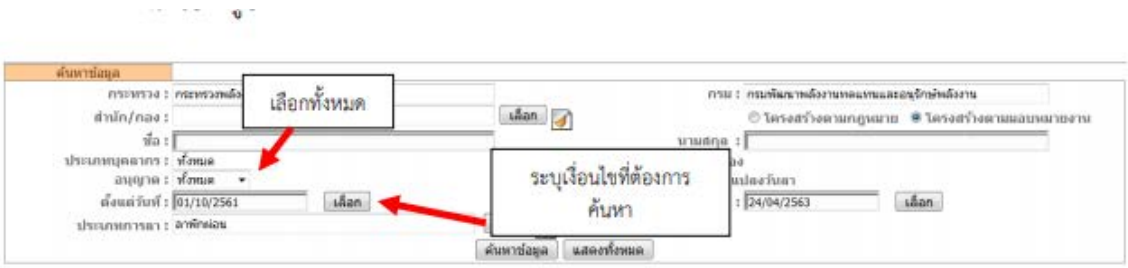
<u>ตัวอย่างระบบการกดลาออนไลน์กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน</u>

1. Log in เพื่อยื่นใบลา

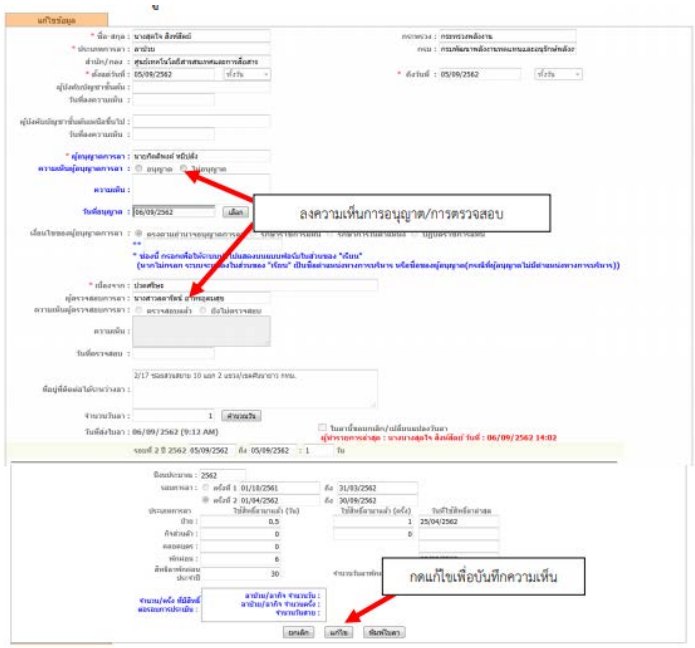


2. ระบุรายละเอียดประเภทการลา และรายละเอียดที่ประสงค์จะลา

3. สรุปข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับการลา ประกอบด้วยปุ่มแก้ไข หรือยกเลิก และสถานะ



4. กรณีที่ต้องการแก้ไข สามารถกดแก้ไข เพื่อแก้ไขข้อมูล



5. หน้าจอสำหรับผู้บังคับบัญชา เมื่อกดเข้าไปเพื่ออนุมัติใบลา สามารถระบุความเห็นได้

<u>วิเคราะห์</u>

ปัจจุบันระบบการยื่นขอจัดสรรแผนงาน/โครงการ งานวิจัย และผู้พิการจากกองทุนฯ ยังยื่นในรูปแบบกระดาษ เพื่อให้เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ และบันทึกลงระบบ ทำให้ปัญหา ดังนี้

1. Work load: ในแต่ละปีมีแผนงานจำนวนมากยื่นเพื่อขอจัดสรร ซึ่งเจ้าหน้าที่กองทุนฯ มีหน้าที่ในการวิเคราะห์ กลั่นกรอง จัดประเภท และติดตามเมื่อเอกสารไม่ครบถ้วน ทำให้ภาระงานตกอยู่ที่เจ้าหน้าที่กองทุนฯ อีกทั้งยังมีความเสี่ยงในการบันทึกข้อมูลผิดพลาด เนื่องจากต้องบริหารจัดการข้อมูลเป็นจำนวนมาก
2. Time: ในการส่งเอกสารตัวจริงเพื่อขออนุมัติ อาจใช้เวลานาน และมีความเสี่ยงในการสูญหาย หรือผิดพลาดระหว่างทางได้ อีกทั้งการที่เจ้าหน้าที่กองทุนฯ ต้องเป็นผู้บริหารจัดการเอกสารทั้งหมดเอง อาจทำให้ใช้ระยะเวลานาน
3. Perception: ในหลายๆ ครั้งการส่งเอกสารมีความไม่ถูกต้องครบถ้วน ทำให้เจ้าหน้าที่กองทุนฯ ที่รับผิดชอบต้องในการติดตาม ในขณะที่ผู้ยื่นอาจมีความคิดในแง่ว่างานการติดตามเป็นเรื่องของเจ้าหน้าที่กองทุนฯ แทนที่จะเป็นหน้าที่ของตนเองในการติดตามผลการยื่น

ดังนั้น จากการเปรียบเทียบกับ Best Practice ของระบบการยื่นใบลาออนไลน์ จะเห็นได้ชัดว่า Best Practice นั้นมีการกระจายความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งข้อมูล หรือการสูญหายของเอกสาร ไปสู่ผู้ยื่นคำขอ โดยการให้ผู้ยื่นคำขอเป็นผู้ยื่นรายละเอียดทั้งหมดเอง พร้อมทั้งยื่นขออนุมัติผ่านในระบบ ตามสายบังคับบัญชา นอกจากนี้ยังมีความแตกต่างในด้านของทัศนคติของผู้ยื่น ว่าการยื่นเป็นภาระของตน และตนคือผู้ได้รับส่วนได้ส่วนเสียมากที่สุด จึงเป็นการกระตุ้นให้มีการติดตามสถานะของใบลาตนเองเสมอ

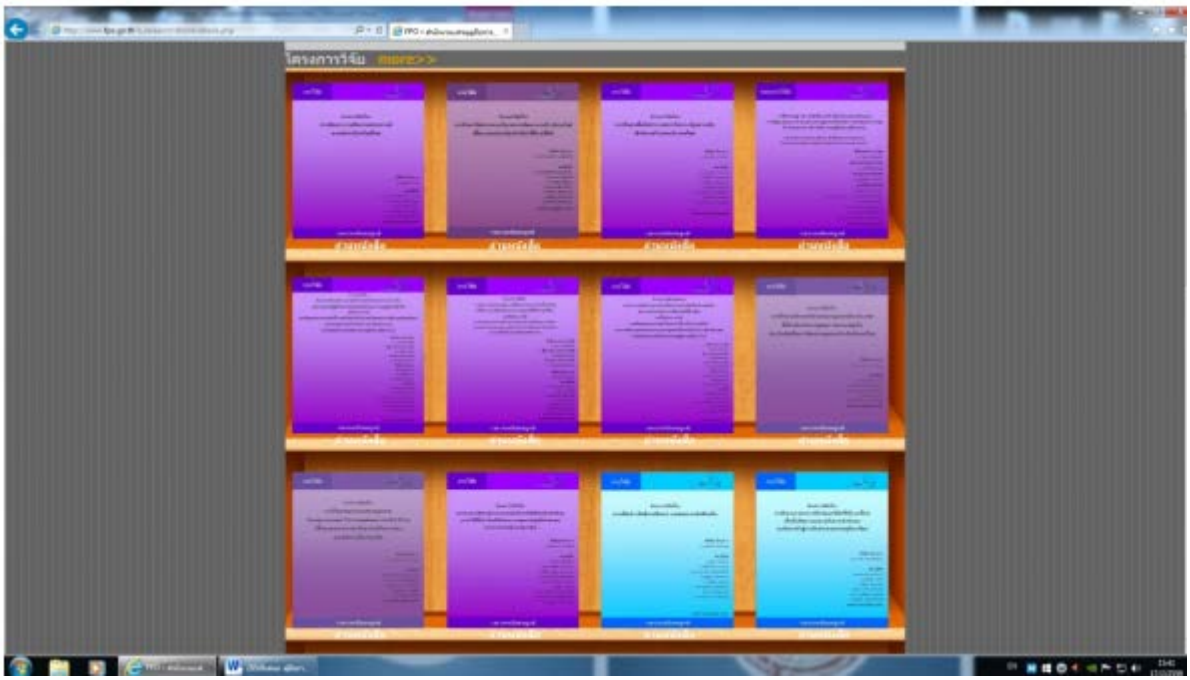
นอกจากนี้ในอีกแง่หนึ่ง อาจนำระบบนี้ไปประยุกต์ใช้กับการตรวจสอบสิทธิ์ผู้พิการฯ ได้อีกด้วยในทั้งด้านการยื่นขอสิทธิ์ และการตรวจสอบสิทธิ์ ซึ่งในปัจจุบันการยื่นกระดาษอาจเพิ่มความลำบากในการเข้าถึงการยื่นขอสิทธิ์ และการตรวจสอบสิทธิ์ได้ ซึ่งหากนำระบบตามแบบการยื่นลามาใช้ จะสามารถให้ผู้พิการกดยื่นสิทธิ์และตรวจสอบสถานะได้ง่ายมากยิ่งขึ้นอีกด้วย

5.2 การค้นหาแผนงาน หรือผลงานวิจัย

รูปแบบการค้นหาผลงานวิจัย โครงงาน/แผนงานที่ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว เป็นที่แพร่หลายในหลายองค์กรที่มีผลงานการทำวิจัย หรือจำเป็นต้องเผยแพร่งานของหน่วยงานตนเองสู่ผู้อื่น เพื่อให้สะดวกในการค้นหาและลดความผิดพลาดของผู้บันทึก อาจเริ่มต้นการบันทึกได้จากผู้จัดทำ โดยจำเป็นต้องมีการลงทะเบียนสมาชิกเพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบ และจัดการ

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ซึ่งเปรียบเสมือนหน่วยงานให้ข้อมูลเพื่อตัดสินใจแก่กระทรวงการคลังจึงได้มีการจัดทำระบบเพื่อรวบรวมผลงานการทำวิจัยเพื่อให้สะดวกต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำผลงานการวิเคราะห์ วิจัยไปประยุกต์ใช้ต่อไป เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยบนหน้าเว็บ สศค. จะกำหนดให้ผู้ที่ต้องการส่งผลงานระบุประเภท และรายละเอียดพื้นฐาน เพื่อให้สามารถจัดระเบียบข้อมูลได้ง่ายยิ่งขึ้น

1. ในการบันทึกผลงานวิจัยลงระบบ จะต้องระบุรายละเอียดให้ครบถ้วนเพื่อให้สะดวกต่อการค้นหา โดยแบ่งเป็นหมวดหมู่ ชื่อรายงาน บทสรุปผู้บริหาร พร้อมแนบไฟล์ผลงาน



2. ผลงานการวิจัยโดยแยกตามหมวดหมู่

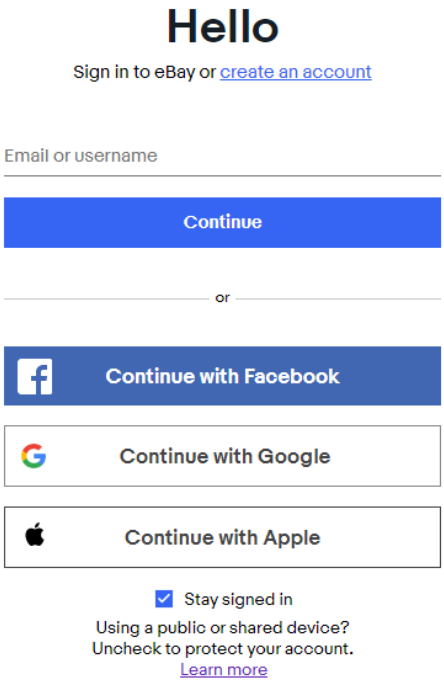
<u>วิเคราะห์</u>

ปัจจุบันผลงานวิจัยส่วนใหญ่ยังถูกเก็บในรูปแบบของเอกสาร (hard copy) อาจมีบางส่วนที่มีการอัพโหลดลงบนเว็บไซต์กองทุนฯ อาจเนื่องมาจากขั้นตอน/วิธีการจัดเก็บ และยังขาดระบบในการรองรับการอัพโหลดเอกสารจำนวนมาก ทำให้ผู้บริหารฯ กองทุนอาจมีข้อมูลในการตัดสินใจเพื่ออนุมัติโครงการไม่ครบถ้วน และมีความเสี่ยงในการอนุมัติโครงการซ้ำซ้อน นอกจากนี้ผลงานที่มีการวิจัยไปแล้วไม่ได้เกิดการนำไปต่อยอดหรือประยุกต์ใช้มากนัก

เมื่อเปรียบเทียบกับ Best Practice แล้วจะเห็นได้ว่า Best Practice มีความสะดวกต่อผู้ค้นหาข้อมูล ซึ่งได้แก่ผู้บริหารกองทุนฯ ที่ต้องการข้อมูลเพื่อนำไปใช้ตัดสินใจอนุมัติโครงการ หน่วยงานที่ต้องการตรวจสอบรายละเอียดโครงการที่ได้มีการยื่นขอวิจัยไปเรียบร้อยแล้ว เพื่อป้องกันการทำผลงานซ้ำซ้อน ประหยัดเวลา และผู้ที่ต้องการศึกษาผลงานที่ผ่านมา เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ ต่อยอด หรือนำไปเป็นตัวอย่างในการยื่นขอโครงการอื่นๆ ในอนาคต

5.3 การจัดการประมูลออนไลน์

<u>วิเคราะห์</u>



1. Log in ด้วย account เดียว

ปัจจุบันกองทุนฯ มีการประมูลเลขทะเบียนออนไลน์สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลทั้ง 3 ประเภท ซึ่งยังมีความซับซ้อน และไม่สะดวกต่อผู้ใช้งาน เนื่องจากระบบการประมูลรถแต่ละประเภทยังแยกกันอยู่ ซึ่งจะมีปัญหาตอนลงทะเบียนเนื่องจากข้อมูลเลขบัตรประจำตัวประชาชนซ้ำกัน และยังไม่เชื่อมโยงกันทำให้ประชาชนผู้เข้าร่วมประมูลไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร อีกทั้งการดูแลระบบซึ่งมีหลายระบบดูแลข้อมูลค่อนข้างยากและมีค่าใช้จ่ายสูง

ในขณะที่ E-Bay เว็บไซต์ประมูลออนไลน์ชื่อดัง ซึ่งมีระบบที่สะดวกต่อผู้เข้าประมูล และรองรับการประมูลที่หลายหลายได้ โดยผู้เข้าร่วมประมูลสมัครเพียง Account เดียวต่อเลขประจำตัวประชาชน หรือเลขพาสปอร์ตเท่านั้น และสามารถเลือกการประมูลได้ทุกประเภทสินค้าในขณะเดียวกัน ซึ่งในการชำระเงิน หรือวางเงินประกันนั้น จะ account ถูกผูกบัตรเครดิต หรือ paypal

บทที่ 6
แนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563

จากการวิเคราะห์และระบุผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบจากวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของกองทุนฯ รวมทั้งวิเคราะห์นโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านสารสนเทศที่จำเป็นต่อกองทุนฯ รวมทั้งแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในอนาคต สำรวจระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของกองทุนฯ ในปัจจุบัน วิเคราะห์ระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศด้วยเทคนิค SWOT วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ และวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบกับ Best Practice กองทุนฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน ซึ่งถูกถ่ายทอดมาจากแผนปฏิบัติการดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมการดำเนินงานของกองทุนฯ ในปัจจุบัน รวมทั้งใช้ประกอบการจัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563 เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ และพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ดังนี้

แนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563

เป้าหมาย	**ข้อมูลครบถ้วน เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกองทุนฯ**			
พันธกิจ	สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก	สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕	สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน	สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ
เป้าประสงค์	มีฐานข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับแผนงาน/โครงการที่เคยได้รับการจัดสรร พร้อมทั้งรายละเอียดกรอบทิศทาง หลักเกณฑ์การขอรับจัดสรร	มีฐานข้อมูลสารสนเทศผู้พิการเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ สามารถตรวจสอบสิทธิ์การยื่นขอรับจัดสรร	มีฐานข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับผลการวิจัยที่เคยได้รับการจัดสรร พร้อมทั้งรายละเอียดกรอบทิศทาง หลักเกณฑ์ การขอรับจัดสรร	มีฐานข้อมูลสารสนเทศรองรับการจัดประมูลในรูปแบบออนไลน์ และเชื่อมโยงกันเป็นระบบ สามารถตรวจสอบ ติดตามได้
รายละเอียด	• ยื่นแบบคำขอ ตรวจสอบสถานะ/แก้ไขข้อมูลออนไลน์ได้ • ผู้อนุมัติสามารถดูรายละเอียดให้ความเห็นออนไลน์ • ระบบรวบรวมข้อมูลทั้งหมดโดยสามารถเรียกดูตามประเภทหรือทั้งเล่มรายงานได้	• สามารถยื่นแบบคำขอออนไลน์ • ผู้อนุมัติสามารถดูรายละเอียดให้ความเห็นออนไลน์ • ผู้ยื่นสามารถตรวจสอบสถานะได้ • ข้อมูลเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ	• สามารถยื่นแบบคำขอออนไลน์ • ผู้อนุมัติสามารถดูรายละเอียดให้ความเห็นออนไลน์ • ผู้ยื่นสามารถตรวจสอบสถานะได้ • ข้อมูลเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ	• จัดการประมูลออนไลน์ได้ ๑๐๐% • ระบบจัดเก็บเอกสารที่มีผลบังคับใช้ทางกฎหมายได้ • เชื่อมโยงฐานข้อมูลของผู้ประมูลหมายเลขทะเบียนรถกับระบบการจดทะเบียนรถ
	ปี ๒๕๖๓	**ปี ๒๕๖๔**	**ปี ๒๕๖๕**	
	จัดทำ/ปรับปรุง/แก้ไข/เชื่อมโยงข้อมูลระบบงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	**พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้ตอบโจทย์ด้านการใช้งานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย**	**มีระบบฐานข้อมูลที่ครบถ้วนเชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว**	