



รายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทาง
การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ
กองทุนเพื่อความปłodกัยในการใช้รถใช้ถนน

คำนำ

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

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

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กรกฎาคม 2563

สารบัญ

บทที่	เรื่อง	หน้า
1	การวิเคราะห์และระบุผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบจากวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของทุนหมุนเวียน	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	การวิเคราะห์กรอบนโยบายและความเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ของกองทุนฯ แนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในปัจจุบัน และอนาคต	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 แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปดอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)	18
	2.2 แนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในปัจจุบันและอนาคต	22
3	สรุปผลระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของทุนหมุนเวียนในปัจจุบัน	28
	3.1 วิเคราะห์ระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศด้วย เทคนิค SWOT	30
	3.2 ทิศทางในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนฯ เพื่อความปดอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน	31
4	การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ	32
	4.1 ผลสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกที่มีต่อ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศ	32
	4.2 วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกองทุนฯ ต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศ	33

บทที่	เรื่อง	หน้า
5	ระบบแบบจำลองหรือแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices/Frameworks) ในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการประเมินความค้มค่าขององค์กรภาครัฐและเอกชนที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป	35
	5.1 การส่งคำขอ และยื่นแบบคำขอจัดสรรแผนงาน/โครงการ และงานวิจัยออนไลน์ และการตรวจสอบสถานะบัตรคนพิการออนไลน์	35
	5.2 การค้นหาแผนงาน หรือผลงานวิจัย	37
	5.3 การจัดการประมุลออนไลน์	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” โดยให้นำเงินรายได้จากการประมูลทั้งหมดเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีภารกิจที่สำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน รวมทั้งสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ້ມຄອງຜູ້ປະສບຢາຍຈາກຣົດ ພ.ສ. 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. สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ້ມຄອງຜູ້ປະສບຢາຍຈາກຣົດ ພ.ສ. 2535
3. สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน
4. สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

1.5 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

1.6 การวิเคราะห์ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ

ผลผลิต

กองทุนฯ มีงบประมาณในการสนับสนุน ส่งเสริมแผนงาน/โครงการ และการศีกษาวิจัยด้านความปดอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และช่วยเหลือค่าอุปกรณ์สำหรับผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

ผลลัพธ์

เกิดความปดอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ได้รับอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่มีคุณภาพ อันจะสามารถทำให้กลับมาดำเนินชีวิตได้ใกล้เคียงเดิมอย่างปกติสุขในสังคม รวมทั้งไม่สร้างภาระให้กับครอบครัว

ผลกระทบ

1. มีการนำองค์ความรู้ด้านความปดอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจากการศีกษาวิจัย 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 และพันธกิจของกองทุนเพื่อความปดอดภัยในการใช้รดิใช้ถน โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี

กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข เพื่อสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ 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 โดยการพัฒนากระบวนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

ข้อ 2. การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี โดยสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บนฐานข้อมูล

ข้อ 3. การเสริมสร้างพลังทางสังคม โดยสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสารสร้างสรรค์ เพื่อรองรับสังคมยุคดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ข้อ 5 พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยพัฒนาความมั่นคงพลังงานของประเทศและส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมข้อ 4 การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศและเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ข้อ 1 ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส โดยผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้

ข้อ 4 ภาครัฐมีความทันสมัย โดยองค์กรภาครัฐมีความยืดหยุ่นเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาประเทศ และพัฒนาและปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย

ข้อ 6 ภาครัฐมีความโปร่งใส ปดถดถยการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดย

(1) ประชาชนและภาคีต่าง ๆ ในสังคมร่วมมือกันในการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ

(2) บุคลากรภาครัฐยึดมั่นในหลักคุณธรรม จริยธรรมและความซื่อสัตย์สุจริต

(3) การปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบมีประสิทธิภาพมีความเด็ดขาด เป็นธรรมและตรวจสอบได้

(4) การบริหารจัดการการป้องกันและปราบปรามการทุจริตอย่างเป็นระบบแบบบูรณาการ

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



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
- ปฏิรูปกระบวนการทำงานและการให้บริการของภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

แผนฉบับนี้ได้แบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 ระยะ ได้แก่

- 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 กลุ่มกฎหมายที่เกี่ยวกับการส่งเสริม และพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลมีผลใช้บังคับ

ผลลัพธ์ที่ต้องการในระยะที่ 2

- ประเทศไทยมีโครงข่ายความเร็วสูงแบบใช้สายและแบบไร้สาย เข้าถึงทุกหมู่บ้าน และครอบคลุม ทั่วประเทศ โดยประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนข้อมูลในภูมิภาค

- ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ เติบโตด้วยการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี ดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล (Data-Driven) และเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนากระบวนการผลิตของ ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้มีความทันสมัยและพัฒนาไปสู่การทำธุรกิจด้วยระบบ อัตโนมัติ ซึ่งจะมีความต้องการด้านการขนส่งสินค้า (Logistics) เพิ่มขึ้น

- ประชาชนเข้าถึงโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงและบริการสาธารณะพื้นฐานผ่านทางสื่อดิจิทัล และนำดิจิทัลมาใช้ในการพัฒนาในมิติต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการเรียนรู้ รวมทั้งการเรียนรู้ด้านการขับ ชีรณยดอย่างปลอดภัย ด้วยพาหนะประเภทต่าง ๆ และข้อปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน

- เกิดการเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและบูรณาการข้อมูลข้ามหน่วยงานโดยสมบูรณ์ ผู้บริหาร ภาครัฐสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ทุกระดับ และใช้ประโยชน์จากการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อประกอบการ วางแผนและการตัดสินใจอย่างถูกต้อง ทันสถานการณ์ พัฒนาบริการที่ขับเคลื่อนโดยความต้องการของ ประชาชนหรือผู้ใช้บริการ (Citizen Driven) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ผ่าน Single Window เพิ่มขึ้น รัฐสนับสนุนการดำเนินธุรกิจโดยการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูล บริการ รวมทั้ง นวัตกรรมของการบริการ และระบบการบริหารจัดการของภาครัฐ การบริหารจัดการและการบริการต้องยึด ประชาชนเป็นศูนย์กลาง และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเชิงนโยบายผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ (Connected Governance) ได้อย่างสะดวก ทันต่อสถานการณ์ ตลอดจนเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูล ที่มีความมั่นคงปลอดภัยและรักษาความเป็นส่วนตัวของข้อมูล และให้สามารถตรวจสอบได้ และนำไปสู่การ ดำเนินงานที่มีความโปร่งใส (Transparency) และน่าเชื่อถือ (Accountability)

- มีกฎหมาย/กฎระเบียบที่เอื้อต่อเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล มีการปรับปรุงกฎระเบียบ และ กระบวนการทำงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ทำให้การทำ e-Business ในประเทศไทย มีความสะดวก รวดเร็ว ลดต้นทุน และน่าเชื่อถือ การเคลื่อนย้ายสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วยระบบ e-Logistics ด้านระบบ การชำระเงินมีวิวัฒนาการใหม่ ๆ เพื่อสนับสนุนการทำธุรกรรมทางการเงินของประเทศที่สะดวก รวดเร็ว มี ประสิทธิภาพ และน่าเชื่อถือ มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบทันที

ผลลัพธ์ที่ต้องการในระยะที่ 3

- ประเทศไทยจะมีโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่ทันสมัยทัดเทียมประเทศพัฒนาแล้ว และโครงข่าย อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงจะกลายเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเช่นเดียวกับ ถนน ไฟฟ้า น้ำประปาด้วยโครงข่าย อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบใช้สายที่เข้าถึงทุกบ้าน และรองรับการหลอมรวม (Convergence) มีบริการ อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงที่สามารถเข้าถึงได้ในทุกสถานที่ ทุกเวลาสำหรับผู้ใช้อินเทอร์เน็ตที่ต้องการเชื่อมต่อ

- ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนดิจิทัล ภาคอุตสาหกรรมสามารถนำเทคโนโลยี ดิจิทัลมาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการทำงาน และภาคการเกษตรทั่วประเทศ ตั้งแต่ขนาดใหญ่นไปจนถึง ขนาดเล็ก ปรับเปลี่ยนรูปแบบสู่การทำเกษตรแบบอัจฉริยะ (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 ทำให้ประชาชนคุ้นเคยและใช้เทคโนโลยีดิจิทัลโดยอัตโนมัติทำให้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเสมือนปัจจัยที่ทำให้ในการใช้ชีวิตประจำวัน การดำเนินกิจกรรมทุกประเภท

- การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลอาจส่งผลต่อการนำหุ่นยนต์และระบบอัจฉริยะมาทดแทนกำลังคนในกระบวนการผลิตของภาคการผลิตและการบริการเป็นจำนวนมาก

- โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลจะมีเทคโนโลยีสมัยใหม่มาแทนที่ และการใช้งานจะถูกพัฒนาให้เป็นบริการที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ ซึ่งการเข้าถึงบริการจะสามารถทำได้ทุกที่ ทุกเวลา ด้วยอุปกรณ์อัจฉริยะที่หลากหลาย ข้อมูลปริมาณมหาศาลจะถูกจัดเก็บในศูนย์ข้อมูลหรือแหล่งเก็บข้อมูลที่กระจายอยู่ทั่วบนเครือข่าย เปรียบเสมือนกับข้อมูลที่จัดเก็บมีอยู่ทุกที่และสามารถเข้าถึงได้แบบทันทีเมื่อต้องการ

- การทำงานของภาครัฐที่หลอมรวมกันเสมือนเป็นองค์กรเดียวที่ทำงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างชาญฉลาด รวดเร็ว โปร่งใส เปลี่ยนแปลงบทบาทภาครัฐในอนาคต โดยรัฐจะไม่เป็นผู้สร้างบริการสาธารณะอีกต่อไป แต่แปรเปลี่ยนไปเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการสร้างบริการสาธารณะโดยเอกชนและประชาชน เรียกว่า 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 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภาครัฐ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน 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 การยกระดับประสิทธิภาพของนักท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน การเพิ่มศักยภาพแก่ผู้ประกอบการส่งออก/นำเข้า และธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการทางภาษีของภาครัฐ การบูรณาการข้อมูลและบริการด้านการขนส่ง ตลอดจนการพัฒนาระบบบริการอัจฉริยะในด้านสาธารณสุขปโภค ซึ่งทั้งหมดนี้เพื่อการมุ่งไปสู่การเติบโตของเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

โดยการพัฒนาขีดความสามารถเชิงดิจิทัลภาครัฐไทยภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ ประกอบด้วย

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

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

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

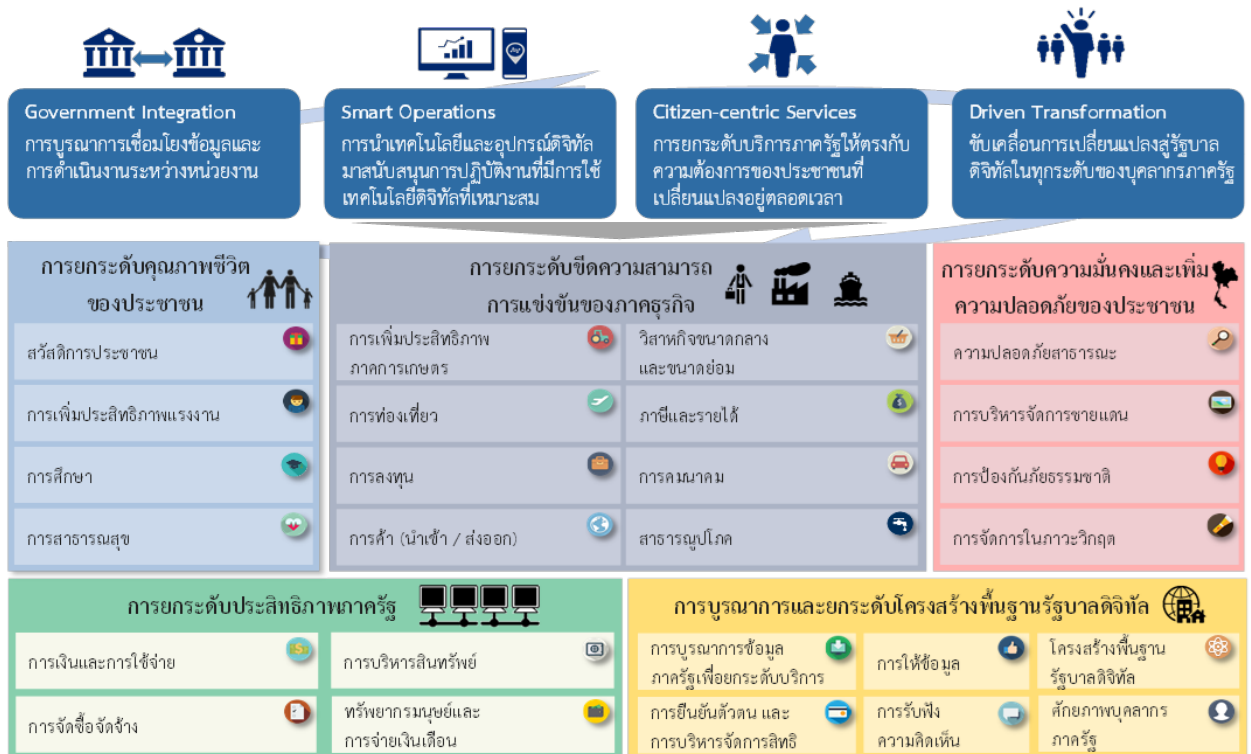
ยุทธศาสตร์ที่ 5: การบูรณาการและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานรัฐบาลดิจิทัล

ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5 มีเป้าหมายหลัก คือ การบูรณาการการให้บริการภาครัฐผ่านการเชื่อมโยงระบบจากหลายหน่วยงาน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ ควบคู่ไปกับการยกระดับขีดความสามารถและทักษะเชิงดิจิทัลให้กับเจ้าหน้าที่ภาครัฐทุกระดับและทุกหน่วยงาน เพื่อเป็นรากฐานของการพัฒนาหน่วยงานภาครัฐให้มุ่งสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลโดยสมบูรณ์

โดยการพัฒนาขีดความสามารถเชิงดิจิทัลภาครัฐไทยภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ ประกอบด้วย

- 1) การบูรณาการข้อมูลภาครัฐผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูลกลาง

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



* สำหรับการบริหารจัดการภายใน ภาครัฐและภาคเอกชน มีการดำเนินการในยุทธศาสตร์ที่ 6 ของแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

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 และยกระดับความ
ปลอดภัย โดยบุคลากรผู้ประกอบการ มีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและประกอบธุรกิจ
ยุคดิจิทัล สามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและคุณค่าทางสังคม ด้วยการเติบโตแบบมีส่วนร่วม

3) พัฒนาอย่างมั่นคง ยั่งยืน

คมนาคมดิจิทัลช่วยลดผลกระทบตอสิ่งแวดล้อมและการประหยัดพลังงาน พัฒนาการบริการและ
บริหารภาครัฐมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ โปร่งใส บูรณาการ สามารถนำข้อมูลและเทคโนโลยีดิจิทัลมาปฏิรูป
กระบวนการทัศน์ การทำงานและการให้บริการ

ยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล

**ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนา Digital Logistics มุ่งสู่การเป็น Smart Corridor ของภูมิภาค และ
สนับสนุนเศรษฐกิจระดับชุมชน** ประกอบด้วย กลยุทธ์การพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๙ กลยุทธ์ ได้แก่

๑) พัฒนา Digital Logistics บนเส้นทาง Smart Route เพื่อสนับสนุนสินค้าหลักทางเศรษฐกิจ
ของประเทศและสนับสนุนเศรษฐกิจระดับชุมชน

๒) พัฒนา Smart Goods และ Smart Logistics Service

๓) พัฒนา Smart Vehicle และ Smart Driver สำหรับการขนส่ง

๔) พัฒนา Smart Gateway เพื่อรองรับการขนส่งแบบ Digital Logistics และเพิ่มประสิทธิภาพ
การเปลี่ยนภาคการขนส่ง

๕) พัฒนา Smart Infrastructure เพื่อรองรับการขนส่งแบบ Digital Logistics

๖) พัฒนา Intelligent Traffic Management เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่ง

๗) พัฒนา Smart Transport เพื่ออำนวยความสะดวกและความมั่นคงในการขนส่ง

๘) พัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง

๙) พัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่จำเป็น (Soft Infrastructure) สำหรับ Digital Logistics

**ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนา Smart Mobility มุ่งสู่การเป็นต้นแบบ Smart City ควบคู่กับการ
สนับสนุน 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 เพื่ออำนวยความสะดวกและความมั่นคงในการเดินทาง

๘) พัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง

๙) พัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่จำเป็น (Soft Infrastructure) สำหรับ Smart Mobilit

**ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้าง Digital Transport Ecosystem เพื่อพัฒนาประชาชนและ
ผู้ประกอบการด้านคมนาคม** ประกอบด้วย กลยุทธ์การพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๔ กลยุทธ์ ได้แก่

๑) พัฒนา Digital Lifelong Learning Platform ด้านคมนาคมขนส่ง

๒) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (R&D) Digital Transport Technology เพื่อขับเคลื่อนประเทศสู่
การเป็น Digital Maker

- ๓) ส่งเสริม Transport Tech Startup เพื่อยอดงานวิจัยและพัฒนา
- 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) : องค์กรแห่งนวัตกรรมบริการที่เน้นประชาชนเป็นศูนย์กลาง (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) พัฒนาระบบเชื่อมโยงองค์ความรู้การเป็นศูนย์กลางในการสนับสนุนการทำงานของ
เครือข่ายความร่วมมือทั้งในและต่างประเทศ

2.5) เตรียมความพร้อมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้กับบุคลากรทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของกรมการขนส่งทางบก

เป้าหมายที่ 1 เทคโนโลยีสารสนเทศเชิงรุกในการส่งเสริมความปลอดภัย เศรษฐกิจ และ
สิ่งแวดล้อมของประเทศ

เป้าหมายที่ 2 ผู้ใช้บริการมีความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมโดยใช้ระบบดิจิทัล

เป้าหมายที่ 3 ระบบ Smart Services ที่มีเสถียรภาพ มีความปลอดภัยสูง และมีมาตรฐานสากล

เป้าหมายที่ 4 ระบบการบริการข้อมูลแบบรัฐบาลเดียวและระบบรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์

เป้าหมายที่ 5 บุคลากรมีศักยภาพพร้อมรองรับยุคเศรษฐกิจดิจิทัล

4) ยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารตามแผนพัฒนาดิจิทัลของกรมการ
ขนส่งทางบกและแผนการดำเนินการ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศ/สิ่งแวดล้อม/ความปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมาย :

(1) ร้อยละของข้อมูลการให้บริการด้านการขนส่ง e-Logistics เพื่อนำไปวิเคราะห์และวางแผนการขนส่งสินค้ารวมทั้งส่งเสริมการขนส่งผลิตรายการเกษตร

(2) ร้อยละของข้อมูลของปริมาณไอเสีย เหม่า คิวคันดำที่เกิดจากรถยนต์และรถขนส่ง 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 โดยคำนึงถึง

ประชาชนเป็นศูนย์กลาง

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมาย :

(1) จำนวนระบบ Smart Services สำหรับให้บริการใหม่ๆ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้มีปริมาณและคุณภาพ

(2) ร้อยละของข้อมูลในลักษณะ open data เพื่อให้บริการข้อมูลในรายละเอียดและนำไปใช้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจได้

(3) จำนวนของเครือข่ายภาคธุรกิจที่มีส่วนร่วมในการพัฒนานวัตกรรมบริการผ่าน Smart device อันเกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บูรณาการข้อมูลและระบบเพื่อการบริการรัฐบาลเดียวและระบบรัฐบาล

อิเล็กทรอนิกส์

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมาย :

- (1) จำนวนระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐในความร่วมมือเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ
- (2) ร้อยละของข้อมูลที่มีมาตรฐานสากลตามแนวทาง open data และมีการพัฒนาให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์จากหน่วยงานภาครัฐ
- (3) จำนวนระบบสนับสนุนการบริการที่ตอบสนองการให้บริการแบบ connected government ได้อย่าง สะดวก รวดเร็ว

ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาศักยภาพให้มีความพร้อมในยุคเศรษฐกิจดิจิทัลทิศทางการดำเนินงาน ของกรมการขนส่งทางบก

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมาย :

- (1) จำนวนบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความรู้ความสามารถ เชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและสร้างสรรค์เทคโนโลยีนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อใช้สนับสนุนการทำงานของกรมการขนส่งทางบก
- (2) จำนวนระบบเทคโนโลยีนวัตกรรม ที่ได้รับการพัฒนาและสร้างสรรค์โดยบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและนำมาใช้ในการยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานและการให้บริการขององค์กร
- (3) จำนวนกระบวนการที่ได้รับการพัฒนาตามมาตรฐานสากล
- (4) จำนวนรางวัลด้านนวัตกรรมบริการดีเด่นต่อเนื่องทุกปี
- (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. คຸ່ມครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
- 2.3) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน
- 2.4) สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

3) วัตถุประสงค์ นโยบาย/เป้าประสงค์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

3.1) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน

3.2) นโยบาย/เป้าประสงค์หลัก

- 1) สนับสนุนการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 2) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถกลับมาดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมได้ดีขึ้น
- 3) สนับสนุนและส่งเสริมงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่มีคุณภาพนำไปสู่การประยุกต์ใช้และเผยแพร่อย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) บริหารจัดการงานประมุขและการบริหารจัดการหนี้ รวมถึงการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

4) ยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

เป้าประสงค์ที่ 1 การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายที่ 1

- 1.1 ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายตามการจัดสรรงบประมาณของแผนงานโครงการ
- 1.2 ร้อยละความสำเร็จของแผนงานโครงการที่ได้รับการอนุมัติจัดสรร
- 1.3 ร้อยละของอุบัติเหตุทางถนนลดลงเมื่อเทียบกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ
- 1.4 ร้อยละของผู้เสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนลดลงจากปีที่ผ่านมา
- 1.5 ร้อยละความสำเร็จของการเพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย
- 1.6 ร้อยละความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุน

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 1

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

ผลผลิตตามยุทธศาสตร์ที่ 1

1. มีการจัดทำแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามกรอบงบประมาณ
2. โครงการที่ดำเนินการได้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่ได้รับการอนุมัติจัดสรร

ผลลัพธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 1

1. อุบัติเหตุทางถนนลดลงเมื่อเทียบกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ
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. การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง
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 ร้อยละของบุคลากรที่สามารถผ่านการประเมินผลการปฏิบัติงานระดับบุคคล
- 4.3 ระดับความสำเร็จของการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาบริหารจัดการระบบงานทั่วทั้งองค์กร
- 4.4 ระดับความสำเร็จของการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูง

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 4

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

ผลผลิตตามยุทธศาสตร์ที่ 4

1. การใช้จ่ายเป็นไปตามกรอบงบประมาณของการบริหารตามพันธกิจ
2. บุคลากรผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานระดับบุคคล
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. การเสริมสร้างภาพลักษณ์กองทุนเพื่อความปอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ผลผลิตตามยุทธศาสตร์ที่ 5

1. รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเพิ่มสูงขึ้น
2. มีผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น
3. หนี้ค้ำชำระหมายเลขทะเบียนรถลดลงอย่างต่อเนื่อง

ผลลัพธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 5

1. เกิดความคล่องตัว ลดภาระในการบริหารจัดการกองทุน
2. ผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ

2.2 แนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในปัจจุบันและอนาคต

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

การพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย มุ่งเน้นการพัฒนาระยะยาวอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ 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 ผู้ด้อยโอกาส และคนพิการ สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากบริการต่าง ๆ ของภาครัฐผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล มีการรวบรวมและแปลงข้อมูลองค์ความรู้ของประเทศทั้งระดับประเทศและระดับท้องถิ่นให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนสามารถเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้โดยง่ายและสะดวก โดยประชาชนมีความรู้เท่าทันข้อมูลข่าวสาร และมีทักษะในการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม

(4) ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล เป็นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการของหน่วยงานรัฐทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคอย่างมีแบบแผนและเป็นระบบ

จนพัฒนาสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลโดยสมบูรณ์ โดยลักษณะของบริการภาครัฐหรือบริการสาธารณะจะอยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชนหรือผู้ให้บริการ 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 พร้อมทั้งสร้างแนวทางขับเคลื่อนอย่างบูรณาการ 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 ในการจำลองภาพหรือสถานการณ์เสมือนจริง 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 และฐานข้อมูล เพื่อสร้างการเข้าถึงจากสาธารณะมากขึ้น และผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลที่เปิดเผยเหล่านั้นกับหน่วยงาน ทุกภาคส่วน เป็นการเปิดเผยข้อมูลของภาครัฐ (Open Government Data) ที่ทุกคนสามารถนำไปใช้ได้โดย อิสระ และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้หรือนำไปเผยแพร่ได้โดยใครก็ตามแต่ต้องระบุแหล่งที่มาหรือเจ้าของ ข้อมูลและต้องใช้เงื่อนไขเดียวกับที่มาหรือของเจ้าของข้อมูล เพื่อให้เกิดความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบ การดำเนินงานของภาครัฐตามนโยบายที่ประกาศให้ไว้กับประชาชน ช่วยผลักดันการสร้างนวัตกรรมและบริการ ใหม่ ๆ เผยแพร่สู่สังคมและเชิงพาณิชย์ รวมทั้งประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นต่อ การดำเนินงานภาครัฐได้ด้วย

(5) Smartphone/Tablet การใช้สมาร์ทโฟน (Smartphone) และแท็บเล็ต (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 และจัดการสมดลตลอดห่วงโซ่การบริการ

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

(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

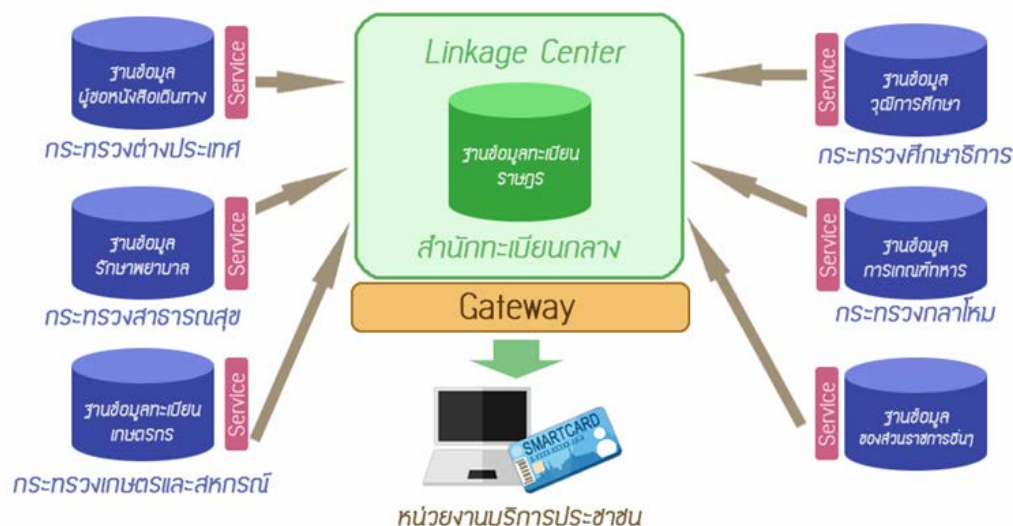
(10) Internet of Things (IoT) การอาศัยเทคโนโลยี Internet of Things (IoT) สร้างสภาพแวดล้อมให้ภาครัฐปรับเปลี่ยนรูปแบบบริการเป็นดิจิทัลมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกัน เทคโนโลยีดังกล่าวยังสนับสนุนภาครัฐในด้านต่าง ๆ อาทิ การสื่อสาร การใช้โมบายเทคโนโลยี การวิเคราะห์ Big Data รวมไปถึงการประสานงานกับภาคธุรกิจและเอกชน

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

การเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบบูรณาการฐานข้อมูลประชาชนและการบริการภาครัฐ (Linkage Center)

มตคณระรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2559 ได้มตคณเห็นชอบให้จัดทำระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลประชาชนกลาง (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). จาก <http://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statGRAPH/home.php#>, เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2561.

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

แนวทางการดำเนินการบูรณาการฐานข้อมูลประชาชนและการบริการภาครัฐ

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

2. ให้ส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ จัดทำฐานข้อมูลประชาชนของตนเองตามอำนาจหน้าที่ โดยใช้เลขประจำตัวประชาชน 13 หลัก เป็นดัชนีในการจัดเก็บข้อมูลและมีหน้าที่ปรับปรุงฐานข้อมูลให้ครบถ้วนถูกต้อง 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 ปี แผนปฏิบัติการดิจิทัลของประเทศไทย 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 อีกทั้งยังเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และมีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 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

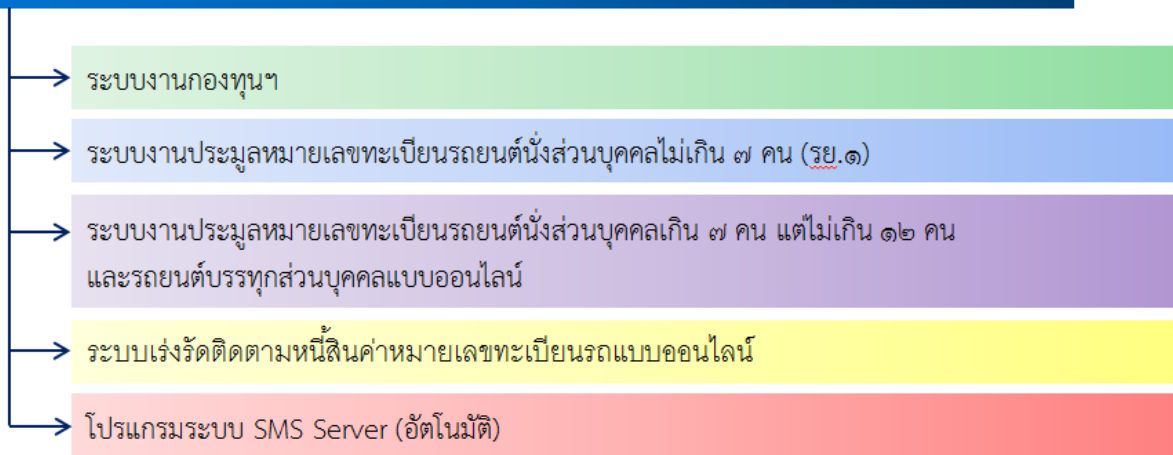
บทที่ 3

สรุปผลระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของทุนหมุนเวียนในปัจจุบัน

สรุปผลระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของทุนหมุนเวียนในปัจจุบัน

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

ระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศของกองทุนฯ



ระบบงาน	ลักษณะของระบบ	การตอบสนองยุทธศาสตร์				
		1	2	3	4	5
1. ระบบงานกองทุนเพื่อความปดถภัยในการใช้รถใช้ถนน	ประกอบด้วย 6 ระบบงาน ได้แก่ 1) ระบบงานประมวลหมายเลขทะเบียนรถ 2) ระบบงานการเงินและบัญชีกองทุน 3) ระบบงานเฝ้าติดตามหนี้สินค่าหมายเลขทะเบียนรถ 4) ระบบงานโครงการและวิจัย 5) ระบบงานช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน และ 6) ระบบการจัดการข้อมูลและสิทธิ์ผู้ใช้งาน โดยระบบสามารถบริหารจัดการการประมวลในแต่ละครั้งได้ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เริ่มตั้งแต่กระบวนการนำข้อมูลเข้าระบบก่อนการประมวล ให้ระบบสามารถตรวจสอบสถานะ/สิทธิ์การเข้าร่วมประมวลได้ มีการจัดเก็บประวัติทุกหน้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสืบค้นให้มากขึ้น สามารถค้นหาประวัติการรับชำระค่าหมายเลขทะเบียน ทั้งการตรวจสอบประวัติการชำระเงินและประวัติหนี้ค้างชำระ ระบบสามารถบริหารจัดการการเบิกจ่ายเงินเพื่อชำระหนี้ การเบิกงบประมาณ การโอนงบประมาณโครงการในต่างจังหวัด หรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระบบสามารถบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการหรืองานวิจัยที่ต้องการขออนุมัติเพื่อให้เข้าสู่กระบวนการขออนุมัติต่อไป ระบบสามารถประมวลผลการดำเนินงานของโครงการ เพื่อใช้ในการติดตามสถานะโครงการและการวิจัย การบริหารจัดการกระบวนการช่วยเหลือผู้พิการเพื่อนำเข้าสู่กระบวนการขออนุมัติอุปกรณ์สำหรับผู้พิการที่ประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ข้อมูลสามารถเชื่อมโยงกันทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งสามารถสืบค้นประวัติการขอรับอุปกรณ์ต่างๆ ทั้งที่ได้รับอนุมัติและไม่ได้รับอนุมัติ	/	/	/	/	/

ระบบงาน	ลักษณะของระบบ	การตอบสนอง ยุทธศาสตร์				
		1	2	3	4	5
2. ระบบงานประมวล หมายเลขทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน (รย.1)	สามารถบริหารจัดการการประมวลหมายเลขทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) ผ่านระบบอินเทอร์เน็ตทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค					/
3. ระบบการประมวล หมายเลขทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน และรถยนต์ บรรทุกส่วนบุคคล แบบออนไลน์	สามารถบริหารจัดการการประมวลหมายเลขทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลแบบออนไลน์ โดยระบบสามารถบันทึก/แก้ไขรายการต่างๆ สามารถประมวลผลข้อมูลระบบ และเรียกดูรายงานต่างๆ ได้โดยแยกตามรายวัน รายเดือน และรายปี ได้ตลอดเวลา ผู้ใช้งานสามารถตรวจสอบรายการประมวลหมายเลขทะเบียนของตนเองได้ สามารถบันทึก/แก้ไขรายการต่างๆ ได้แก่ การประมวลหมายเลขทะเบียน และข้อมูลหมายเลขทะเบียนประมวลแยกตามประเภทรถได้ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทำการเพิ่มหมวดการประมวลหมายเลขทะเบียนได้มากกว่า 1 หมวดอักษรในการประมวลครั้งเดียวกัน การกำหนดเวลาเริ่มต้น จนถึงสิ้นสุดการประมวลหมายเลขทะเบียน และเวลาเพิ่มต่อครั้งในการประมวลหมายเลขทะเบียนในแต่ละครั้งได้ การกำหนดราคาหลักประกัน ราคาเริ่มต้น และราคาในการเพิ่มขึ้นต่ำของหมายเลขทะเบียนประมวลในแต่ละกลุ่ม การกำหนดลำดับการประมวลหมายเลขทะเบียน สามารถแสดงรายงานผลการประมวลหมายเลขทะเบียนที่จบการประมวลแล้ว และสามารถแสดงรายงานสถานะหมายเลขทะเบียนประมวลได้					/
4. ระบบเร่งรัด ติดตามหนี้สินค่า หมายเลขทะเบียนรถ แบบออนไลน์	สามารถบริหารจัดการการประมวลหมายเลขทะเบียนรถยนต์ ด้วยการนำหมายเลขทะเบียนรถยนต์ รย.1 รย.2 และ รย.3 ที่ค้างชำระราคาออกประมูลใหม่ผ่านระบบอินเทอร์เน็ต โดยระบบสามารถประมวลผลข้อมูลสำหรับการเรียกดูรายงานต่างๆ สามารถตรวจสอบข้อมูลเลขทะเบียนและข้อมูลลูกหนี้ได้อย่างถูกต้อง แสดงเงินค่าหลักประกันของเลขทะเบียนและข้อมูลเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างได้ สามารถบันทึก/แก้ไขรายการต่างๆ ได้แก่ การลงทะเบียนผู้เข้าร่วมโครงการเร่งรัดติดตามหนี้สิน การกำหนดเวลาดำเนินการเร่งรัดติดตามหนี้ของเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างชำระ ข้อมูลเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างชำระโดยแยกตามรายจังหวัด และประเภทรถ การกำหนดราคาหลักประกันเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างในแต่ละกลุ่ม การกำหนดราคาเริ่มต้นในการเร่งรัดหนี้ของเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างชำระ การกำหนดราคาในการเพิ่มขึ้นต่ำของแต่ละกลุ่มในการประมวลหมายเลขทะเบียน การกำหนดลำดับการประมวลหมายเลขทะเบียน บันทึก/แก้ไขรายการต่างๆ และสามารถดำเนินการสอบถามข้อมูลหมายเลขทะเบียนที่มีหนี้ค้างโดยหมายเลขทะเบียน ชื่อผู้ประมวล และอื่นๆ					/
5. โปรแกรมระบบ SMS Server (อัตโนมัติ)	1. สำหรับส่ง SMS ให้สามารถเชื่อมต่อกับ Server ระบบประมวลหมายเลขทะเบียน รย.1 ระบบประมวลหมายเลขทะเบียนที่ค้างชำระราคานำออกประมูลใหม่ (รย.1 รย.2 รย.3) ระบบประมวลหมายเลขทะเบียน รย. 2 และ รย. 3 และระบบหนังสือสำคัญแสดงสิทธิในหมายเลขทะเบียนรถ 2. สามารถส่ง SMS แจ้งผู้ลงทะเบียนในระบบประมวลหมายเลขทะเบียนรถ โดยอัตโนมัติ เพื่อเปิดระบบให้เข้าประมวลหมายเลขทะเบียนรถได้ 3. สามารถส่ง SMS แจ้งสมาชิกที่ลงทะเบียนในระบบประมวลหมายเลขทะเบียนรถโดยอัตโนมัติ ในกรณีลืม Username หรือ Password 4. สามารถแจ้งผลการประมูลผ่าน SMS แก่ผู้ชนะการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ 5. สามารถแจ้ง SMS ไปยังบัญชีรายชื่อสมาชิกที่มีอยู่ในระบบประมวลหมายเลขทะเบียนรถ เพื่อประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการประมวลหมายเลขฯ ได้ 6. ให้สามารถรองรับการดำเนินการ เกี่ยวกับระบบหนังสือสำคัญแสดงสิทธิในหมายเลขทะเบียนรถ				/	/

3.1 วิเคราะห์ระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศด้วยเทคนิค SWOT

จากการประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปดภัยในการใช้รใ้ถน ณะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) และแผนปฏิบัติการดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปดภัยในการใช้รใ้ถน ณะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) ที่เกิดขึ้นจริงเปรียบเทียบกับสิ่งที่ต้องดำเนินการที่ระบุไว้ เพื่อให้สามารถทราบถึงสถานการณ์ผลการปฏิบัติงาน และสามารถนำผลการประเมินที่ได้ไปสู่การกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ รวมทั้งจัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ณะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563 ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์และพันธกิจของกองทุนเพื่อความปดภัยในการใช้รใ้ถนที่กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังนี้

ปัจจัยสถานภาพภายในและภายนอก

การจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปดภัยในการใช้รใ้ถน ณะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) ได้คำนึงถึงปัจจัยสำคัญหลายประการเพื่อนำไปใช้ในการวางแผนการพัฒนาสารสนเทศของกองทุนฯ ประกอบด้วย ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา และปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก รวมทั้งแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในอนาคตที่ใช้ให้เห็นถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในการพัฒนาระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ซึ่งการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการพัฒนาระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ดำเนินการด้วยเทคนิควิธี SWOT Analysis โดยกระบวนการในการดำเนินการได้ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมด้วยการประชุม การระดมความคิดเห็น การสำรวจและประมวลผลข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค พร้อมทั้งจัดลำดับความสำคัญของรายการ SWOT และนำไปดำเนินการกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ รวมทั้งจัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ณะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563 ต่อไป

➤ สภาพแวดล้อมภายใน

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

วิเคราะห์ SWOT ของระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศของกองทุนฯ

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
- มีงบประมาณเพียงพอสำหรับการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ - มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ให้มีประสิทธิภาพ - มีระบบเครือข่ายที่ครอบคลุมเชื่อมโยงภายในกองทุนฯ สำนักงานขนส่งจังหวัด และบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก - มีฐานข้อมูลการดำเนินงาน ที่บุคลากรในกองทุนสามารถเข้าถึงและใช้งานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ - มีบุคลากรที่มีศักยภาพพร้อมรับการพัฒนาด้านระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ	- ขาดโครงสร้างการบริหารงานด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นของตนเอง ในการกำหนดหน้าที่การทำงานชัดเจน - บุคลากรขาดการฝึกอบรมเพื่อสามารถใช้โปรแกรมต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมทักษะ/ความรู้เฉพาะด้าน - ขาดบุคลากรของกองทุนฯ ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น Security Admin และ Database Admin เป็นต้น - 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. รัฐบาลมีนโยบายในการผลักดันให้หน่วยงานภาครฐนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงานหรือใช้ในการบริการประชาชน 2. เทคโนโลยีที่ใช้ในการปฏิบัติงานต่าง ๆ มีการพัฒนาที่ทันสมัย หลากหลาย ทำให้มีทางเลือกในการประยุกต์ใช้งานในการทำงานเพิ่มมากขึ้น 3. มีช่องทางการสื่อสาร และการเข้าถึงเทคโนโลยีที่หลากหลาย เช่น สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อออนไลน์ต่าง ๆ ฯลฯ	1. เทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ผู้ใช้งานไม่สามารถปรับตัวได้ทันและส่งผลให้การปรับปรุงพัฒนาางานไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2. มีความเสี่ยงเรื่องความปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนฯ 3. ระเบียบราชการไม่เอื้ออำนวยในการปฏิบัติงาน ในการจัดหาอุปกรณ์ ICT ที่ทันสมัยเข้ามาใช้งาน 4. กฎหมาย และระเบียบราชการไม่ทันสมัยทำให้หน่วยงานไม่สามารถให้บริการได้ตามที่ประชาชนต้องการ

3.2 ทิศทางในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปดถดภัยในการใช้รถใช้ถน

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล SWOT Analysis สรุปได้ว่า เมื่อพิจารณาถึงจุดแข็งของกองทุนเพื่อความปดถดภัยในการใช้รถใช้ถน ที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบงานของกองทุนฯ และมีระบบเครือข่ายที่ครอบคลุมเชื่อมโยงภายในกองทุนฯ สำนักงานขนส่งจังหวัดและบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ประกอบกับในด้านโอกาสที่รัฐบาลมีนโยบายในการผลักดันให้หน่วยงานภาครฐนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในกาดำเนินงานหรือใช้ในการบริการประชาชน ดังนั้นกองทุนฯ จึงจำเป็นต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีอยู่มาใช้ในการบริหารจัดการข้อมูลให้ทันสมัยปดถดภัย เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทที่ 4

การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ

4.1 ผลสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกที่มีต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศฯ

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

1. ผู้เข้าร่วมประมุลหมายเลขทะเบียนรฤ จำนวน 4,817 ตัวอย่าง (โดยเป็นผู้เข้าร่วมประมุลหมายเลขทะเบียนรฤในส่วนภูมิภาค ร้อยละ 76.19 และเป็นผู้เข้าร่วมประมุลฯ ในส่วนกลาง ร้อยละ 23.81)
2. หน่วยงานที่ขอรับการจ้ดสรรเงินจากกองทุนฯ จำนวน 112 ตัวอย่าง (โดยเป็นผู้รับผิดชอบโครงการในส่วนกลาง จำนวน 54 โครงการ และผู้รับผิดชอบโครงการในส่วนภูมิภาค จำนวน 58 โครงการ) โดยสามารถสรุปผลการสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกที่มีต่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ของกองทุนฯ ได้ดังนี้

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ช่องทางการมีส่วนร่วมและกระบวนการที่ใช้
ผู้เข้าร่วมประมุลหมายเลขทะเบียนรฤ	- ลดความสับสนและไม่สะดวกจากการที่ต้องสมัคร Account ในการประมุลหลายอัน และต้อง Log in ผูกบัญชีหลายครั้ง หากต้องการประมุลหลายประเภท - ทุกคนสามารถเข้าถึงการประมุลกันได้อย่างเท่าเทียม - ราคาของเลขทะเบียนเป็นไปตามกลไกการตลาดที่แท้จริง ปราศจากการบิดเบือน - ให้มีการประมุลทางระบบอินเทอร์เน็ต หักบัญชีเงินฝากธนาคาร/บัตรเครดิต ได้ตลอด 24 ชั่วโมง อยู่ที่บ้านที่ทำงาน ทำได้สะดวกกว่าเดินทางมาที่รฤรรม	การเข้าร่วมการประมุลออนไลน์
หน่วยงานที่ขอรับการจ้ดสรรเงินจากกองทุนฯ	- ลดการยื่นเอกสารซ้ำซ้อน เนื่องจากการเข้าใจผิด หรือเอกสารสูญหายระหว่างทาง - สามารถติดตามสถานการณ์ขออนุมัติของตนได้ - อยากให้มีการจ้ดทำฐานข้อมูล/ผลการศึกษาโครงการต่าง ๆ เผยแพร่ลงเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางบก ให้หน่วยงานที่ขอรับการจ้ดสรรจากกองทุนฯ ทราบ เพื่อป้องกันการจัดทำโครงการซ้ำซ้อน	การยื่นคำขอรับการจ้ดสรร

4.2 วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกองทุนฯ ต่อการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ

กองทุนเพื่อความปดถภัยในการใช้รถใช้ถนได้วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกองทุนฯ ต่อการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ประกอบด้วย

๑. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน ได้แก่ ลูกจ้างกองทุนฯ ข้าราชการในกองทุนฯ ผู้บริหาร
๒. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก ได้แก่ ผู้ร่วมประมุลหมายเลขทะเบียนรถ ผู้พิการที่ขอรับการจัตสรรอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ หน่วยงานที่ขอรับการจัตสรรเงินจากกองทุนฯ ผู้ใช้ข้อมูลศึกษาวิจัยฯ โดยสามารถสรุปรวิการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกองทุนฯ ต่อการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ได้ดังนี้

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ผลกระทบจากการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ	ผลประโยชน์
ลูกจ้างกองทุนฯ	การปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงาน	(+/-)
	ลดความเสี่ยงในการบันทึก และติดตามข้อมูลผิดพลาดไม่ครบถ้วน	+
	ลดภาระในการค้นหา และจัตส่งข้อมูล	+
	ลดความเสี่ยงในการสูญหายของเอกสาร	+
	ความเสี่ยงจากปริมาณงานลดลง	-
ข้าราชการในกองทุนฯ	ลดภาระในการบริหารจัดการข้อมูล	+
	สามารถนำเวลาไปพัฒนาระบบในการจัตการงานด้านอื่นๆ ได้	+
	ความเสี่ยงในการกลั่นกรอง และจัตการข้อมูลลดลง	+
	ความคาดหวังของผู้บริหาร และผู้รับจัตสรร ในการบริหารจัดการสูงขึ้น	-
	ลดการใช้วิการณญาณในการตัดสินใจ	-
ผู้บริหาร	มีข้อมูลที่ถูกต้อง แม่นยำและครบถ้วนในการตัดสินใจ และบริหารจัดการ	+
	สามารถวางแผนการจัตการล่วงหน้าแบบ proactive ได้	+
	ลดความเสี่ยงในการอนุมัติโครงการซ้ำซ้อน	+
ผู้ร่วมประมุลหมายเลขทะเบียนรถ	ลดความสับสน และเพิ่มความสะดวกในการเข้าประมุลออนไลน์	+
	ประหยัดเวลา	+
	ลดความเสี่ยงจากความผิดพลาดของระบบ	+
	เป็นที่รู้จัก และเข้าถึงระบบการประมุลได้มากขึ้น	+
	การแข่งขันในการประมุลสูงขึ้น	-
	การเก็งกำไรจากพ่อค้าคนกลางลดลง	+
ผู้พิการที่ขอรับการจัตสรรอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	สะดวกในการยื่นขอรับการจัตสรร ไม่ต้องเดินทางไปยื่นเอกสาร	+
	สามารถเข้าถึงข้อมูล และเงินทุนได้มากขึ้น	+
	การแข่งขันในการได้รับจัตสรรสูงขึ้น	-
	ต้องจัตการข้อมูลลงในระบบให้เรียบร้อย และติดตามสถานะการยื่นเอง	-
	ความเสี่ยงที่สูงขึ้น ในกรณียื่นข้อมูลผิดพลาด หรือเอกสารไม่ครบถ้วน	-
หน่วยงานที่ขอรับการจัตสรรเงินจากกองทุนฯ	ต้องจัตการข้อมูลลงในระบบให้เรียบร้อย และติดตามสถานะการยื่นเอง	-
	ความเสี่ยงที่สูงขึ้น ในกรณียื่นข้อมูลผิดพลาด หรือเอกสารไม่ครบถ้วน	-
	ความเสี่ยงในการเสนอขอโครงการซ้ำซ้อนลดลง	+
	ติดตามสถานะของเอกสารได้เอง	+
	ลดความเสี่ยงเอกสารสูญหายระหว่างทาง	+
	มีตัวอย่างแบบแผน ขอบเขตในการดำเนินงาน	+

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสี่ย	ผลกระทบจากการพัฒนาฐานข้อมูลฯ	ผลประโยชน์
ผู้ใช้ข้อมูลศีกษาวิจัยฯ	เข้าถึงข้อมูลได้มากขึ้น	+
	สามารถนำผลการศีกษาวิจัยไปต่อยอดได้	+

บทที่ 5

ระบบจำลองหรือแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices/Frameworks) ในการพัฒนาระบบฐานข้อมูล เพื่อการประเมินความค้มค่าขององค์รภาครฐและเอกชนที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

ในการปรับปรุงระบบการดำเนินงาน สามารถแบ่งออกได้เป็นหลายมิติ ตามประเภทของการใช้งาน เพื่อให้เกิดความสะดวก และเป็นมิตรกับผู้ใช้งาน หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อระบบงานนั้นๆ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 3 มิติ ดังนี้

1. การยื่นคำขอ ที่สามารถตรวจติดตามได้
2. การค้นข้อมูล
3. การประมวลออนไลน์

5.1 การส่งคำขอ และยื่นแบบคำขอจัดสรรแผนงาน/โครงการ และงานวิจัยออนไลน์ และการตรวจสอบสถานะบัตรคนพิการออนไลน์

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

ซึ่งผู้จัดทำสามารถระบบแบ่งแยก หรือคัดกรองข้อมูลได้จากข้อมูลพื้นฐานที่ระบุให้ผู้ยื่นคำขอกรอกเพื่อยื่น เช่น ประเภทคำขอ ปีงบประมาณ หรือรายละเอียดส่วนบุคคลของผู้ยื่นคำขอ เพื่อที่ผู้รับยื่นคำขอจะสามารถตรวจสอบเงื่อนไขก่อนที่จะอนุมัติได้ นอกจากนี้ยังสามารถแก้ไขข้อมูลเพิ่มเติมได้อีกด้วย

ตัวอย่างระบบการกตลาดออนไลน์กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

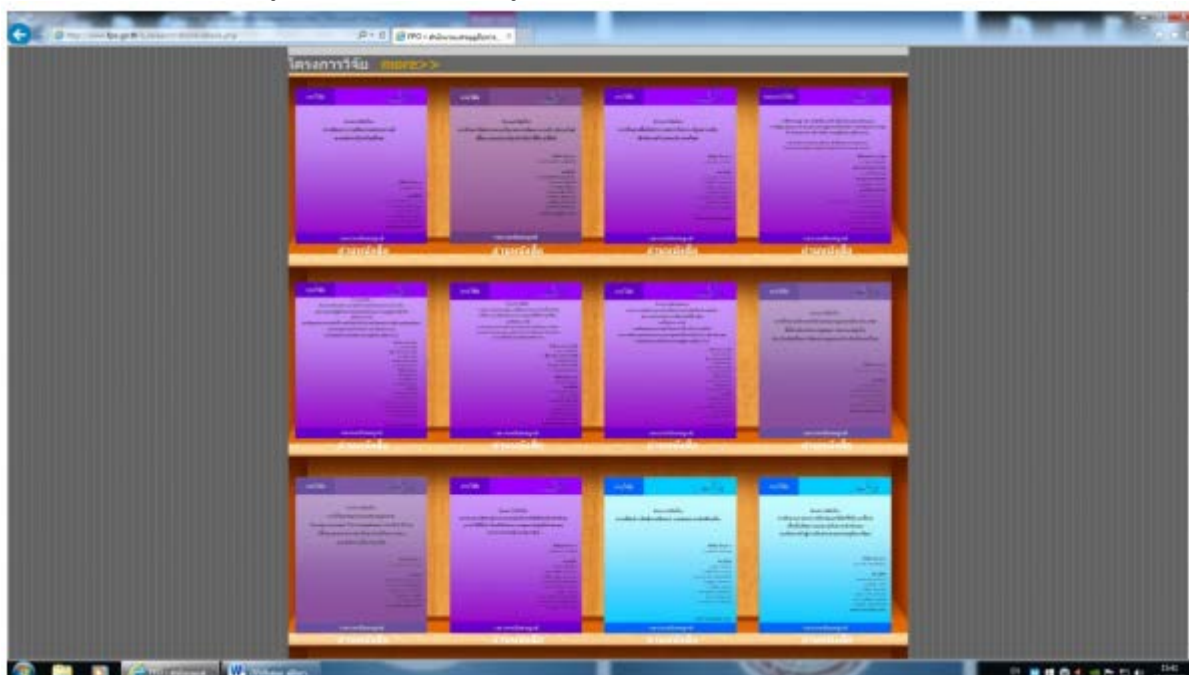


1. Log in เพื่อยื่นใบลา

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ซึ่งเปรียบเสมือนหน่วยงานให้ข้อมูลเพื่อตัดสินใจแก่กระทรวงการคลังจึงได้มีการจัดทำระบบเพื่อรวบรวมผลงานการทําวิจัยเพื่อให้สะดวกต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำผลงานการวิเคราะห์ วิจัยไปประยุกต์ใช้ต่อไป เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยบนหน้าเว็บ สศค. จะกำหนดให้ผู้ที่ต้องการส่งผลงานระบุประเภท และรายละเอียดพื้นฐาน เพื่อให้สามารถจัดระเบียบข้อมูลได้ง่ายยิ่งขึ้น



1. ในการบันทึกผลงานวิจัยระบบ จะต้องระบุรายละเอียดให้ครบถ้วนเพื่อให้สะดวกต่อการค้นหา โดยแบ่งเป็นหมวดหมู่ ชื่อรายงาน บทสรุปผู้บริหาร พร้อมแนบไฟล์ผลงาน



2. ผลงานการวิจัยโดยแยกตามหมวดหมู่

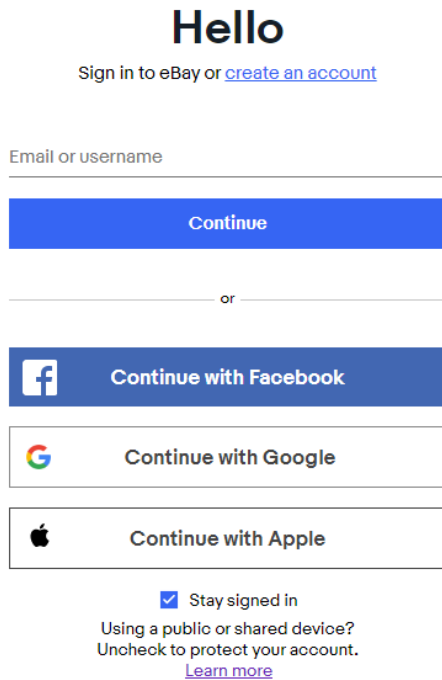
วิเคราะห์

ปัจจุบันผลงานวิจัยส่วนใหญ่มักถูกเก็บในรูปแบบของเอกสาร (hard copy) อาจมีบางส่วนที่มีการอัปโหลดลงบนเว็บไซต์กองทุนฯ อาจเนื่องมาจากขั้นตอน/วิธีการจัดเก็บ และยังขาดระบบในการรองรับการอัปโหลดเอกสารจำนวนมาก ทำให้ผู้บริหารฯ กองทุนอาจมีข้อมูลในการตัดสินใจเพื่อบริหารโครงการไม่ครบถ้วน และมีความเสี่ยงในการอนุมัติโครงการซ้ำซ้อน นอกจากนี้ผลงานที่มีการวิจัยไปแล้วไม่ได้เกิดการนำไปต่อยอดหรือประยุกต์ใช้มากนัก

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

5.3 การจัดการประมูลออนไลน์

วิเคราะห์



Hello

Sign in to eBay or [create an account](#)

Email or username

Continue

or

 Continue with Facebook

 Continue with Google

 Continue with Apple

☒ Stay signed in

Using a public or shared device?
Uncheck to protect your account.
[Learn more](#)

1. Log in ด้วย account เดียว

ปัจจุบันกองทุนฯ มีการประมูลเลขทะเบียนออนไลน์สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลทั้ง 3 ประเภท ซึ่งยังมี ความซับซ้อน และไม่สะดวกต่อผู้ใช้งาน เนื่องจากระบบการประมูลแต่ละประเภทยังแยกกันอยู่ ซึ่งจะมี ปัญหาตอนลงทะเบียนเนื่องจากข้อมูลเลขบัตรประจำตัวประชาชนซ้ำกัน และยังไม่เชื่อมโยงกันทำให้ประชาชน ผู้เข้าร่วมประมูลไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร อีกทั้งการดูแลระบบซึ่งมีหลายระบบดูแลข้อมูลค่อนข้างยาก และมีค่าใช้จ่ายสูง

ในขณะที่ E-Bay เว็บไซต์ประมูลออนไลน์ชื่อดัง ซึ่งมีระบบที่สะดวกต่อผู้เข้าประมูล และรองรับการ ประมูลที่หลากหลายได้ โดยผู้เข้าร่วมประมูลสมัครเพียง Account เดียวต่อเลขประจำตัวประชาชน หรือเลข พาสปอร์ตเท่านั้น และสามารถเลือกการประมูลได้ทุกประเภทสินค้าในขณะเดียวกัน ซึ่งในการชำระเงิน หรือ วางเงินประกันนั้น จะ account ถูกผูกบัตรเครดิต หรือ paypal

บทที่ 6

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

จากการวิเคราะห์และระบุผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบจากวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของ กองทุนฯ รวมทั้งวิเคราะห์นโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านสารสนเทศที่จำเป็นต่อกองทุนฯ รวมทั้งแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในอนาคต สำนักรจะระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของกองทุนฯ ในปัจจุบัน วิเคราะห์ระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานและข้อมูลสารสนเทศด้วยเทคนิค SWOT วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ และวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบกับ Best Practice กองทุนฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน ซึ่งถูกถ่ายทอดมาจากแผนปฏิบัติการ ดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และแผนปฏิบัติการ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมการดำเนินงานของกองทุนฯ 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





**แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)**

คำนำ

แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับนี้ถูกจัดทำขึ้นโดยเป็นการดำเนินการตามแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน ซึ่งถูกถ่ายทอดมาจากแผนปฏิบัติการดิจิทัล กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยได้ทำการประเมินสภาพการณ์ปัจจุบันด้านการพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องกับสถานะแวดล้อม การดำเนินงานของกองทุนฯ ในปัจจุบัน และสนับสนุนการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ และพันธกิจของกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	
การจัดตั้งกองทุน	๔
วิสัยทัศน์ พันธกิจ	๔
ยุทธศาสตร์	๕
บทที่ ๒ การประเมินสภาพการณ์ปัจจุบันด้านการพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ	
การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อม (SWOT)	๖
การวิเคราะห์สถานะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของการพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ	๗
ปัจจัยความสำเร็จและปัญหา/อุปสรรค จากการดำเนินงานในอดีต	๘
บทที่ ๓ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	
ระยะเวลาของแผนปฏิบัติงานด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ	๙
ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ ผลผลิตและผลลัพธ์ด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ	๙
ความเชื่อมโยงและการสนับสนุนยุทธศาสตร์หลัก	๑๒
การแปลงแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศกองทุนเพื่อความ	๑๖
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เป็น “แผนปฏิบัติการ	
ด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศประจำปีบัญชี ๒๕๖๓	

บทที่ ๑ บทนำ

● การจัดตั้งกองทุน

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนถูกจัดตั้งขึ้น โดยพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖

๑. ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกนำหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนออกประมูลเป็นการทั่วไป และให้นำเงินค่าธรรมเนียมพิเศษที่ได้จากการประมูลส่งเข้ากองทุนเพื่อใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ (มาตรา ๑๐/๑)

๒. ให้จัดตั้งกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในกรมการขนส่งทางบก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน (มาตรา ๑๐/๒)

● วิสัยทัศน์ พันธกิจ

วิสัยทัศน์ : “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All

เป้าหมายหลัก : ทุกพื้นที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลง ๑๐% อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี

พันธกิจ :

(๑) สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

(๒) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ້ມຄອງຜູ້ປະສົບຮ້າຍຈາກຣົດ พ.ศ. ๒๕๓๕

(๓) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน

(๔) สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

วัตถุประสงค์ : กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน

● ยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

เป้าประสงค์ : การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

- กลยุทธ์ ๑.๑ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย
- กลยุทธ์ ๑.๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ
- กลยุทธ์ ๑.๓ เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย
- กลยุทธ์ ๑.๔ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ ๑.๕ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง
- กลยุทธ์ ๑.๖ การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่
- กลยุทธ์ ๑.๗ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง

เป้าประสงค์ : ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

- กลยุทธ์ ๒.๑ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ
- กลยุทธ์ ๒.๒ การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการกลยุทธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

เป้าประสงค์ : ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

- กลยุทธ์ ๓.๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- กลยุทธ์ ๓.๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ : การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง

เป้าประสงค์ : กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ

- กลยุทธ์ ๔.๑ การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- กลยุทธ์ ๔.๒ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- กลยุทธ์ ๔.๓ การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- กลยุทธ์ ๔.๔ การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ : การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์ : การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น

- กลยุทธ์ ๕.๑ การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย
- กลยุทธ์ ๕.๒ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ

บทที่ ๒

การประเมินสภาพการณ์ปัจจุบันด้านการพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ

● การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อม (SWOT)

การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมในการทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) นั้น ได้ดำเนินการตามกระบวนการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อม (SWOT Analysis) โดยวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมภายในและปัจจัยแวดล้อมภายนอก ที่มีผลต่อการพัฒนาบุคลากรกองทุนฯ ซึ่งประกอบด้วย จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities) และภัยคุกคามหรืออุปสรรค (Threat) และนำผลการวิเคราะห์เพื่อกำหนดทิศทางในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีประสิทธิภาพต่อไป โดยมีผลการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อม โดยวิธี “SWOT Analysis” สรุปได้ดังนี้

๑. สภาพแวดล้อมภายใน

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
- มีงบประมาณเพียงพอสำหรับการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ - มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ให้มีประสิทธิภาพ - มีระบบเครือข่ายที่ครอบคลุมเชื่อมโยงภายในกองทุนฯ สำนักงานขนส่งจังหวัด และบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก - มีฐานข้อมูลการดำเนินงาน ที่บุคลากรในกองทุนสามารถเข้าถึงและใช้งานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ - มีบุคลากรที่มีศักยภาพพร้อมรับการพัฒนาด้านระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ	- ขาดโครงสร้างการบริหารงานด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นของตนเอง ในการกำหนดหน้าที่การทำงานชัดเจน - บุคลากรขาดการฝึกอบรมเพื่อให้สามารถใช้โปรแกรมต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมทักษะ/ความรู้เฉพาะด้าน - ขาดบุคลากรของกองทุนฯ ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น Security Admin และ Database Admin เป็นต้น - ขาดการบริหารจัดการ การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารงานอย่างเต็มศักยภาพ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบการจัดการข้อมูลให้ทันสมัยครบถ้วนทุกงานภายในกองทุนฯ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒. สภาพแวดล้อมภายนอก

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
๑. รัฐบาลมีนโยบายในการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงานหรือใช้ในการบริการประชาชน ๒. เทคโนโลยีที่ใช้ในการปฏิบัติงานต่าง ๆ มีการพัฒนาที่ทันสมัย หลากหลาย ทำให้มีทางเลือกในการประยุกต์ใช้งานในการทำงานเพิ่มมากขึ้น ๓. มีช่องทางการสื่อสาร และการเข้าถึงเทคโนโลยีที่หลากหลาย เช่น สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อออนไลน์ต่าง ๆ ฯลฯ	๑. เทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ผู้ใช้งานไม่สามารถปรับตัวได้ทันและส่งผลให้การปรับปรุงพัฒนางานไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๒. มีความเสี่ยงเรื่องความปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนฯ ๓. ระเบียบราชการไม่เอื้ออำนวยในการปฏิบัติงาน ในการจัดหาอุปกรณ์ ICT ที่ทันสมัยเข้ามาใช้งาน ๔. กฎหมาย และระเบียบราชการไม่ทันสมัยทำให้หน่วยงานไม่สามารถให้บริการได้ตามที่ประชาชนต้องการ

● การวิเคราะห์สภาวะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของการพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ

สภาวะปัจจุบัน	แนวโน้มในอนาคต
๑. การพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศของกองทุนฯ ที่ผ่านมา พบว่า ขาดแผนงานภาพรวมในการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลสารสนเทศ ทำให้การพัฒนาขาดความสอดคล้อง และความต่อเนื่องในการพัฒนาในแต่ละด้าน ๒. มีการแบ่งแยกงานและขอบเขตการรับผิดชอบในแต่ละส่วนงานอย่างชัดเจน และขาดการบูรณาการด้านข้อมูลของแต่ละส่วนงาน ๓. ด้วยปริมาณและความเร่งด่วนของงาน ทำให้การทำงานเป็นเชิงรับ คือเน้นแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้ามากกว่าการปรับปรุงหรือวางระบบการบริหารข้อมูลเพื่อแก้ไขปัญหาในระยะยาว	๑. จัดทำแผนงานการพัฒนาข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้สอดคล้อง และสามารถสนับสนุนแผนปฏิบัติการกองทุนฯ โดยเน้นการพัฒนาในทั้ง ๔ พันธกิจของกองทุนไปพร้อมๆ กัน ๒. เน้นการทำงานเชิงรุก โดยศึกษาจากระบบการทำงานในปัจจุบัน ปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อหาแนวทางในการแก้ไข และป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ๓. เน้นการบูรณาการข้อมูลจากทุกภาคส่วน เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลให้เป็นหนึ่งเดียว ลดความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น ๔. มีข้อมูลครบถ้วนเพื่อใช้ในการบริหารกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

● ปัจจัยความสำเร็จและปัญหา/อุปสรรค จากการดำเนินงานในอดีต

ปัจจัยความสำเร็จ	ปัญหา/อุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
๑. คณะกรรมการกองทุนฯ ให้ความสำคัญของการนำยุทธศาสตร์การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ๒. เจ้าหน้าที่กองทุน มีความร่วมมือกันในการบูรณาการการทำงานร่วมกัน เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดประโยชน์สูงสุด	๑. ขาดความสอดคล้องในการพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ ๒. ผู้บริหารมีการสับเปลี่ยนหมุนเวียน ทำให้การสนับสนุนการดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ๓. ลักษณะการทำงานที่มีการแบ่งแยก ไม่เน้นการทำงานแบบบูรณาการ	๑. มีการวิเคราะห์และจัดทำแผนภาพรวมของกองทุน และแยกออกเป็นแต่ละส่วนงานเพื่อให้สอดคล้องกัน และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกองทุนได้ ๒. ระดมความเห็น/ปัญหา/อุปสรรคของการเก็บ/รวบรวม/ค้นหาข้อมูลจากแต่ละส่วนงาน เพื่อใช้ในการจัดทำแผนงาน

บทที่ ๓

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

● ระยะเวลาของแผนปฏิบัติงานด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ

กองทุนฯ ได้มีการจัดทำและทบทวนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) เพื่อใช้เป็นกรอบและทิศทางการดำเนินงานขององค์กร ซึ่งมีวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All โดยมุ่งเน้นการณรงค์ ป้องกัน และลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน พร้อมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการที่ประหยัจากการใช้รถใช้ถนน ประกอบกับผู้บริหารให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับภารกิจการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามพันธกิจของกองทุนฯ จึงได้ปรับแนวทางการบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

● ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ ผลผลิตและผลลัพธ์ด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ได้ทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ บริหารจัดการข้อมูล การจัดสรรงบประมาณ อย่างเป็นระบบ ทันต่อเหตุการณ์ กลยุทธ์ ๑.๑. เพิ่มกระบวนการ จัดการข้อมูลในทุก กระบวนการดำเนินงาน ๑.๒. ศึกษา วิเคราะห์ การจัดหมวดหมู่ของ ข้อมูล เพื่อให้สามารถ รองรับการใช้งานทั้ง ภายในและภายนอก หน่วยงาน	๑. มีการจัดเก็บ ข้อมูลการจัดสรร งบประมาณอย่าง มีประสิทธิภาพ ๒. มีระบบฐานข้อมูล ที่มีประสิทธิภาพ ๓. มีข้อมูลเพียงพอ ที่สนับสนุนต่อการ ตัดสินใจของ ผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	๑. มีระบบจัดการข้อมูลในทุกกระบวนการ ดำเนินงาน ๒. มีการจัดหมวดหมู่ตามความสำคัญในการ เข้าถึงข้อมูลของกลุ่มเป้าหมาย ๓. การใช้งานมีความสะดวกรวดเร็วและมี ประสิทธิภาพ ๔. ผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ เข้าใช้งานได้อย่างเต็มศักยภาพ เช่น - การเรียกดูประวัติแผนงาน/โครงการที่ขอรับ จัดสรรได้ - ตรวจสอบสถานะการดำเนินการปัจจุบัน - สามารถแก้ไขข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องของ ตนเองได้ - สามารถเรียกดูรายละเอียดโครงการ/รายงาน ผลการศึกษาได้	การบริหารกองทุนฯ มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
๑.๓. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาปรับใช้ ๑.๔. พัฒนาช่องทางการเข้าถึงข้อมูลให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้			
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ บูรณาการข้อมูลเพื่อให้ได้ฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ทันสมัย อ้างอิงในการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพได้ <u>กลยุทธ์</u> ๒.๑. การเชื่อมต่อระบบประมุลให้เป็นหนึ่งเดียว โดยไม่แยกตามประเภทรถ ๒.๒. การเชื่อมต่อฐานข้อมูลหมายเลขทะเบียนรถกับระบบงานของกรมฯ ที่เกี่ยวกับการดำเนินการทางทะเบียนรถ ๒.๓. เชื่อมต่อฐานข้อมูลผู้พิการที่ได้รับจัดสรรค่าอุปกรณ์ฯ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	๑. ระบบประมุลหมายเลขทะเบียนรถทุกประเภทมีความเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน ๒. มีฐานข้อมูลการดำเนินการทางทะเบียนรถที่เป็นปัจจุบันของหมายเลขทะเบียนรถที่ประมุล ๓. มีฐานข้อมูลผู้พิการที่เชื่อมต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์	๑. เชื่อมโยงฐานข้อมูลของผู้เข้าร่วมประมุลโดยใช้บัญชีเดียวในการเข้าถึงระบบประมุลทุกประเภทรถ ๒. สามารถตรวจสอบความเคลื่อนไหวของหมายเลขประมุลรถที่เป็นปัจจุบัน ๓. สามารถตรวจสอบประวัติการขอรับจัดสรรผู้พิการจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้	๑. เพิ่มรายได้จากการประมุลหมายเลขทะเบียนรถ ด้วยระบบที่เข้าถึงง่าย สะดวกต่อผู้ใช้งาน ๒. ลดความซ้ำซ้อนในการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ๓. เพิ่มความเชื่อมั่นให้กับผู้ครอบครองหมายเลขทะเบียนรถ

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ผลลัพธ์	ผลกระทบ
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ส่งเสริมและพัฒนา บุคลากรให้มี ศักยภาพในด้านการ จัดการฐานข้อมูล พร้อมรับมือกับการ เปลี่ยนแปลงใน อนาคต <u>กลยุทธ์</u> ๓.๑. รณรงค์ให้มี วัฒนธรรมการทำงาน แบบบูรณาการ ๓.๒. ส่งเสริมและ พัฒนาความรู้เกี่ยวกับ การนำเทคโนโลยี มาปรับใช้เพื่อการ วิเคราะห์ และจัดการ ข้อมูล	๑. บุคลากรมีความ เข้าใจใน ข้อมูลและสามารถ นำมาใช้ให้เกิด ประโยชน์ ๒. บุคลากรสามารถใช้ เทคโนโลยีที่มี เพื่อยกระดับการ พัฒนาคุณภาพ งานโดยเฉพาะ ด้านการวิเคราะห์ ประมวลข้อมูล ๓. มีวัฒนธรรมใน การบูรณาการ ข้อมูลเพื่อประโยชน์ ในการวางแผนงาน	๑. บุคลากรมีความสามารถในการนำข้อมูลที่มีอยู่ไปใช้ได้อย่างเกิดประโยชน์สูงสุด ๒. มีการเชื่อมโยง ตรวจสอบเช็คข้อมูลระหว่างกัน และกันเสมอ	บุคลากรสามารถใช้ ศักยภาพของตนได้ อย่างเต็มที่ และมี ส่วนร่วมในการพัฒนา การให้บริการ

● ความเชื่อมโยงและการสนับสนุนยุทธศาสตร์หลัก

ยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ยุทธศาสตร์แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	
<u>กลยุทธ์</u> ๑.๑ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย ๑.๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ ๑.๓ เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ๑.๔ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง ๑.๕ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง ๑.๖ การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่ ๑.๗ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ บริหารจัดการข้อมูลการจัดสรรงบประมาณอย่างเป็นระบบ ทันต่อเหตุการณ์ <u>กลยุทธ์</u> ๑.๑. เพิ่มกระบวนการจัดการข้อมูลในทุกกระบวนการดำเนินงาน ๑.๒. ศึกษา วิเคราะห์การจัดหมวดหมู่ของข้อมูล เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน ๑.๓. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาปรับใช้ ๑.๔. พัฒนาช่องทางการเข้าถึงข้อมูลให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	
<u>กลยุทธ์</u> ๒.๑ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ บริหารจัดการข้อมูลการจัดสรรงบประมาณอย่างเป็นระบบ ทันต่อเหตุการณ์ <u>กลยุทธ์</u> ๑.๔. พัฒนาช่องทางการเข้าถึงข้อมูลให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ บูรณาการข้อมูลเพื่อให้ได้ฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ทันสมัย อ้างอิงในการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพได้ <u>กลยุทธ์</u> ๒.๔. เชื่อมต่อฐานข้อมูลผู้พิการที่ได้รับจัดสรรค่าอุปกรณ์ฯ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ยุทธศาสตร์แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	
กลยุทธ์ ๓.๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓.๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ บริหารจัดการข้อมูลการจัดสรรงบประมาณอย่างเป็นระบบ ทันต่อเหตุการณ์ กลยุทธ์ ๑.๑. เพิ่มกระบวนการจัดการข้อมูลในทุกกระบวนการดำเนินงาน ๑.๒. ศึกษา วิเคราะห์การจัดหมวดหมู่ของข้อมูล เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน ๑.๓. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาปรับใช้ ๑.๔. พัฒนาช่องทางการเข้าถึงข้อมูลให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง	
กลยุทธ์ ๔.๑ การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๔.๓ การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๔.๔ การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ บริหารจัดการข้อมูลการจัดสรรงบประมาณอย่างเป็นระบบ ทันต่อเหตุการณ์ กลยุทธ์ ๑.๑. เพิ่มกระบวนการจัดการข้อมูลในทุกกระบวนการดำเนินงาน ๑.๒. ศึกษา วิเคราะห์การจัดหมวดหมู่ของข้อมูล เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน ๑.๓. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาปรับใช้ ๑.๔. พัฒนาช่องทางการเข้าถึงข้อมูลให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้

ยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ยุทธศาสตร์แผนบริหารทรัพยากรบุคคล
กลยุทธ์ ๔.๒ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพในด้านการจัดการฐานข้อมูลพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต กลยุทธ์ ๓.๑. รณรงค์ให้มีวัฒนธรรมการทำงานแบบบูรณาการ ๓.๒. ส่งเสริมและพัฒนาความรู้เกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้เพื่อการวิเคราะห์ และจัดการข้อมูล
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ	
กลยุทธ์ ๕.๑ การบริหารจัดการประมุลอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ บูรณาการข้อมูลเพื่อให้ได้ฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ทันสมัย อ้างอิงในการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพได้ กลยุทธ์ ๒.๑. การเชื่อมต่อระบบประมุลให้เป็นหนึ่งเดียว โดยไม่แยกตามประเภท ๒.๒. การเชื่อมต่อฐานข้อมูลหมายเลขทะเบียนรถกับระบบงานของกรมฯ ที่เกี่ยวกับการดำเนินการทางทะเบียนรถ
กลยุทธ์ ๕.๒ การจัดเก็บรายได้จากการประมุลอย่างมีประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ บริหารจัดการข้อมูลการจัดสรรงบฯ อย่างเป็นระบบ ทันต่อเหตุการณ์ กลยุทธ์ ๑.๑. เพิ่มกระบวนการจัดการข้อมูลในทุกกระบวนการดำเนินงาน ๑.๒. ศึกษา วิเคราะห์การจัดหมวดหมู่ของข้อมูล เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน ๑.๓. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาปรับใช้

ภาพรวม แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

วิสัยทัศน์ กปถ.	วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All				
ยุทธศาสตร์ กปถ.	การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง	การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
ยุทธศาสตร์ พัฒนาระบบฯ	บริหารจัดการข้อมูลการจัดสรรงบประมาณอย่างเป็นระบบทันต่อเหตุการณ์		บูรณาการข้อมูลเพื่อให้ได้ฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ทันสมัย อ้างอิงในการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพได้		ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพในด้านการจัดการฐานข้อมูลพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
เป้าประสงค์	1. มีการจัดเก็บข้อมูลการจัดสรรงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ 2. มีระบบฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ 3. มีข้อมูลเพียงพอที่สนับสนุนต่อการตัดสินใจของผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		1. ระบบประมวลหมายเลขทะเบียนรถทุกประเภทมีความเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน 2. มีฐานข้อมูลการดำเนินการทางทะเบียนรถที่เป็นปัจจุบันของหมายเลขทะเบียนรถที่ประมวล 3. มีฐานข้อมูลผู้พิการที่เชื่อมต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์		1. บุคลากรมีความเข้าใจในข้อมูลและสามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ 2. บุคลากรสามารถใช้เทคโนโลยีที่มีเพื่อยกระดับการพัฒนาคุณภาพงานโดยเฉพาะด้านการวิเคราะห์ประมวลข้อมูล 3. มีวัฒนธรรมในการบูรณาการข้อมูลเพื่อประโยชน์ในการวางแผนงาน
กลยุทธ์	1.1. เพิ่มกระบวนการจัดการข้อมูลในทุกกระบวนการดำเนินงาน 1.2. ศึกษา วิเคราะห์การจัดหมวดหมู่ของข้อมูล เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน 1.3. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาปรับใช้ 1.4. พัฒนาช่องทางการเข้าถึงข้อมูลให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้		2.1. การเชื่อมต่อระบบประมวลให้เป็นหนึ่งเดียว โดยไม่แยกตามประเภทรถ 2.2. การเชื่อมต่อฐานข้อมูลหมายเลขทะเบียนรถกับระบบงานของกรมฯ ที่เกี่ยวกับการดำเนินการทางทะเบียนรถ 2.3. เชื่อมต่อฐานข้อมูลผู้พิการที่ได้รับจัดสรรค่าอุปกรณ์ฯ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		3.1. รมรณงคใ้มีวัฒนธรรมการทำงานแบบบูรณาการ 3.2. ส่งเสริมและพัฒนาความรู้เกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้เพื่อการวิเคราะห์ และจัดการข้อมูล

- การแปลงแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เป็น “แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศประจำปีบัญชี ๒๕๖๓

แผนงาน/โครงการ	ระดับเป้าหมาย					น้ำหนัก
	๑	๒	๓	๔	๕	
๑. ระบบงานเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบกผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์ ตัวชี้วัด– ระดับความสำเร็จของการเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบกผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์ ผู้รับผิดชอบ – สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (หัวหน้างานประมวลหมายเลขทะเบียนรถ หัวหน้างานแผนงานโครงการ และหัวหน้างานติดตามและประเมินผล) ระยะเวลา ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ – ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓	ปรับเปลี่ยนระบบการชำระเงินของกองทุนฯ ให้มีความพร้อมต่อการเชื่อมต่อกับระบบ MDM	-	ระบบงานเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์บางส่วน	-	การเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์ครบถ้วน	๔๐

แผนงาน/โครงการ	ระดับเป้าหมาย					น้ำหนัก
	๑	๒	๓	๔	๕	
๒. ระบบการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับอนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้ ตัวชี้วัด (KPIs) – ระดับความสำเร็จของการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับอนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้ ผู้รับผิดชอบ – สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (หัวหน้างานประมวลหมายเลขทะเบียนรถ หัวหน้างานแผนงานโครงการ และหัวหน้างานติดตามและประเมินผล) ระยะเวลา ๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓	มีการแบ่งระดับการเข้าถึง/แก้ไขข้อมูล	-	แสดงชื่อผู้แก้ไข/เพิ่มเติมข้อมูลล่าสุดได้	-	แสดงรายการประวัติการเปลี่ยนแปลงข้อมูลทั้งหมด	๓๐

แผนงาน/โครงการ	ระดับเป้าหมาย					น้ำหนัก
	๑	๒	๓	๔	๕	
๓. ระบบสามารถรองรับการสร้างใบนำจ่ายเงิน View Payments สำหรับจ่ายเงินผ่านระบบธนาคารในรูปแบบต่างๆที่ผู้รับจ้างกำหนด ตัวชี้วัด (KPIs) – รูปแบบการรองรับการชำระเงินผ่านระบบธนาคาร ผู้รับผิดชอบ – สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (หัวหน้างานประมุขหมายเลขทะเบียนรถ หัวหน้างานแผนงานโครงการ และหัวหน้างานติดตามและประเมินผล) ระยะเวลา ๑ มิถุนายน ๒๕๖๓ – ๓๑ กันยายน ๒๕๖๓	คณะกรรมการกองทุนฯ และ/หรือ คณะอนุกรรมการฯ กปถ. เข้าร่วมการประชุม ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐	-	คณะกรรมการกองทุนฯ และ/หรือ คณะอนุกรรมการฯ กปถ. เข้าร่วมการประชุม ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	-	คณะกรรมการกองทุนฯ และ/หรือ คณะอนุกรรมการฯ กปถ. เข้าร่วมการประชุม ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	๓๐



**แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ
กองทุนเพื่อความปłodกัยในการใช้รถใช้ถนน
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563**

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ได้จัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ซึ่งจัดทำขึ้นโดยเป็นการดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมการดำเนินงานของกองทุนฯ ในปัจจุบัน และสนับสนุนการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ และพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ บริหารจัดการข้อมูลการจัดสรรงบประมาณอย่างเป็นระบบ ทันต่อเหตุการณ์

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ บูรณาการข้อมูลเพื่อให้ได้ฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ทันสมัย อ้างอิงในการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพได้

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพในด้านการจัดการฐานข้อมูลพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

โดยได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ พร้อมตัวชี้วัด/เป้าหมาย ตลอดจนกำหนดแผนงาน/โครงการ เพื่รองรับแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ซึ่งมุ่งหวังให้การบริหารทรัพยากรบุคคลของกองทุนฯ มีการพัฒนาอย่างสอดคล้องต่อเนื่อง พร้อมผลักดันยุทธศาสตร์กองทุนฯ ให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ และรองรับการเปลี่ยนแปลงทั้งปัจจัยภายในและภายนอก รวมทั้งสิ้น ๓ ด้าน ดังนี้

๑. เพิ่มประสิทธิภาพการวัดและการประเมินผลการดำเนินงาน

๑.๑ เพิ่มกระบวนการจัดการข้อมูลในทุกกระบวนการดำเนินงาน

๑.๒ ศึกษา วิเคราะห์การจัดหมวดหมู่ของข้อมูล เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานทั้ง ภายใน และภายนอกหน่วยงาน

๑.๓ ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาปรับใช้

๑.๔ พัฒนาช่องทางการเข้าถึงข้อมูลให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริหาร ผู้ใช้งาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้

๒. บูรณาการข้อมูลเพื่อให้ได้ฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ทันสมัย อ้างอิงในการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๑ การเชื่อมต่อระบบประมวลให้เป็นหนึ่งเดียว โดยไม่แยกตามประเภทรถ

๒.๒ การเชื่อมต่อฐานข้อมูลหมายเลขทะเบียนรถกับระบบงานของกรมฯ ที่เกี่ยวกับการดำเนินการทางทะเบียนรถ

๒.๓ เชื่อมต่อฐานข้อมูลผู้พิการที่ได้รับจัดสรรค่าอุปกรณ์ฯ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓. ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพในด้านการจัดการฐานข้อมูลพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

๓.๑ อบรมฯ ให้มีวัฒนธรรมการทำงานแบบบูรณาการ

๓.๒ ส่งเสริมและพัฒนาความรู้เกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้เพื่อการวิเคราะห์ และจัดการข้อมูล

โดยกองทุนฯ ได้จัดสรรงบประมาณรวมในการจ้างบำรุงรักษาและปรับปรุงระบบงานกองทุนฯ รวม ๑,๙๙๙,๐๐๐ บาท (หนึ่งล้านเก้าแสนเก้าหมื่นเก้าพันบาทถ้วน) ทั้งนี้ มีแผนการปรับปรุงระบบจำนวน ๓ ระบบมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้แก่

๑. การดำเนินงานระบบงานเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบก ผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์
๒. ระบบการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับอนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้
๓. ระบบสามารถรองรับการสร้างใบนำจ่ายเงิน View Payments สำหรับจ่ายเงิน ผ่านระบบธนาคารในรูปแบบต่าง ๆ ที่ผู้รับจ้างกำหนด

๑. ระบบงานเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบกผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์

ระยะเวลาดำเนินงาน : ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ – ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓

งบประมาณ : ๑,๙๙๙,๐๐๐ บาท (งบประมาณรวมในการจ้างบำรุงรักษาและปรับปรุงระบบงาน)

ผู้รับผิดชอบ : สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
(หัวหน้างานประมุขหมายเลขทะเบียนรถ หัวหน้างานแผนงานโครงการ
และหัวหน้างานติดตามและประเมินผล)

เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กองทุนฯ : ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

รายละเอียดแผนงาน

วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มความถูกต้องแม่นยำในการบันทึกข้อมูล และเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการตรวจสอบข้อมูล

ตัวชี้วัด (KPI)

ระดับความสำเร็จของการเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบกผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์

เกณฑ์การประเมินผล

แผนงาน	ระดับเป้าหมาย					น้ำหนัก
	๑	๒	๓	๔	๕	
ระบบงานเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบกผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์	ปรับเปลี่ยนระบบการชำระเงินของกองทุนฯ ให้มีความพร้อมต่อการเชื่อมต่อกับระบบ MDM	-	ระบบงานเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์ บางส่วน	-	การเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์ ครบถ้วน	๔๐

ขั้นตอนการดำเนินงาน

- กำหนดรูปแบบ พร้อมทั้งแนวทางในการดำเนินการ
- ดำเนินการเชื่อมต่อระบบ และทดลองใช้งาน
- ปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่พบ ก่อนเริ่มใช้งานจริง

ผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์

[illegible]

๒. ระบบการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับอนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้

ระยะเวลาดำเนินงาน :	๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓
งบประมาณ :	๑,๙๙๙,๐๐๐ บาท (งบประมาณรวมในการจ้างบำรุงรักษาและปรับปรุงระบบงาน)
ผู้รับผิดชอบ :	สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (หัวหน้างานประมุลหมายเลขทะเบียนรถ หัวหน้างานแผนงานโครงการ และหัวหน้างานติดตามและประเมินผล)
เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กองทุนฯ :	ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

รายละเอียดแผนงาน

วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการบันทึกและเข้าถึงข้อมูล และป้องกันความผิดพลาดในการบันทึก/แก้ไขข้อมูล

ตัวชี้วัด (KPI)

ระดับความสำเร็จของการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับอนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้

เกณฑ์การประเมินผล

แผนงาน	ระดับเป้าหมาย					น้ำหนัก
	๑	๒	๓	๔	๕	
ระบบการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับอนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้	มีการแบ่งระดับการเข้าถึง/แก้ไขข้อมูล	-	แสดงชื่อผู้แก้ไข/เพิ่มเติมข้อมูลล่าสุดได้	-	แสดงรายการประวัติการเปลี่ยนแปลงข้อมูลทั้งหมด	๓๐

ขั้นตอนการดำเนินงาน

- กำหนดรูปแบบ พร้อมทั้งแนวทางในการดำเนินการ
- ดำเนินการเชื่อมต่อระบบ และทดลองใช้งาน
- ปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่พบ ก่อนเริ่มใช้งานจริง

กิจกรรมการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ												งบประมาณ
	พ.ศ. ๒๕๖๒			พ.ศ. ๒๕๖๓									
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
กิจกรรม : ระบบการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับอนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้ โดยดำเนินการ ดังนี้													๑,๙๔๙,๐๐๐ บาท (งบประมาณรวมในการจ้างบำรุงรักษา และปรับปรุงระบบงาน)
๑. กำหนดรูปแบบ พร้อมทั้งแนวทางในการดำเนินการ													
๒. ดำเนินการเชื่อมต่อระบบ และทดลองใช้งาน													
๓. ปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่พบ ก่อนเริ่มใช้งานจริง													

๓. ระบบสามารถรองรับการสร้างใบนำจ่ายเงิน View Payments สำหรับจ่ายเงินผ่านระบบธนาคารในรูปแบบต่างๆที่ผู้รับจ้างกำหนด

ระยะเวลาดำเนินงาน :	๑ มิถุนายน ๒๕๖๓ – ๓๑ กันยายน ๒๕๖๓
งบประมาณ :	๑,๙๙๙,๐๐๐ บาท (งบประมาณรวมในการจ้างบำรุงรักษาและปรับปรุงระบบงาน)
ผู้รับผิดชอบ :	สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (หัวหน้างานประมูลหมายเลขทะเบียนรถ หัวหน้างานแผนงานโครงการ และหัวหน้างานติดตามและประเมินผล)
เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กองทุนฯ :	ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

รายละเอียดแผนงาน

วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้เข้าประมูลในการด้านการชำระเงินมัดจำ และการชำระเงินค่าประมูล

ตัวชี้วัด (KPI)

รูปแบบการรองรับการชำระเงินผ่านระบบธนาคาร

เกณฑ์การประเมินผล

แผนงาน	ระดับเป้าหมาย					น้ำหนัก
	๑	๒	๓	๔	๕	
ระบบสามารถรองรับการสร้างใบนำจ่ายเงิน View Payments สำหรับจ่ายเงิน ผ่านระบบธนาคารในรูปแบบต่างๆที่ผู้รับจ้างกำหนด	สามารถขอและชำระเงินผ่าน QR Code ที่กำหนดให้ได้	-	มีความเชื่อมต่อกับช่องทางการชำระเงินทั้งในรูปแบบเงินโอน	-	มีความเชื่อมต่อกับช่องทางการชำระเงินทั้งในรูปแบบเงินโอนและบัตรเครดิต	๓๐

ขั้นตอนการดำเนินงาน

๑. กำหนดรูปแบบ พร้อมทั้งแนวทางในการดำเนินการ
๒. ดำเนินการเชื่อมต่อระบบ และทดลองใช้งาน
๓. ปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่พบ ก่อนเริ่มใช้งานจริง

สำหรับจ่ายเงินผ่านระบบธนาคารในรูปแบบต่างๆที่ผู้รับจ้างกำหนด

[illegible]