



รายงานการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒)

สรุปผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้เริ่มจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีมาตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๒๘ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๒๗ สำหรับใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานของ กทพ. ให้สอดคล้องรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานของ กทพ. มุ่งไปในทิศทางเดียวกันกับแนวทางในการพัฒนาประเทศ ทั้งนี้ หลักการในการจัดทำแผนนั้น กทพ. กำหนดให้มีการทบทวน/ปรับปรุงแผนปฏิบัติการทุกปี (Rolling Plan) เพื่อให้มียุทธศาสตร์การดำเนินงานที่เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และที่คาดว่าจะเป็นไปได้ในอนาคต รวมทั้งสอดคล้องกับแนวทางการจัดทำงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน

ในการจัดทำแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ นั้น มีการกำหนดทิศทางองค์กร ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม เป้าประสงค์องค์กร และยุทธศาสตร์การดำเนินงานของ กทพ. ไว้อย่างชัดเจนสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศต่าง ๆ เช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) และนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินรวมทั้งนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและสามารถวัดผลตามวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งครอบคลุมตามหลักการบริหารงานในปัจจุบันแบบ Balanced Scorecard (BSC) ใน ๔ มุมมอง ได้แก่ ด้านคุณค่าองค์กรและการเงิน ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านกระบวนการทำงาน และด้านการเรียนรู้และพัฒนา รวมทั้งการบูรณาการระบบการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐศาสตร์หรือกำไรทางเศรษฐศาสตร์เข้ามาช่วยผลักดันความก้าวหน้า และสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรการบริหารความเสี่ยงการปรับปรุงการทำงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาไปสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้และนวัตกรรมที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพ สามารถดำเนินงานได้บรรลุเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ขององค์กรในที่สุด

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ กทพ. กำหนดทิศทางองค์กร ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

“มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยอย่างยั่งยืน”

ภารกิจ (Mission)

๑. จัดให้มี พัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย
๒. บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม
๓. บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม
๔. พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร

ค่านิยม (Core Value)

บริการที่ดี พัฒนาก้าวไกล ภาพลักษณ์ใสสะอาด

เป้าประสงค์องค์กร (Corporate Goal)

๑. ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง
๒. การบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย
๓. ทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพ
๔. เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลง
๕. มีการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษ อย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๑๑ ข้อ ครอบคลุมตามหลักการของ BSC ใน ๔ มุมมองสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์การดำเนินงานทั้ง ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

มุมมองตามหลักการ BSC	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์
ด้านคุณค่าองค์กรและการเงิน	๑. เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการแข่งขันในด้านคมนาคมของประเทศ ๒. บริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๒
ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๑. การให้บริการโครงข่ายที่ทั่วถึง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจร ๒. บริการมีคุณภาพ รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ ๓. ดำเนินกิจการโดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๓
ด้านกระบวนการทำงาน	๑. มีการพัฒนาเส้นทางใหม่ ๒. มีโครงสร้างและระบบงานที่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๔
ด้านการเรียนรู้และพัฒนา	๑. มีการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร ๒. ผู้นำระดับสูงมีศักยภาพขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายสู่การปฏิบัติได้จริง ๓. พัฒนา กทพ. สู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และประยุกต์ใช้ความรู้ให้เกิดนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง ๔. ระบุฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๔

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ มีการกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงาน เพื่อให้ทราบถึงเป้าหมายที่ กทพ. ต้องการบรรลุในแต่ละปีงบประมาณ ในช่วงระยะเวลาของแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ เพื่อมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายตามเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ขององค์กรในที่สุด และกำหนดวิธีการวัดและประเมินผลไว้อย่างชัดเจน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ประกอบด้วยตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร ตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒

สำหรับผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) สรุปได้ดังนี้

๑. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด รายละเอียดดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน	๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๘๙	๘๙	๙๔.๗๐	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สพว.
	๒. อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษต่อ การเดินทาง ๑๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้งต่อ ๑๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร) (คำนวณจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งปี หารด้วยปริมาณการเดินทางทั้งปีของทางพิเศษ จำนวน ๖ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัถยา และ กาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) แล้วนำมาหาค่าเฉลี่ย)	๑๐.๘๖ ไตรมาสที่ ๑ : ๑๐.๘๖ ๒ : ๑๐.๘๖ ๓ : ๑๐.๘๖ ๔ : ๑๐.๘๖	๑๐.๘๖	๙.๗๑	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝคจ.

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	๓. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท) <u>หมายเหตุ</u> : ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ผลการดำเนินงาน ไม่คำนวณรวม ค่าใช้จ่าย ๓ รายการ ได้แก่ ๑) ค่าใช้จ่ายตามคำพิพากษา ๕ เดือน (พฤษภาคม - กันยายน ๒๕๖๒) ๕๒.๙๐ ล้านบาท ๒) ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานจาก การปรับชดเชยการเลิกจ้างพนักงาน อายุงานเกิน ๒๐ ปี จาก ๓๐๐ วัน ปรับเป็น ๔๐๐ วัน ๓๖๓.๑๘ ล้านบาท ๓) ค่าใช้จ่ายงานพระราชพิธี ๑๘.๐๘ ล้านบาท	๗,๑๒๓.๗๐ ไตรมาสที่ ๑ : ๑,๘๕๐.๑๕ ๒ : ๓,๗๒๙.๕๘ ๓ : ๕,๓๖๕.๖๔ ๔ : ๗,๑๒๓.๗๐	๗,๑๒๓.๗๐	๗,๑๓๖.๒๒	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.
	๔. ระดับคะแนนภาพลักษณ์ในด้าน ความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. (หน่วยวัด : ระดับ) ระดับคะแนนผลการสำรวจ แบ่งเป็น ๕ ระดับ คือ ระดับดีมาก ๔.๒๑ - ๕.๐๐ ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐ ระดับปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐ ระดับพอใช้ ๑.๘๑ - ๒.๖๐ ระดับควรปรับปรุง ๑.๐๐ - ๑.๘๐	ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	ระดับดี ๓.๗๙	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สผว.

๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด รายละเอียดดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ผลประกอบการเติบโต อย่างมั่นคง	๑. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท) หมายเหตุ : ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ผลการดำเนินงาน ไม่คำนวณรวม ค่าใช้จ่าย ๓ รายการ ได้แก่ ๑) ค่าใช้จ่ายตามคำพิพากษา ๕ เดือน (พฤษภาคม - กันยายน ๒๕๖๒) ๕๒.๙๐ ล้านบาท ๒) ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานจาก การปรับชดเชยการเลิกจ้างพนักงาน อายุงานเกิน ๒๐ ปี จาก ๓๐๐ วัน ปรับเป็น ๔๐๐ วัน ๓๖๓.๑๘ ล้านบาท ๓) ค่าใช้จ่ายงานพระราชพิธี ๑๘.๐๘ ล้านบาท	๗,๑๒๓.๗๐ ไตรมาสที่ ๑ : ๑,๘๕๐.๑๕ ๒ : ๓,๗๒๙.๕๘ ๓ : ๕,๓๖๕.๖๔ ๔ : ๗,๑๒๓.๗๐	๗,๑๒๓.๗๐	๗,๑๓๖.๒๒	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.
การบริการอย่างมี คุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย	๒. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๘๙	๘๙	๙๔.๗๐	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สพว.
	๓. อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษต่อ การเดินทาง ๑๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้งต่อ ๑๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร) (คำนวณจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งปี หารด้วยปริมาณการเดินทางทั้งปีของทางพิเศษ จำนวน ๖ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัถยา และ กาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) แล้วนำมาหาค่าเฉลี่ย)	๑๐.๘๖ ไตรมาสที่ ๑ : ๑๐.๘๖ ๒ : ๑๐.๘๖ ๓ : ๑๐.๘๖ ๔ : ๑๐.๘๖	๑๐.๘๖	๑๐.๘๖	๙.๗๑	- เป็นไปตามเป้าหมาย

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ทางพิเศษและ สินทรัพย์ถูกใช้เต็ม ประสิทธิภาพ	<p>๔. ร้อยละของปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติในปีปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมาในทุกสายทาง (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ) (วัดผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เทียบกับไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๑</p> <p>- ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ไตรมาสที่ ๔ มีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ ๗๒๔,๑๓๑ เทียบ/วัน</p> <p>- เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ไตรมาสที่ ๔ มีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๒ จากปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ไตรมาสที่ ๔ ดังนั้นจะต้องมีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ ไม่น้อยกว่า ๘๑๑,๐๒๖ เทียบ/วัน)</p> <p>- เฉลิมมหานคร</p> <p>- ศรีรัช</p> <p>- ฉลองรัช</p> <p>- บูรพาวิถี</p> <p>- อุดรรัชยา</p> <p>- กาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)</p> <p>- ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร</p>	<p>เพิ่มขึ้น</p> <p>๑๒</p> <p>(๘๑๑,๐๒๖ เทียบ/วัน)</p>	<p>เพิ่มขึ้น</p> <p>๑๒</p> <p>(๘๑๑,๐๒๖ เทียบ/วัน)</p>	<p>เพิ่มขึ้น</p> <p>๗.๒๑</p> <p>(๗๗๖,๓๒๔ เทียบ/วัน)</p>	<p>- ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย</p> <p><u>แนวทางแก้ไข :</u></p> <p>กทพ. ได้จัดรายการส่งเสริมการใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ดังนี้</p> <p>๑. จัดทำโครงการ “ใช้ Easy Pass ปู๊ปปี้รับโชค Go To Japan” ในเดือนมิถุนายน - สิงหาคม ๒๕๖๒ เพื่อส่งเสริมการใช้งานบัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ให้มากยิ่งขึ้น</p> <p>๒. ลดค่าผ่านทางสำหรับผู้ขับรถ Easy Pass ๕ บาท/เที่ยว ที่ด่านฯ ดาวคะนอง และด่านฯ ประชาชื่น (ขาเข้า) ระหว่างเวลา ๐๕.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. ตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ (เฉพาะวันทำการ)</p> <p>๓. ลดการเติมเงินสำรองค่าผ่านทางพิเศษบัตร Easy Pass เริ่มแรกจากจำนวน ๑,๐๐๐ บาท เป็น ๕๐๐ บาท ตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นไป</p> <p>๔. จัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด เปิดจุดรับสมัครสมาชิกบัตร Easy Pass และรับเติมเงินสำรองค่าผ่านทางพิเศษบัตร Easy Pass นอกสถานที่</p>	<p>ผลจค.</p>

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
					<p>- ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ กทพ. มีแนวทางส่งเสริมการใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) เพิ่มเติม ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. การรับสมัครและเติมเงินบัตร Easy Pass ผ่านช่องทาง Application TrueMoney Wallet ตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ เป็นต้นไป ๒. โครงการการให้ส่วนลดค่าผ่านทางสำหรับระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ 	
	๕. จำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๒๖๘.๐๗ ไตรมาสที่ ๑ : ๗๐ ๒ : ๑๔๐ ๓ : ๒๑๐ ๔ : ๒๖๘.๐๗	๒๖๘.๐๗	๒๘๓.๓๗	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกส.
เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลง	๖. จำนวนผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการหรือมาตรฐานที่สามารถนำมาพัฒนางานของ กทพ. ได้อย่างเป็นรูปธรรม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : เรื่อง)	๒	๒	๒	<p>- เป็นไปตามเป้าหมาย โดยได้นำผลงานวิจัยมาพัฒนางานของ กทพ. จำนวน ๒ เรื่อง ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. การประเมินจุดเสี่ยงอุบัติเหตุบนทางพิเศษ ด้วยวิธี Rate Quality Control และมาตรการแก้ไขด้วยป้ายเตือนความเร็ว (Your Speed Warning Sign) ๒. การประเมินผลกระทบด้านจราจรของด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษอโศก ๔ ทางพิเศษศรีรัช ก่อนและหลังการประยุกต์ใช้มาตรการลดราคาค่าผ่านทาง 	กทพ.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
มีการบริหารงานตาม หลักธรรมาภิบาล	๗. ระดับคะแนนภาพลักษณ์ในด้าน ความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. (หน่วยวัด : ระดับ) ระดับคะแนนผลการสำรวจ แบ่งเป็น ๕ ระดับ คือ ระดับดีมาก ๔.๒๑ - ๕.๐๐ ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐ ระดับปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐ ระดับพอใช้ ๑.๘๑ - ๒.๖๐ ระดับควรปรับปรุง ๑.๐๐ - ๑.๘๐	ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	ระดับดี ๓.๗๙	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สผว.

สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์และตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร

กทพ. ดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) และมีผลการดำเนินงานที่สามารถบรรลุผลลัพธ์ตามวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์องค์กร กล่าวคือ กทพ. มีการบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย จากร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวมที่มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๙๔.๗๐ มากกว่าเป้าหมายที่กำหนด และจากอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษที่มีผลการดำเนินงาน ๙.๗๑ ครั้งต่อ ๑๐๐ กิโลเมตร ไม่เกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในส่วนของการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงและมีการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลนั้น กทพ. มีผลการดำเนินงานที่ดี ดังจะเห็นได้จาก กทพ. มีจำนวนผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการ หรือมาตรฐานที่สามารถนำมาพัฒนางานของ กทพ. ได้อย่างเป็นรูปธรรม จำนวน ๒ เรื่อง และมีระดับคะแนนภาพลักษณ์ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. อยู่ในระดับดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ สำหรับในส่วนของผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคงนั้น หากไม่รวมค่าใช้จ่ายจากเหตุปัจจัยภายนอก ๓ รายการ ได้แก่ ๑) ค่าใช้จ่ายตามคำพิพากษา ๕ เดือน (พฤษภาคม - กันยายน ๒๕๖๒) ๕๒.๙๐ ล้านบาท ๒) ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานจากการปรับลดเซกการเลิกจ้างพนักงานอายุงานเกิน ๒๐ ปี จาก ๓๐๐ วัน ปรับเป็น ๔๐๐ วัน ๓๖๓.๑๘ ล้านบาท และ ๓) ค่าใช้จ่ายงานพระราชพิธี ๑๘.๐๘ ล้านบาท กทพ. ยังคงมีกำไรสุทธิเป็นไปเป้าหมายที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของทางพิเศษและสินทรัพย์ที่ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพนั้น แม้ว่า กทพ. จะมีจำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษ เท่ากับ ๒๘๓.๓๗ ล้านบาท เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติในปีปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมาในทุกสายทาง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๒๑ น้อยกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ กทพ. จึงได้จัดรายงานส่งเสริมการใช้บัตรอัตโนมัติ Easy Pass อย่างต่อเนื่อง เพื่อผลักดันให้ปริมาณจราจรที่ใช้ Easy Pass เพิ่มขึ้นและมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป

๓. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๒๙ ตัวชี้วัด)

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ กำหนดตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๓๐ ตัวชี้วัด ไม่ประเมินผลการดำเนินงาน ๑ ตัวชี้วัด ได้แก่ ร้อยละของโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษได้ เนื่องจากไม่มีโครงการที่ต้องดำเนินการ ทำให้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) สามารถวัดผลการดำเนินงานได้ทั้งสิ้น ๒๙ ตัวชี้วัด เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๓ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๗๙.๓๑) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๒๐.๖๙) สรุปได้ดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๙ ตัวชี้วัด)

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	รวม (ตัวชี้วัด)
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๑) เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการแข่งขันในด้านคมนาคมของประเทศ	๒	๒	๔
	๒) การให้บริการโครงข่ายที่ทั่วถึงเพื่อบรรเทาปัญหาจราจร ๓) มีการพัฒนาเส้นทางใหม่ ๔) บริการมีคุณภาพรวดเร็วปลอดภัยเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ	๔	-	๔
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๕) บริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	๒	๓	๕
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๖) ดำเนินกิจการโดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	๒	-	๒
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๗) มีโครงสร้างและระบบงานที่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน	๓	-	๓
	๘) มีการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร	๖	-	๖
	๙) ผู้นำระดับสูงมีศักยภาพการขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายสู่การปฏิบัติได้จริง	๑	-	๑
	๑๐) พัฒนา กทพ. สู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และประยุกต์ใช้ความรู้ให้เกิดนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง	๒	-	๒
	๑๑) ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	๑	๑	๒
รวม		๒๓ (ร้อยละ ๗๙.๓๑)	๖ (ร้อยละ ๒๐.๖๙)	๒๙

สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๙ ตัวชี้วัด)

กทพ. ได้ดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๔ ยุทธศาสตร์ และมีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ ๗๙.๓๑ (เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๓ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด รวม ๒๙ ตัวชี้วัด) สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน

ประกอบด้วย ๔ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๘ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. การดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายใหม่ได้แล้วเสร็จเทียบกับแผนการดำเนินงานทั้งหมด ๑๐ โครงการ เป้าหมาย ๑๐ โครงการ ผลงาน ๖ โครงการ โดยมีโครงการที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ โครงการ ได้แก่

- ๑) การดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต (ผนผ.)
- ๒) การดำเนินงานโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ผกท.)
- ๓) การดำเนินงานออกแบบรายละเอียดและงานก่อสร้างโครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี (ผกท.)
- ๔) การดำเนินงานออกแบบรายละเอียดและงานก่อสร้างโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อารณรังค์ (S1) (ผกท.)

๒. รายได้ค่าผ่านทาง เป้าหมาย ๑๔,๖๕๑.๖๕ ล้านบาท ผลงาน ๑๔,๖๑๔.๙๐ ล้านบาท โดยแม้ว่า กทพ. จะมีรายได้ค่าผ่านทางในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ น้อยกว่าเป้าหมาย ๓๖.๓๕ ล้านบาท แต่ยังมีรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น ๗๓.๖๒ ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ในช่วงเวลาเดียวกัน (๑๔,๕๔๑.๒๘ ล้านบาท)

ทั้งนี้ กทพ. ได้กำหนดแนวทางแก้ไขระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

แนวทางแก้ไข : ระยะสั้น ดำเนินการปรับปรุงการให้บริการบนทางพิเศษ ดังนี้

- ๑) พัฒนาและปรับปรุงระบบการชำระค่าบริการทางพิเศษอัตโนมัติตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ
- ๒) ป้องกันและแก้ปัญหากรณีเกิดรถขัดข้องบนทางพิเศษ เช่น การรณรงค์ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมก่อนใช้ทางพิเศษ โดยประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) และการใช้กล้อง CCTV บันทึกรายละเอียดและตรวจสอบรถขัดข้องบนทางพิเศษ พร้อมทั้งจัดเตรียมรถกู้ภัย รถยกประจำจุดที่เหมาะสมในชั่วโมงเร่งด่วน โดยมีการกำหนดเป้าหมายระยะเวลาการเข้าถึงจุดรถขัดข้องบนทางพิเศษ เพื่อสามารถให้ความช่วยเหลือได้โดยเร็ว

๓) แก้ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ

ทั้งนี้ การดำเนินการปรับปรุงการให้บริการบนทางพิเศษดังกล่าวจะส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษเพิ่มมากขึ้น และนำมาซึ่งรายได้ค่าผ่านทางพิเศษที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

แนวทางแก้ไข : ระยะยาว ดำเนินการขยายโครงข่ายทางพิเศษในอนาคต เช่น โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๕ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติในปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมาในทุกสายทาง เป้าหมาย เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๒ (๘๑๑,๐๒๖ เทียว/วัน) ผลงาน เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๗.๒๑ (๗๗๖,๓๒๔ เทียว/วัน) โดยมีรายละเอียดดังกล่าวแล้วในตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร

๒. ร้อยละของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป้าหมาย ไม่เกิน ร้อยละ ๓๐ ผลงาน ร้อยละ ๓๐.๑๒ โดย กทพ. มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ๔,๙๐๙.๑๕ ล้านบาท (ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล ๓,๕๓๔.๙๕ ล้านบาท และค่าใช้จ่ายสำนักงาน ๑,๓๗๔.๒๐ ล้านบาท) และรายได้จากการดำเนินงาน ๑๔,๖๑๔.๙๐ ล้านบาท ทำให้ กทพ. มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อรายได้จากการดำเนินงาน คิดเป็น ร้อยละ ๓๓.๕๙ ทั้งนี้ หากไม่คำนวณรวมค่าใช้จ่ายที่เกิดจากเหตุปัจจัยภายนอกที่ กทพ. ไม่สามารถควบคุมได้ ๓ รายการ ได้แก่ ๑) ค่าใช้จ่ายตามคำพิพากษา ๑๒๖.๒๐ ล้านบาท ๒) ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานจากการปรับลดเซยกการเลิกจ้างพนักงานอายุงานเกิน ๒๐ ปี จาก ๓๐๐ วัน ปรับเป็น ๔๐๐ วัน ๓๖๓.๑๘ ล้านบาท และ ๓) ค่าใช้จ่ายงานพระราชพิธี ๑๘.๐๘ ล้านบาท จะทำให้ กทพ. มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อรายได้จากการดำเนินงาน คิดเป็น ร้อยละ ๓๐.๑๒

แนวทางแก้ไข :

๑) ทบทวนและจัดลำดับความสำคัญของงานเพื่อให้การใช้จ่ายเงินงบประมาณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล คุ้มค่า รวมถึงพิจารณาถึงความจำเป็นของงานหรือโครงการต่าง ๆ ที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณไปแล้ว หากเห็นว่าสามารถชะลอการดำเนินงานไปปีงบประมาณอื่นหรือยกเลิกในกรณีหมดความจำเป็น

๒) ควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเคร่งครัด โดยให้การใช้จ่ายเงินงบประมาณเป็นไปอย่างประหยัดเท่าที่จำเป็นและเหมาะสม โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ได้รับที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อ กทพ.

๓. ร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน เป้าหมาย ร้อยละ ๙๕ (๕,๘๙๓.๐๒ ล้านบาท) ผลงาน ร้อยละ ๒๖.๔๒ (๑,๖๓๘.๘๔ ล้านบาท) เบิกจ่ายล่าช้ากว่าเป้าหมาย จำนวน ๔,๕๖๔.๓๔ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยรายการสำคัญที่มีมูลค่าเกิน ๑๐ ล้านบาทขึ้นไป ดังนี้

งบประมาณลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ

๑) ค่าก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. แผนเบิกจ่าย ๑,๒๘๑.๕๗ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๕๙๗.๑๗ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๖๘๔.๔๐ ล้านบาท

๒) ค่าก่อสร้างฐานรากและเสาตอม่อ จำนวน ๘ ฐาน พร้อมทั้งโครงสร้างสะพานส่วนบน แผนเบิกจ่าย ๑๙๑.๕๔ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๔๖.๐๓ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๑๔๕.๕๑ ล้านบาท

๓) เครื่องใช้สำนักงาน (อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.) แผนเบิกจ่าย ๔๘.๑๒ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย

๔) ปรับปรุงผิวจราจรและรอยต่อบนทางพิเศษเฉลิมมหานครสายดินแดง - ท่าเรือ แผนเบิกจ่าย ๔๔.๕๐ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๓.๘๐ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๔๐.๗๐ ล้านบาท

- ๕) ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี แผนเบิกจ่าย ๔๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๖) อุปกรณ์ Portable ETC/MTC แผนเบิกจ่าย ๓๙ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๗) เสริมกำลังฐานรากทางพิเศษบูรพาวิถี แผนเบิกจ่าย ๓๕.๑๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๘) ค่า K งานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. แผนเบิกจ่าย ๓๒.๒๘ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๙) อุปกรณ์เครื่องกั้นช่องทางอัตโนมัติพร้อมติดตั้ง แผนเบิกจ่าย ๒๘.๕๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๐) ศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๔ แผนเบิกจ่าย ๒๗.๕๐ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๘.๗๖ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๑๘.๗๔ ล้านบาท
- ๑๑) งานตรวจสอบสะพานพระราม ๙ รอบ ๓๕ ปี แผนเบิกจ่าย ๑๘ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๒) งานทบทวนออกแบบรายละเอียดโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนทดแทนตอน N1 แผนเบิกจ่าย ๔๐.๐๗ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๒๘.๔๐ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๑๑.๖๗ ล้านบาท
- ๑๓) การติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) ทางพิเศษฉลองรัช แผนเบิกจ่าย ๑๑.๒๕ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๔) งานสำรวจและออกแบบรายละเอียดการเปลี่ยนแผ่นยางรองคานทางพิเศษเฉลิมมหานคร แผนเบิกจ่าย ๑๐.๕๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๕) ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. แผนเบิกจ่าย ๓๓.๑๑ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๒๒.๘๕๐ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๑๐.๒๖ ล้านบาท

- ๑๖) ปรับปรุงอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางทางพิเศษเฉลิมมหานคร แผนเบิกจ่าย ๑๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๑๗) ปรับปรุงพื้นที่ปฏิบัติงานบริเวณรอบอาคารโรงซ่อมพร้อมหลังคา แผนเบิกจ่าย ๑๐ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย

งบลงทุนที่ทำเป็นโครงการ

โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

- ๑) ค่าก่อสร้าง แผนเบิกจ่าย ๒,๙๑๒.๒๗ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย
- ๒) ค่าดอกเบี้ยและธรรมเนียมเงินกู้เพื่อก่อสร้าง แผนเบิกจ่าย ๒๓๔.๙๙ ล้านบาท ยังไม่มีการเบิกจ่าย

แนวทางแก้ไข :

๑) ให้หน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ติดตามและกำกับการดำเนินงานในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะรายการที่ยังจัดทำร่าง TOR ไม่เสร็จ และรายการที่ยังอยู่ในขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง สำหรับรายการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานนั้น ให้หน่วยงานควบคุมติดตามงาน และกำกับบริษัทผู้รับจ้างให้ดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนอย่างเคร่งครัด รวมทั้งประสานกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องที่มีผลกระทบต่อการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนอย่างต่อเนื่อง

๒) กำกับ ติดตาม และเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณของ กทพ. โดยคณะกรรมการติดตามและเร่งรัดการใช้จ่ายเงินงบประมาณและคณะอนุกรรมการกลั่นกรองและกำกับเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปีของ กทพ.

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

ประกอบด้วย ๕ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๑๕ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๔ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการพัฒนาดิจิทัลประจำปีงบประมาณ เทียบกับแผนพัฒนาดิจิทัล เพื่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ (EXAT-ICT 4.0) เป้าหมาย ร้อยละ ๘๕ ผลงาน ร้อยละ ๘๐.๖๕ เนื่องจากมีโครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ โครงการ จากทั้งหมด ๓๑ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บนทางพิเศษ (กทพ.)

๒. โครงการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (ฝจค.)

๓. โครงการเพิ่มช่องทางหรือรูปแบบการเติมเงินสำรองค่าผ่านทาง (ช้อย่อย : หน่วยงาน : บริษัท เคาน์เตอร์เซอร์วิส จำกัด ช่องทางเติมเงิน : Mobile Application) (ฝจค.)

๔. โครงการพัฒนาระบบงานภูมิสารสนเทศทางพิเศษ (ฝสท.)

๕. โครงการปรับปรุงกระบวนการทำงานหลักในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการลูกค้า (ช้อย่อย : กระบวนการทำงาน : เพิ่มช่องทางการสมัครบัตร Easy Pass) (ฝจค.)

๖. โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๔ (กทพ.)

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการให้บริการและการบริหารจัดการองค์กร จะกำกับ ดูแล ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานของโครงการตามแผนพัฒนาดิจิทัล เพื่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ (EXAT-ICT 4.0) และแผนปฏิบัติการพัฒนาดิจิทัล ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ต่อไป

๔. ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑๐๘ แผนงาน/โครงการ)

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ กำหนดแผนงาน/โครงการ ๑๑๐ แผนงาน/โครงการ ไม่ประเมินผลการดำเนินงาน ๒ แผนงาน/โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และแผนงานการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ ภายหลังสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน ทำให้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) สามารถวัดผลการดำเนินงานได้ทั้งสิ้น ๑๐๘ แผนงาน/โครงการ เป็นไปตามเป้าหมาย ๙๖ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๘.๘๙) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๒ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๑.๑๑) สรุปได้ดังตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑๐๘ แผนงาน/โครงการ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒		
		รวม	เป็นไปตามเป้าหมาย (แผนงาน/โครงการ)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (แผนงาน/โครงการ)
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๗ กลยุทธ์	๓๔ แผนงาน/โครงการ	๒๘ แผนงาน/โครงการ	๖ แผนงาน/โครงการ
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๕ กลยุทธ์	๑๔ แผนงาน/โครงการ	๑๒ แผนงาน/โครงการ	๒ แผนงาน/โครงการ
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๓ กลยุทธ์	๙ แผนงาน/โครงการ	๙ แผนงาน/โครงการ	- แผนงาน/โครงการ
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๑๓ กลยุทธ์	๕๑ แผนงาน/โครงการ	๔๗ แผนงาน/โครงการ	๔ แผนงาน/โครงการ
รวม	๒๘ กลยุทธ์	๑๐๘ แผนงาน/โครงการ	๙๖ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๘.๘๙)	๑๒ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๑.๑๑)

สรุปผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑๐๘ แผนงาน/โครงการ)

แผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ กำหนดกลยุทธ์ที่สอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๔ ยุทธศาสตร์รวมทั้งสิ้น ๒๘ กลยุทธ์ ๑๑๐ แผนงาน/โครงการ ไม่ประเมินผลการดำเนินงาน ๒ แผนงาน/โครงการ วัดผลการดำเนินงานได้ทั้งสิ้น ๑๐๘ แผนงาน/โครงการ โดยมีผลการดำเนินงานปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) เป็นไปตามเป้าหมาย ๙๖ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๘.๘๙) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๒ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๑.๑๑) สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน

ประกอบด้วย ๗ กลยุทธ์ ๓๔ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๘ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต พิจารณาร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๖๐ เนื่องจากในขั้นตอนการขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ตได้พบว่าพื้นที่ที่ขออนุญาตบางส่วนอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติที่กรมป่าไม้ได้ส่งมอบให้สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม จึงได้ประสานไปยังสำนักงานการปฏิรูปที่ดินจังหวัดภูเก็ตเพื่อร่วมตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติม จึงทำให้กระบวนการขออนุญาตใช้เวลามากขึ้น ซึ่งคาดว่าจะสามารถขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ได้ในเดือนเมษายน ๒๕๖๓ จากนั้นสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

(สคร.) จะนำเสนอคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุน และนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบได้ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งหาก ครม. ให้ความเห็นชอบแล้วจึงจะสามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนได้ โดยคาดว่า ผวก. อนุมัติดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนแล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ซึ่งจะดำเนินกระบวนการจ้างที่ปรึกษาให้แล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๓ และลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาได้ภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓

๒. โครงการขยายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๗๕ เนื่องจากไม่สามารถเสนอคณะกรรมการ กทพ. เพื่อเปลี่ยนแปลงแนวทางการลงทุนโครงการได้ภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๒ ตามแผนงานที่กำหนดไว้ได้ เนื่องจาก กทพ. ยังอยู่ระหว่างการเจรจากับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ซึ่งเป็นเอกชนผู้รับสัมปทานเดิมตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

แนวทางแก้ไข : กทพ. ได้จัดส่งข้อมูลรูปแบบการลงทุนโครงการขยายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และข้อมูลเพิ่มเติมในประเด็นต่าง ๆ ให้ BEM เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างรอผลการพิจารณาจาก BEM ทั้งนี้ ในกรณีที่ BEM ปฏิเสธการร่วมลงทุนโครงการขยายทางเชื่อมฯ กทพ. จะเปลี่ยนแนวทางการลงทุนเป็น “โครงการขยายทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนทดแทน ตอน N1” ทั้งนี้ กทพ. จะเป็นผู้ดำเนินการลงทุนเอง และคาดว่าจะสามารถเสนอคณะกรรมการ กทพ. เพื่อเปลี่ยนแปลงแนวทางการลงทุนโครงการได้ในเดือนมกราคม ๒๕๖๓

๓. งานออกแบบรายละเอียดและงานก่อสร้างโครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดและงานก่อสร้างโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐ ผลงาน ร้อยละ ๐ เนื่องจากไม่สามารถเริ่มงานออกแบบรายละเอียดโครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับถนนเลี้ยวเมืองชลบุรีในเดือนกันยายน ๒๕๖๒ ตามแผนงานที่กำหนดไว้ได้ โดย กทพ. ได้มีหนังสือเชิญผู้ยื่นข้อเสนอเพื่อการว่าจ้างเป็นผู้ให้บริการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ เมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๖๒ ซึ่งมีผู้ยื่นข้อเสนอ จำนวน ๔ ราย แต่เนื่องจากในการกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ โดยใช้หลักเกณฑ์คุณภาพนั้น กทพ. ได้แบ่งข้อเสนอด้านเทคนิคเป็นเกณฑ์ย่อย แต่ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาการให้คะแนนของแต่ละเกณฑ์ย่อยโดยละเอียด ซึ่งไม่เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และตามคำวินิจฉัยของคณะกรรมการวินิจฉัย ปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ กรมบัญชีกลาง หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค (กวจ) ๐๔๐๕.๔/๓๕๓๓๐ ลงวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๒ ถึง ผู้บัญชาการทหารอากาศ ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาผลมาทราบในภายหลังจากที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไปแล้วนั้น เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมถึงคำวินิจฉัยของคณะกรรมการฯ ในข้างต้น จึงเห็นควรยกเลิกการดำเนินการจ้างออกแบบหรือควบคุมงานก่อสร้างโดยวิธีคัดเลือกโครงการฯ

แนวทางแก้ไข : กทพ. อยู่ระหว่างยกเลิกการดำเนินการจ้างออกแบบหรือควบคุมงานก่อสร้างโดยวิธีคัดเลือก โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี และจัดทำหนังสือแจ้งผู้ยื่นข้อเสนอ ๔ ราย ทราบ รวมทั้งอยู่ระหว่างการจัดทำร่างขอบเขตของงานใหม่อีกครั้ง ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มงานออกแบบรายละเอียดได้ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และเริ่มงานก่อสร้างได้ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔

๔. งานออกแบบรายละเอียดและงานก่อสร้างโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรงค์ (S1) พิจารณาร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานออกแบบรายละเอียดและงานก่อสร้างโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๕๐ เนื่องจากไม่สามารถจัดจ้างผู้ให้บริการออกแบบรายละเอียดโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรงค์ (S1) ในเดือนกันยายน ๒๕๖๒ ตามแผนงานที่กำหนดไว้ได้ โดย กทพ. ได้มีหนังสือเชิญผู้ยื่นข้อเสนอเพื่อการว่าจ้างเป็นผู้ให้บริการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ เมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ ซึ่งมีผู้ยื่นข้อเสนอเพียงรายเดียว ทำให้ต้องยกเลิกงานจ้างผู้ให้บริการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ โดยวิธีคัดเลือก และต้องดำเนินการจัดจ้างใหม่ ต่อมาในขั้นตอนการจัดทำร่างขอบเขตของงาน กทพ. ได้จัดทำร่างขอบเขตของงานแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการดำเนินการขออนุมัติร่างขอบเขตของงาน พบว่าหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ โดยใช้หลักเกณฑ์คุณภาพนั้น กทพ. ได้แบ่งข้อเสนอด้านเทคนิคเป็นเกณฑ์ย่อย แต่ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาการให้คะแนนของแต่ละเกณฑ์ย่อยโดยละเอียด ซึ่งไม่เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และตามคำวินิจฉัยของคณะกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ กรมบัญชีกลาง หนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค(กวจ) ๐๔๐๕.๔/๓๕๓๓๐ ลงวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๒ ถึง ผู้บัญชาการทหารอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมถึงคำวินิจฉัยของคณะกรรมการฯ ข้างต้น จึงจำเป็นต้องจัดทำร่างขอบเขตของงานใหม่อีกครั้ง

แนวทางแก้ไข : กทพ. อยู่ระหว่างการจัดทำร่างขอบเขตของงานใหม่อีกครั้ง ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มงานออกแบบรายละเอียดได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ และเริ่มงานก่อสร้างได้ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔

๕. แผนงานการให้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์ กทพ. (www.exat.co.th) พิจารณาจากร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์ กทพ. (www.exat.co.th) เป้าหมาย ร้อยละ ๘๖ ผลงาน ร้อยละ ๘๕.๖๐ เนื่องจากเว็บไซต์ กทพ. (www.exat.co.th) มุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลหลักของหน่วยงานและการเชื่อมโยงข้อมูลไปยังเว็บไซต์ของหน่วยงานภายนอก รวมถึงไม่มีช่องทางการให้บริการในการทำธุรกรรมต่าง ๆ เช่น การเติมเงินและการเช็คยอดเงินคงเหลือ Easy Pass จึงทำให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้ช่องทางการสื่อสารอื่นที่รองรับการให้บริการได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เช่น ช่องทาง EXAT Portal ที่มีจำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ ๖ ช่องทาง Social Media (Facebook และ Twitter) และเว็บไซต์ thaieasypass.com ดังนั้นเมื่อผู้ใช้บริการบางส่วนมีความพึงพอใจในการใช้ช่องทางการสื่อสารอื่นที่มีความสะดวกรวดเร็ว และตอบสนองข้อมูลได้ครบถ้วนมากกว่า จึงส่งผลให้ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์ กทพ. ลดลง อย่างไรก็ตาม ผลการสำรวจยังคงอยู่ในเกณฑ์พอใจอย่างยิ่ง

แนวทางแก้ไข : เพื่อรักษาระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์ กทพ. กทพ. ได้มีการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ รวมทั้งได้ดำเนินการจ้างปรับปรุงและพัฒนาเว็บไซต์ กทพ. ให้ทันสมัยรองรับการใช้งานได้หลากหลายรูปแบบมากขึ้นจากเดิมอีกด้วย

๖. แผนงานโครงการงานปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการงานปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐ ผลงาน ร้อยละ ๐ ดำเนินการล่าช้าในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างเนื่องจากในการเผยแพร่รายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ (TOR) ๒ ครั้ง มีผู้วิจารณ์ ๒ ครั้ง ได้แก่

๑) ประกาศเผยแพร่ TOR ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๔ - ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ มีผู้วิจารณ์ ๓ ราย

๒) ประกาศเผยแพร่ TOR ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๗ - ๒๔ เมษายน ๒๕๖๒ มีผู้วิจารณ์ ๒ ราย ทั้งนี้ กทพ. ได้พิจารณาข้อวิจารณ์และเห็นควรไม่ปรับปรุงร่าง TOR ดังกล่าว เนื่องจาก TOR ที่ กทพ. กำหนดมีความเหมาะสมกับการใช้งานกับระบบเก็บค่าผ่านทางของทางพิเศษบูรพาวิถี และเป็นอุปกรณ์ที่มีจำหน่ายในท้องตลาดจำนวนไม่น้อยกว่า ๓ ผลิตภัณฑ์

แนวทางแก้ไข : กทพ. ประกาศประกาศราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) และกำหนดให้ยื่นข้อเสนอและเสนอราคาเมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอจำนวน ๒ ราย ทั้งนี้ ได้นำผลการประกวดราคาเสนอคณะกรรมการ กทพ. เพื่ออนุมัติก่อนลงนามในสัญญาในการประชุมคณะกรรมการ กทพ. ครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ โดยมีมติให้ กทพ. จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมและนำเสนอที่ประชุมอีกครั้งหนึ่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า

ประกอบด้วย ๕ กลยุทธ์ ๑๔ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๒ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Easy Pass) (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๗๘.๙๕ เนื่องจากมีกิจกรรมที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ กิจกรรม จากทั้งหมด ๑๙ กิจกรรม ดังนี้

๑) กิจกรรมระบบการคิดค่าผ่านทางตามระยะทาง (Distance based toll fee) และศึกษาโครงสร้างและอัตราค่าผ่านทาง

- ยกเลิกการดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

๒) กิจกรรมปรับปรุงข้อมูล (Cleaning data) ลูกค้ำ

- อยู่ระหว่างการทำหนดวิธีการปรับปรุงฐานข้อมูลลูกค้ำ และวัดผลการดำเนินงานต่อในปีงบประมาณ ๒๕๖๓

๓) กิจกรรมปรับปรุงกระบวนการทำงานหลักในด้านปฏิบัติการส่วนที่เกี่ยวข้องกับลูกค้ำ เช่น การตอบข้อร้องเรียนของลูกค้ำ การบริการต่าง ๆ

การออกไปกำกับภาษี CRM ในส่วนของงานการปรับปรุงระบบใบกำกับภาษีในรูปแบบ e-Tax และ e-Invoice

- อยู่ระหว่างขอปรับปรุงงบประมาณลงทุน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ และวัดผลการดำเนินงานต่อในปีงบประมาณ ๒๕๖๓

๔) กิจกรรมการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Process Improvement) ในส่วนของระบบการรับสมัครออนไลน์

- ดำเนินการทดสอบระบบแล้วเสร็จ และเปิดให้ใช้บริการรับสมัครและเติมเงินบัตรอัตโนมัติ Easy Pass ผ่านช่องทาง Application TrueMoney Wallet

ได้ตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการให้บริการและการบริหารจัดการองค์กร จะกำกับ ดูแล ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานของกิจกรรมภายใต้แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ต่อไป

๒. แผนงานการติดตามและเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน พิจารณาจากร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน เป้าหมาย ร้อยละ ๙๕ (๕,๘๘๓.๐๒ ล้านบาท) ผลงาน ร้อยละ ๒๖.๔๒ (๑,๖๓๘.๘๔ ล้านบาท) โดยมีรายละเอียดดังที่กล่าวแล้วในตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ ๙ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๙ แผนงาน/โครงการ

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

ประกอบด้วย ๑๓ กลยุทธ์ ๕๑ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๔๗ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. แผนงานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานก่อสร้างฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๗๙.๒๕ ผลงาน ร้อยละ ๖๗.๖๙ ดำเนินการล่าช้า เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงของงานสัญญาที่ ๑ ดังนี้

- ๑) งานที่มีความจำเป็นต้องแก้ไขหรือเพิ่มเติมให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อการทำงาน
- ๒) งานที่ได้รับผลกระทบจากสัญญาที่ ๒ (งานศูนย์ควบคุมจราจรฯ)
- ๓) งานที่ได้รับผลกระทบจากสัญญาที่ ๓ (งานครุภัณฑ์จัดซื้อ)
- ๔) งานที่ต้องมีการแก้ไขเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของการไฟฟ้านครหลวง

แนวทางแก้ไข : ในการประชุมคณะกรรมการ กทพ. ครั้งที่ ๙/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ได้รับทราบกรอบวงเงินงานเปลี่ยนแปลงแล้ว โดยคณะกรรมการตรวจการจ้างฯ จะเร่งสรุปราคาและระยะเวลางานเปลี่ยนแปลงทั้งหมดโดยเร็ว เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กทพ. พิจารณานุมัติภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ หลังจากนั้นจะปรับแผนงานให้สอดคล้องกับการขยายระยะเวลาการก่อสร้าง รวมทั้งเร่งรัดบริษัทผู้รับจ้างให้เร่งดำเนินการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานต่อไป

๒. แผนงานตรวจสอบประจำปี ร้อยละของงานตรวจสอบ/สอบทานที่ทำเสร็จตามแผน เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๕.๒๔ ดำเนินงานล่าช้า ๑ งาน จากงานทั้งหมด ๒๑ งาน คือ งานตรวจสอบระบบงานบำรุงรักษาอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางและอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เนื่องจากหน่วยรับตรวจไม่สามารถเข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาผลการตรวจสอบภายในระยะเวลาตามแผนงานที่กำหนดไว้ได้ ทั้งนี้ ได้ดำเนินการประชุมเพื่อพิจารณาผลการตรวจสอบระบบงานดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๖๒

๓. แผนงานการบริหารความเสี่ยง พิจารณาจากร้อยละสำเร็จของการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๗.๐๕ โดยจากตัวชี้วัดตามคู่มือและแผนการบริหารความเสี่ยงของ กทพ. ทั้งหมด ๒๓ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดความเสี่ยงระดับองค์กร ๘ ตัวชี้วัด และตัวชี้วัดความเสี่ยงระดับแผนงาน ๑๕ ตัวชี้วัด มีผลการบริหารความเสี่ยงส่วนใหญ่เป็นไปตามเกณฑ์วัดความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) อย่างไรก็ตาม มีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ ตัวชี้วัด ในระดับองค์กร ๓ ตัวชี้วัด และระดับแผนงาน ๔ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ประกอบด้วย

- ๑) EBIDA
- ๒) กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักโบนัส
- ๓) ผลิตภาพสินทรัพย์ดำเนินงาน
- ๔) ผลิตภาพสินทรัพย์บุคลากร
- ๕) ค่าใช้จ่ายรวม
- ๖) ค่าใช้จ่ายในการบริหาร
- ๗) ปริมาณจรรยาจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติของทุกสายทางเฉลี่ยต่อวัน

๔. โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่๔ พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๗๙ ผลงาน ร้อยละ ๗๓ ไม่สามารถตรวจรับงานงวดที่ ๔/๕ ได้ตามแผนที่กำหนดไว้ เนื่องจากผลกระทบจากงานงวดที่ ๒/๕ ที่ต้องทำการทดสอบคุณลักษณะและระบบย่อย (Commission Test) ของอุปกรณ์ที่ใช้ในโครงการทั้งหมด ๓๑ รายการให้แล้วเสร็จ ซึ่งอุปกรณ์บางรายการเป็นอุปกรณ์ที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น อุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจร (Microwave Rader Sensor) ที่ต้องใช้เวลาในการนำเข้าประกอบกับมีการเปลี่ยนแปลงรายการอุปกรณ์บางรายการ จึงทำให้เกิดความล่าช้าและไม่สามารถนำอุปกรณ์ดังกล่าวมาทำการทดสอบให้แล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดไว้ได้

แนวทางแก้ไข : ตรวจรับงานงวดที่ ๓/๕ แล้วเมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ และอยู่ระหว่างเร่งดำเนินงานงวดที่ ๔/๕ ซึ่งเป็นการทดสอบการทำงานของระบบ พร้อมทั้งทำการทดสอบความแม่นยำของอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจร (Particular Test) จำนวน ๗๒ จุด ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาของสัญญาได้ (ทำสัญญาวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ สัญญาสิ้นสุดวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓)