



รายงานการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕  
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓)

## สรุปผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓)

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

ในการจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการของ กทพ. ได้กำหนดกรอบแนวคิดและทิศทางในการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ รวมทั้งนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนสถานการณ์ต่าง ๆ ปัจจุบัน กทพ. ได้ปรับกรอบการจัดทำแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ เป็นแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ที่ได้ขยายกรอบระยะเวลาจนถึง ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ มีการแสดงวัตถุประสงค์ตลอดจนความสำเร็จของการดำเนินงานและแนวทางการดำเนินงานใน ๔ มุมมอง ตามหลักการ Balanced Scorecard (BSC) ได้แก่ ด้านคุณค่าองค์กรและการเงิน ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านกระบวนการทำงาน และด้านการเรียนรู้และพัฒนา ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานเพื่อแปลงไปสู่การปฏิบัติในรูปแบบของแผนงาน/โครงการและงบประมาณที่นำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการให้บริการของ กทพ. และเป้าประสงค์องค์กรในที่สุด

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ 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 สร้างสรรค์ กทพ. 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. ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๔

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ มีการกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงาน เพื่อให้ทราบถึงเป้าหมายที่ กทพ. ต้องการบรรลุในแต่ละปีงบประมาณ ในช่วงระยะเวลาของแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ เพื่อมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายตามเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ขององค์กรในที่สุด และกำหนดวิธีการวัดและประเมินผลไว้อย่างชัดเจน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ประกอบด้วยตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร ตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และแผนงาน/โครงการ ตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

สำหรับผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓) สรุปได้ดังนี้

**๑. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)**

เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๒ ตัวชี้วัด รายละเอียดดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)		ผลการประเมิน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน	๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๙๒.๑๐	-	-	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณโดยจ้าง มหาวิทยาลัยรามคำแหงเป็นที่ปรึกษา เพื่อสำรวจความพึงพอใจ คาดว่าจะได้รับ ผลการสำรวจในเดือนกันยายน ๒๕๖๔	สพว.
	๒. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้ง) (พิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุในทางพิเศษ จำนวน ๗ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัถยา กาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมทางหลวงหมายเลข ๓๗ และศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	๘๐๙ ไตรมาสที่ ๑ : ๘๐๙ ๒ : ๘๐๙ ๓ : ๘๐๙ ๔ : ๘๐๙	๘๐๙	๑๙๘	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝคจ.

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)		ผลการประเมิน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	๓. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๔,๕๕๙.๕๖ ไตรมาสที่ ๑ : ๑,๓๔๗.๑๒ ๒ : ๒,๐๓๐.๖๙ ๓ : ๓,๐๐๒.๘๒ ๔ : ๔,๕๕๙.๕๖	๑,๓๔๗.๑๒	๑,๓๒๘.๔๐	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.
	๔. ระดับคะแนนภาพลักษณ์ ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ของ กทพ. (ไม่น้อยกว่า) (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	ดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	-	-	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ โดยอยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษา ดำเนินการสำรวจฯ	สพว.

๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๔ ตัวชี้วัด รายละเอียดดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)		ผลการประเมิน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง	๑. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๔,๕๕๙.๕๖ ไตรมาสที่ ๑ : ๑,๓๔๗.๑๒ ๒ : ๒,๐๓๐.๖๙ ๓ : ๓,๐๐๒.๘๒ ๔ : ๔,๕๕๙.๕๖	๑,๓๔๗.๑๒	๑,๓๒๘.๔๐	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.
การบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็วปลอดภัย	๒. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๙๒.๑๐	-	-	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณโดยจ้างมหาวิทยาลัยรามคำแหงเป็นที่ปรึกษาเพื่อสำรวจความพึงพอใจ คาดว่าจะได้รับผลการสำรวจในเดือนกันยายน ๒๕๖๔	สพว.
	๓. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้ง) (พิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุในทางพิเศษจำนวน ๗ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ผลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัถยา และกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมทางหลวงหมายเลข ๓๗ และศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	๘๐๙ ไตรมาสที่ ๑ : ๘๐๙ ๒ : ๘๐๙ ๓ : ๘๐๙ ๔ : ๘๐๙	๘๐๙	๑๙๘	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝคจ.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)		ผลการประเมิน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ทางพิเศษและ สินทรัพย์ถูกใช้เต็ม ประสิทธิภาพ	๔. ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อัตโนมัติในปีปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมา ในทุกสายทาง (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ) (วัดผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เทียบกับ ไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๓ - ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๔ มีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่าน ทางพิเศษอัตโนมัติ ๗๑๗,๕๒๒ เทียบ/วัน - เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๔ ต้องมีปริมาณจราจร ของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒ จากปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๔ ดังนั้น ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๔ จะต้องมียปริมาณ จราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อัตโนมัติ ๘๐๓,๖๒๔ เทียบ/วัน คิดเป็นเพิ่มขึ้น ๘๖,๑๐๒ เทียบ/วัน)	เพิ่มขึ้น ๑๒ (๘๖,๑๐๒ เทียบ/วัน)	-	ลดลง ๔.๒๙ (-๓๒,๘๑๒ เทียบ/วัน)	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ <u>สาเหตุ/ปัญหา :</u> - เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาด ของโรคไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษ และปริมาณจราจรของระบบเก็บค่า ผ่านทางพิเศษอัตโนมัติลดลงกว่าที่ คาดการณ์ไว้ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ช่วงเดือนตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓ กทพ. มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ จำนวน ๗๓๑,๙๕๒ เทียบ/วัน และเมื่อ เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ในช่วงเวลาเดียวกัน (๗๖๔,๗๖๔ เทียบ/วัน) พบว่าลดลง จำนวน ๓๒,๘๑๒ เทียบ/วัน คิดเป็น ลดลงร้อยละ ๔.๒๙ <u>แนวทางแก้ไข :</u> - เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ และเศรษฐกิจ กทพ. ดำเนินการปรับลด การเติมเงินครั้งแรกในการสมัครใช้บัตร Easy Pass และการเติมเงินสำรองค่า ผ่านทางพิเศษขึ้นต่ำจากเดิม ๕๐๐ บาท	ฝจค.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)		ผลการดำเนินงาน ๓ เดือน (ต.ค. - ธ.ค. ๖๓)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เฉลิมมหานคร</li> <li>- ศรีรัช</li> <li>- ฉลองรัช</li> <li>- บูรพาวิถี</li> <li>- อุดรรัชยา</li> <li>- กาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)</li> <li>- ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>-๔.๓๑</li> <li>-๔.๓๘</li> <li>-๑.๘๘</li> <li>-๑๒.๗๕</li> <li>๒.๔๘</li> <li>-๙.๘๓</li> <li>๑๕.๑๓</li> </ul>	เหลือเพียง ๓๐๐ บาท ตั้งแต่วันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ เป็นต้นไป เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ใช้ทางพิเศษสมัครใช้บัตร Easy Pass มากยิ่งขึ้น	
	๕. จำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๒๐๖.๓๕ ไตรมาสที่ ๑ : ๕๐ ๒ : ๑๐๒ ๓ : ๑๕๒ ๔ : ๒๐๖.๓๕	๕๐	๕๘.๙๖	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกส.
เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลง	๖. จำนวนผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการหรือมาตรฐานที่สามารถนำมาพัฒนางานของ กทพ. ได้อย่างเป็นรูปธรรม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : เรื่อง)	๓	-	-	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ โดยจะสรุปจำนวนผลงานวิจัยในเดือนกันยายน ๒๕๖๔	กทพ./ กบค.
มีการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล	๗. ระดับคะแนนภาพลักษณ์ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ระดับ) ระดับคะแนนผลการสำรวจแบ่งเป็น 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	ดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	-	-	- ประเมินผลสิ้นปีงบประมาณ โดยอยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจฯ	สพว.



### สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์และตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร

กทพ. ดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓) และมีผลการดำเนินงานที่สามารถบรรลุผลลัพธ์ตามวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์องค์กร กล่าวคือ ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง จากกำไรสุทธิ ๑,๗๒๘.๔๐ ล้านบาท สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ การบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย จากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษที่มีผลการดำเนินงาน ๑๙๘ ครั้ง ไม่เกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพ จากจำนวนรายได้การจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีผลการดำเนินงาน ๕๘.๙๖ ล้านบาท

#### ๓. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๒๘ ตัวชี้วัด)

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กำหนดตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๘ ตัวชี้วัด โดยมีผลการดำเนินงานสิ้นสุดไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓) เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๕ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๘๘.๒๔) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๑๑.๗๖) และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑๑ ตัวชี้วัด สรุปได้ดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๘ ตัวชี้วัด)

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	ยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล (ตัวชี้วัด)	รวม (ตัวชี้วัด)
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๑) เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการแข่งขันในด้านคมนาคมของประเทศ	๒	-	๒	๔
	๒) การให้บริการโครงข่ายที่ทั่วถึงเพื่อบรรเทาปัญหาจราจร ๓) มีการพัฒนาเส้นทางใหม่ ๔) บริการมีคุณภาพรวดเร็วปลอดภัยเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ	๒	๑	๑	๔
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๕) บริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	๔	-	๑	๕
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๖) ดำเนินกิจการโดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	๑	-	๑	๒
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๗) มีโครงสร้างและระบบงานที่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน	๒	-	๑	๓
	๘) มีการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร	๓	-	๒	๕
	๙) ผู้นำระดับสูงมีศักยภาพการขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายสู่การปฏิบัติได้จริง	-	-	๑	๑
	๑๐) พัฒนา กทพ. สู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และประยุกต์ใช้ความรู้ให้เกิดนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง	-	-	๒	๒
	๑๑) ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	๑	๑	-	๒
<b>รวม</b>		<b>๑๕</b> (ร้อยละ ๘๘.๒๔)	<b>๒</b> (ร้อยละ ๑๑.๗๖)	<b>๑๑</b>	<b>๒๘</b>

**สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๘ ตัวชี้วัด)**

กทพ. ได้ดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๔ ยุทธศาสตร์ และมีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ ๘๘.๒๔ (เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๕ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด) และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑๑ ตัวชี้วัด รวม ๒๘ ตัวชี้วัด) สรุปได้ดังนี้

**ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน**

ประกอบด้วย ๔ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๘ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๓ ตัวชี้วัด

**ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า**

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๕ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑ ตัวชี้วัด

**ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม**

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑ ตัวชี้วัด

**ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต**

ประกอบด้วย ๕ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๑๓ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๖ ตัวชี้วัด

โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหา حادثช่องทางพิเศษ เป้าหมาย ๑๘ นาที ผลงาน ๑๙.๑๙ นาที เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เกิดเหตุรถขัดข้องบนช่องทางพิเศษที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแก้ไข เช่น กรณีรถขัดข้องที่บรรทุกสิ่งของมาเป็นจำนวนมากอย่างแตก ต้องมีการถ่ายของเพื่อลดน้ำหนักก่อนทำการเปลี่ยนยาง จึงทำให้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหา حادثช่องเฉลี่ย ๓ เดือน เกินกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : รณรงคิให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมก่อนใช้บริการทางพิเศษ โดยประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) และการใช้กล้อง CCTV บันทึกรายละเอียดและตรวจสอบรถขัดข้องบนช่องทางพิเศษ พร้อมทั้งจัดเตรียมรถกู้ภัย รอยกประจำจุดที่เหมาะสมในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อสามารถให้ความช่วยเหลือได้โดยเร็ว

๒. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการพัฒนาดิจิทัล ประจำปีงบประมาณเทียบกับแผนพัฒนาดิจิทัล เพื่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ (EXAT-ICT 4.0) เป้าหมาย ร้อยละ ๙๐ ผลงาน ร้อยละ ๘๗.๙๓ เนื่องจากมีโครงการที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ โครงการ จากทั้งหมด ๕๘ โครงการ ได้แก่

- ๑) โครงการติดตั้งระบบ Monitoring ไฟฟ้าส่องสว่าง ทางพิเศษคลองรัช
- ๒) โครงการติดตั้งระบบเครือข่าย (Network) Traffic/Toll ทางพิเศษบูรพาวิถี
- ๓) โครงการระบบความมั่นคงปลอดภัยเครือข่ายคอมพิวเตอร์ (Network Security) สำหรับระบบเก็บค่าผ่านทาง (Front Office)
- ๔) โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System)
- ๕) โครงการงานเชื่อมระบบเชื่อมโยงศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลการจราจรอัจฉริยะ (Data Exchange Center)
- ๖) โครงการระบบตรวจจับรถวิ่งไหล่ทางซ้าย (ช่องทางฉุกเฉิน) บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษคลองรัช และทางพิเศษบูรพาวิถี
- ๗) โครงการระบบแจ้งเตือนความเร็ว และกล้องตรวจจับความเร็วบนทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) (Your Speed and Speed Camera)

แนวทางแก้ไข :

- ๑) กำกับ ติดตาม เร่งรัด และประเมินผลการดำเนินงานของโครงการตามแผนพัฒนาดิจิทัลฯ โดยคณะทำงานดิจิทัลของ กทพ. และคณะอนุกรรมการเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อให้บริการและการบริหารจัดการองค์กร
- ๒) หน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามและกำกับในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องอย่างเร่งด่วน เช่น ขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง และการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งทบทวนปัญหา/สาเหตุที่ทำให้ดำเนินการล่าช้า เพื่อนำข้อมูลไปปรับปรุงการกำหนดแผนการดำเนินงาน และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง และเร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

#### **๔. ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๗๘ แผนงาน/โครงการ)**

แผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กำหนดแผนงาน/โครงการ ๗๘ แผนงาน/โครงการ โดยมีผลการดำเนินงานสิ้นสุดไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓) เป็นไปตามเป้าหมาย ๔๗ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๕.๔๕) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๘ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๔.๕๕) และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๒๓ แผนงาน/โครงการ สรุปได้ดังตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๗๘ แผนงาน/โครงการ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔			
		รวม	เป็นไปตามเป้าหมาย (แผนงาน/โครงการ)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (แผนงาน/โครงการ)	ยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๗ กลยุทธ์	๒๒ แผนงาน/โครงการ	๑๖ แผนงาน/โครงการ	๑ แผนงาน/โครงการ	๕ แผนงาน/โครงการ
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๕ กลยุทธ์	๑๐ แผนงาน/โครงการ	๗ แผนงาน/โครงการ	๑ แผนงาน/โครงการ	๒ แผนงาน/โครงการ
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๓ กลยุทธ์	๙ แผนงาน/โครงการ	๔ แผนงาน/โครงการ	๒ แผนงาน/โครงการ	๓ แผนงาน/โครงการ
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๑๓ กลยุทธ์	๓๗ แผนงาน/โครงการ	๒๐ แผนงาน/โครงการ	๔ แผนงาน/โครงการ	๑๓ แผนงาน/โครงการ
<b>รวม</b>	<b>๒๘ กลยุทธ์</b>	<b>๗๘</b> แผนงาน/โครงการ	<b>๔๗</b> แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๕.๕๕)	<b>๘</b> แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๔.๕๕)	<b>๒๓</b> แผนงาน/โครงการ

**สรุปผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๗๘ แผนงาน/โครงการ)**

แผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กำหนดแผนงาน/โครงการ ๗๘ แผนงาน/โครงการ โดยมีผลการดำเนินงานสิ้นสุดไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓) เป็นไปตามเป้าหมาย ๔๗ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๕.๕๕) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๘ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๔.๕๕) รายละเอียดดังตารางที่ ๑๐ และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๒๓ แผนงาน/โครงการ สรุปได้ดังนี้

**ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน**

ประกอบด้วย ๗ กลยุทธ์ ๒๒ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๖ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ แผนงาน/โครงการ และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๕ แผนงาน/โครงการ

**ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า**

ประกอบด้วย ๕ กลยุทธ์ ๑๐ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ แผนงาน/โครงการ และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๒ แผนงาน/โครงการ

### **ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม**

ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ ๙ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๐ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ แผนงาน/โครงการ และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๓ แผนงาน/โครงการ

### **ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต**

ประกอบด้วย ๑๓ กลยุทธ์ ๓๗ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๐ แผนงาน/โครงการ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ แผนงาน/โครงการ และยังไม่ถึงกำหนดประเมินผล ๑๓ แผนงาน/โครงการ

โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนโครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) ทางพิเศษฉลองรัช เป้าหมายร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๖๐ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อให้บริษัทผู้รับจ้างนำเข้าอุปกรณ์ได้ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ และบริษัทผู้รับจ้างสำรวจพื้นที่แล้วพบปัญหาการจ่ายไฟฟ้าที่ไม่เพียงพอ บริษัทผู้รับจ้างจึงต้องดำเนินการขอติดตั้งเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้าใหม่จากการไฟฟ้านครหลวงทำให้ดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : เพิ่มวาระการติดตามการดำเนินการในการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ทุกครั้ง และมีหนังสือแจ้งบริษัทผู้รับจ้างเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ขอความอนุเคราะห์การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) เขตนครหลวงแจ้งดำเนินการติดตั้งเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้า โดย กฟน. ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๖๓ พร้อมให้บริษัทผู้รับจ้างดำเนินงานได้ต่อไป บริษัทผู้รับจ้างอยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญางวดที่ ๔ และ ๕ โดยคาดว่าจะส่งมอบงานงวดที่ ๔ ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ และงวดที่ ๕ (งวดสุดท้าย) ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๔

๒. แผนงานพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษ เพื่อแก้ปัญหาจราจรและสาธารณประโยชน์ พิจารณาจากจำนวนพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นเพื่อแก้ปัญหาจราจรและสาธารณประโยชน์เทียบกับปีก่อน เป้าหมาย เพิ่มขึ้น ๘๕๐ ตารางวา ผลงาน เพิ่มขึ้น ๒๐ ตารางวา เนื่องจากการอนุญาตให้หน่วยงานของรัฐใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรและสาธารณประโยชน์มีหลักการว่า กทพ. จะเป็นเพียงผู้สนับสนุนพื้นที่ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการโดยใช้งบประมาณของแต่ละหน่วยงาน แต่เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีขั้นตอนการดำเนินงานที่แตกต่างกัน ซึ่งระยะเวลาของการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ เป็นปัจจัยภายนอกที่ กทพ. ไม่อาจควบคุมได้

แนวทางแก้ไข : หากมีหน่วยงานภายนอกขอใช้พื้นที่ฯ เพิ่มเติม กทพ. จะเร่งดำเนินการตามขั้นตอนการขอใช้พื้นที่ฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป

๓. แผนงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณภายใต้แผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว ๕ ปี ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ และภายใต้แผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระยะยาว ๓ ปี ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๗.๓๐ โดยแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ประกอบด้วย ๓๗ โครงการ/กิจกรรม มีผลการดำเนินงานไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓) เป็นไปตามเป้าหมาย ๓๖ โครงการ/กิจกรรม และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ โครงการ/กิจกรรม คือ การติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) ซึ่งตามเป้าหมายตัวชี้วัด คือ ผู้รับจ้างจะต้องส่งมอบงานงวดที่ ๕ (งวดสุดท้าย) ภายในไตรมาสที่ ๑ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๓) เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้ผู้จ้างไม่สามารถนำเข้าอุปกรณ์คอมพิวเตอร์เพื่อประมวลผลสภาพการจราจรบนทางพิเศษได้ เมื่อผู้รับจ้างได้ทำการสำรวจพื้นที่พบปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายกระแสไฟฟ้าที่ไม่เพียงพอ ผู้รับจ้างจึงต้องดำเนินการขอติดตั้งมิเตอร์ไฟฟ้าใหม่จากการไฟฟ้านครหลวง ส่งผลให้ผู้รับจ้างไม่สามารถทดสอบการทำงานต่อเนื่องของระบบ (Burn-In Test) จึงมีความล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ จะนำรายงานผลการดำเนินงานฯ เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและคณะกรรมการ กทพ. เพื่อทราบต่อไป

๔. แผนงานจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระยะยาว ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ระยะยาว ๓ ปี ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๖๐ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลต้องปรับเปลี่ยนขั้นตอนการดำเนินการให้สอดคล้องกับสถานการณ์ เนื่องจากต้องมีการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์และการประชุมเชิงปฏิบัติการ รวมทั้งที่ปรึกษาส่งงานล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : กทพ. ได้ประสานที่ปรึกษาเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป

๕. แผนงานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. พิจารณาจาก

๑) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษกทพ. (สัญญาที่ ๑) (งานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.) เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๙.๐๓๗ เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้การดำเนินงานก่อสร้างในบางส่วนล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ ผลกระทบจากการแก้ไขสัญญาเพิ่มเติม (Supplementary Agreement) ผลกระทบจากการปฏิบัติงานของบริษัทผู้รับจ้างในสัญญาที่ ๒ และ ๓ ที่เกิดความล่าช้า ทำให้กระทบกับงานที่เกี่ยวข้องกับสัญญาที่ ๑

แนวทางแก้ไข : ดำเนินการประชุมหารือร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาในระหว่างดำเนินการก่อสร้างร่วมกัน ประสานบริษัทผู้รับจ้างและผู้ควบคุมงาน เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานและติดตามความก้าวหน้าของงานให้ได้ตามแผนที่กำหนดไว้ ปฏิบัติตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค (กวจ) ๐๔๐๕.๒/ว๔๒๓ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๓ เรื่องแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาหรือลดค่าปรับให้แก่คู่สัญญาหรือการขยายระยะเวลาทำการตามสัญญาหรือข้อตกลงที่ได้รับผลกระทบจากกรณีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) โดย ผวก. ได้อนุมัติหลักการตามท้ายบันทึกที่ รผส/๑๖๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ให้งดหรือลดค่าปรับและให้จ่ายเงินค่าจ้างตามสัญญาโดยไม่หักค่าปรับตั้งแต่งวดที่ ๒๕ จนถึงงวดที่ ๒๙ ของงานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. ซึ่งอยู่ระหว่างจัดทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (SA)

๒) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษกทพ. (สัญญาที่ ๔) (งานภายนอกอาคาร งานปรับปรุงภูมิทัศน์ฯ) เป้าหมาย ร้อยละ ๗๑.๙๙๑ ผลงาน ร้อยละ ๕๙.๗๔๓ โดยได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้การดำเนินงานก่อสร้างในบางส่วนล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข : ประสานบริษัทผู้รับจ้างและผู้ควบคุมงาน เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานและติดตามความก้าวหน้าของงานให้ได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้

๖. แผนงานการบริหารความเสี่ยง พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๕.๖๒ โดย กทพ. บริหารความเสี่ยงทั้งหมด ๒๘ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดความเสี่ยงระดับองค์กร ๗ ตัวชี้วัด และระดับแผนงาน ๒๑ ตัวชี้วัด โดยมีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด ประกอบด้วย

๑) ตัวชี้วัดความเสี่ยงระดับองค์กร ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด คือ EBIDA

๒) ตัวชี้วัดความเสี่ยงระดับแผนงาน ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด ได้แก่ สัดส่วนค่าใช้จ่ายบุคคลต่อรายได้รวม รายได้รวม การประเมินผลประโยชน์ที่ได้จากลูกค้า (Customer Lifetime Value : CLV) ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติในปีปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมา และจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ

๗. แผนงานการควบคุมภายใน พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการควบคุมภายในให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๙.๙๙ โดยกลุ่มการควบคุมภายในเชิงเฝ้าระวังและเตือนภัยมีความรุนแรงของความเสี่ยงอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง จำนวน ๑ ตัวชี้วัด คือ การก่อสร้างโครงการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เนื่องจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้การดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ผกท. ได้จัดทำแนวทางการบริหารจัดการงานก่อสร้างโครงการอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. โดยวิเคราะห์ถึงสาเหตุความล่าช้าและแนวทางแก้ไขแล้ว ซึ่ง กบค. จะนำแนวทางแก้ไขดังกล่าวไปกำหนดเป็นกิจกรรมควบคุมเพิ่มเติม เพื่อให้การติดตาม/กำกับดูแลงานก่อสร้างเสร็จตามกำหนด และสำหรับสัญญาที่ ๓ (งานครุภัณฑ์จัดซื้อ) สามารถดำเนินงานได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๘. โครงการศูนย์ควบคุมจราจร ศูนย์ข้อมูล และห้อง Server อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ (สัญญาที่ ๒) เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๔.๑๖๙ เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อการนำเข้าอุปกรณ์จากต่างประเทศไม่ครบถ้วน จึงทำให้ไม่สามารถติดตั้งอุปกรณ์ได้ครบตามสัญญา ปัญหาการรื้อย้ายอุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์สำนักงานและเครื่องพิมพ์มาติดตั้งใช้งานที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เนื่องจากต้องรอการดำเนินงานของผู้รับจ้างตามสัญญาที่ ๑ และ ๓ และปัญหาการติดตั้งอุปกรณ์ระบบจอตลอดอัจฉริยะที่ช่องทางเข้า - ออก ชั้น ๑ และทดสอบการใช้งานอุปกรณ์ที่ช่องทางเข้าชั้น 3M เนื่องจากต้องรอการดำเนินงานของผู้รับจ้างตามสัญญาที่ ๔

แนวทางแก้ไข :

๑) ดำเนินการประชุมหารือร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้อง และประสานผู้รับจ้างเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้ได้ตามแผนงานที่ปรับปรุงจากปัญหาที่ได้รับผลกระทบทั้งหมด

๒) ดำเนินการปรับแผนงานและขั้นตอนการดำเนินการร่วมกับสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ พร้อมดำเนินการคู่ขนานไปด้วยกันทุกสัญญา

๓) ดำเนินการปรับแผนงานและขั้นตอนการดำเนินการร่วมกับสัญญาที่ ๔ เพื่อให้สามารถติดตั้งอุปกรณ์ระบบจอตลอดอัจฉริยะที่ช่องทางเข้า - ออก ชั้น ๑ และทดสอบการใช้งานที่ชั้น 3M