



รายงานการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (ตุลาคม ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔)

สรุปผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (ตุลาคม ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔)

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

ในการจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการของ กทพ. ได้กำหนดกรอบแนวคิดและทิศทางในการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ รวมทั้งนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนสถานการณ์ต่าง ๆ ปัจจุบัน กทพ. ได้ปรับกรอบการจัดทำแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ เป็นแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ที่ได้ขยายกรอบระยะเวลาจนถึง ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (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 (ตุลาคม ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔) สรุปได้ดังนี้

๑. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๑๐๐) รายละเอียดดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน	๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๙๒.๑๐	๙๒.๑๐	๙๔.๐๕	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สพว.
	๒. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้ง) (พิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุในทางพิเศษ จำนวน ๗ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัถยา กาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมทางหลวงหมายเลข ๓๗ และศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยไม่นับ รวมอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยซึ่งไม่สามารถ ควบคุมได้ เช่น เบริกแตก เกิดไฟไหม้ ยางแตก เป็นต้น)	๘๐๙	๘๐๙	๖๖๕	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝคจ.
	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	๔,๕๕๙.๕๖	๕,๒๑๓.๘๙	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	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	ดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	ดี ๔.๐๔	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สพว.

๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๘๕.๗๑) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๑๔.๒๙) รายละเอียดดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๗ ตัวชี้วัด)

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ผลประกอบการเติบโต อย่างมั่นคง	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	๔,๕๕๙.๕๖	๕,๒๑๓.๘๙	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.
การบริการอย่างมี คุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย	๒. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๙๒.๑๐	๙๒.๑๐	๙๔.๐๕	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สพว.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	๓. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้ง) (พิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุในทางพิเศษ จำนวน ๗ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวุธ อุดรรัถยา และกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมทางหลวงหมายเลข ๓๗ และศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยไม่นับ รวมอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยซึ่งไม่สามารถ ควบคุมได้ เช่น เบรกแตก เกิดไฟไหม้ ยางแตก เป็นต้น)	๘๐๙ ไตรมาสที่ ๑ : ๘๐๙ ๒ : ๘๐๙ ๓ : ๘๐๙ ๔ : ๘๐๙	๘๐๙	๖๖๕	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ผจก.
ทางพิเศษและ สินทรัพย์ถูกใช้เต็ม ประสิทธิภาพ	๔. ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อัตโนมัติในปีปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมา ในทุกสายทาง (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ) (วัดผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เทียบกับ ไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๓ - ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๔ มีปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทาง พิเศษอัตโนมัติ ๗๑๗,๕๒๒ เทียบ/วัน - เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๔ ต้องมีปริมาณจราจร ของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑ จากปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๔ ดังนั้น ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไตรมาสที่ ๔ จะต้องมีปริมาณ จราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อัตโนมัติ ๗๒๔,๖๙๗ เทียบ/วัน คิดเป็น เพิ่มขึ้น ๗,๑๗๕ เทียบ/วัน)	ก.ค. - ก.ย. ๖๔ เพิ่มขึ้น ๑ (๗,๑๗๕ เทียบ/วัน)	ก.ค. - ก.ย. ๖๔ เพิ่มขึ้น ๑ (๗,๑๗๕ เทียบ/วัน)	ก.ค. - ก.ย. ๖๔ ลดลง ๓๑.๑๐ (-๒๒๓,๑๒๖ เทียบ/วัน)	- ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย <u>สาเหตุ/ปัญหา :</u> - เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษและ ปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทาง พิเศษอัตโนมัติลดลงกว่าที่คาดการณ์ไว้ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ช่วงเดือน กรกฎาคม - กันยายน ๒๕๖๔ กทพ. มี ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันของระบบ เก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ จำนวน ๔๙๔,๓๙๖ เทียบ/วัน และเมื่อเปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ในช่วงเวลา เดียวกัน (๗๑๗,๕๒๒ เทียบ/วัน) พบว่า ลดลงจำนวน ๒๒๓,๑๒๖ เทียบ/วัน คิดเป็น ลดลง ร้อยละ ๓๑.๑๐ <u>แนวทางแก้ไข :</u> ๑) ส่งเสริมให้ผู้ใช้งานทางพิเศษสมัครใช้บัตร Easy Pass มากยิ่งขึ้น โดยการปรับลด การเติมเงินครั้งแรกในการสมัครใช้บัตร	ผจก.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	<ul style="list-style-type: none"> - เฉลิมมหานคร - ศรีรัช - ฉลองรัช - บุรพาวีถิ - อุดรรัถยา - กาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) - ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร 			<ul style="list-style-type: none"> -๓๓.๒๐ -๓๑.๐๙ -๓๘.๒๑ -๒๕.๘๐ -๓๕.๒๔ -๑๒.๒๕ -๔๓.๙๗ 	<p>Easy Pass และการเติมเงินสำรองค่าผ่านทางพิเศษขั้นต่ำจากเดิม ๕๐๐ บาท เหลือเพียง ๓๐๐ บาท ตั้งแต่วันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ เป็นต้นไป</p> <p>๒) จัดทำโปรโมชั่นเพื่อส่งเสริมการใช้งานบัตร Easy Pass ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการความร่วมมือมอบสิทธิประโยชน์แก่ลูกค้าผู้ถือบัตร Easy Pass ระหว่าง กทพ. กับ บริษัท วี เอส ออโต้ อิมพอร์ต จำกัด โดยจัดโปรโมชั่นเติมเงินบัตร Easy Pass ตั้งแต่ ๒,๐๐๐ บาทขึ้นไป รับสิทธิส่วนลด ร้อยละ ๕๐ ติดตั้งฟิล์มกรองแสง Autosshield ระหว่างเดือน เมษายน - ธันวาคม ๒๕๖๔ (จำกัดจำนวน ๑๐๐ ท่านแรก) - กทพ. ร่วมกับ บริษัท ออโต้ วิชั่น จำกัด จัดกิจกรรม “เก่าแลกใหม่” โดยลูกค้าผู้ถือบัตร Easy Pass สามารถนำกล้องติดรถยนต์เก่ามาแลกกล้องติดรถยนต์ใหม่จาก Proof ระหว่างวันที่ ๑๘ ตุลาคม ถึง ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ 	
	<p>๕. จำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)</p>	<p>๒๐๖.๓๕</p> <p>ไตรมาสที่</p> <p>๑ : ๕๐</p> <p>๒ : ๑๐๒</p> <p>๓ : ๑๕๒</p> <p>๔ : ๒๐๖.๓๕</p>	๒๐๖.๓๕	๒๗๔.๗๗	- เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกส.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
เป็นองค์กรแห่ง การเรียนรู้พร้อมรองรับ การเปลี่ยนแปลง	๖. จำนวนผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการ หรือมาตรฐานที่สามารถนำมาพัฒนางาน ของ กทพ. ได้อย่างเป็นรูปธรรม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : เรื่อง)	๓	๓	๓	- เป็นไปตามเป้าหมาย	กทพ./ กบค.
มีการบริหารงาน ตามหลักธรรมาภิบาล	๗. 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	ดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐	ดี ๔.๐๔	- เป็นไปตามเป้าหมาย	สพว.

สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์และตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร

กทพ. ดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (ตุลาคม ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔) และมีผลการดำเนินงานที่ดีสามารถบรรลุผลลัพธ์ตามวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์องค์กร กล่าวคือ ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง จากกำไรสุทธิ ๕,๒๑๓.๘๙ ล้านบาท สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ การบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย จากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษที่มีผลการดำเนินงาน ๖๖๕ ครั้ง ไม่เกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ และทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพ จากจำนวนรายได้การจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีผลการดำเนินงาน ๒๗๔.๗๓ ล้านบาท

๓. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๒๘ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๑ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๗๕) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๒๕) สรุปได้ดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๘ ตัวชี้วัด)

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ต.ค. ๖๓ - ก.ย. ๖๔)		รวม (ตัวชี้วัด)
		เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๑) เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการแข่งขันในด้านคมนาคมของประเทศ	-	๔	๔
	๒) การให้บริการโครงข่ายที่ทั่วถึงเพื่อบรรเทาปัญหาจราจร			
	๓) มีการพัฒนาเส้นทางใหม่			
	๔) บริการมีคุณภาพรวดเร็วปลอดภัยเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ	๔	-	๔
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๕) บริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	๓	๒	๕
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคมชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๖) ดำเนินกิจการโดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	๒	-	๒
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๗) มีโครงสร้างและระบบงานที่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน	๓	-	๓
	๘) มีการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร	๔	๑	๕
	๙) ผู้นำระดับสูงมีศักยภาพการขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายสู่การปฏิบัติได้จริง	๑	-	๑
	๑๐) พัฒนา กทพ. สู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และประยุกต์ใช้ความรู้ให้เกิดนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง	๒	-	๒
	๑๑) ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	๒	-	๒
รวม		๒๑ (ร้อยละ ๗๕)	๗ (ร้อยละ ๒๕)	๒๘

สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒๘ ตัวชี้วัด)

กทพ. ได้ดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๔ ยุทธศาสตร์ และมีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ ๗๕ (เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๑ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ ตัวชี้วัด รวม ๒๘ ตัวชี้วัด) สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน

ประกอบด้วย ๔ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๘ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. จำนวนโครงการทางพิเศษสายใหม่ที่ดำเนินการได้แล้วเสร็จตามแผนงาน เป้าหมาย ๖ โครงการ ผลงาน ๕ โครงการ โดยโครงการที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ โครงการ คือ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๑ (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจเชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก)

๒. การประหยัดเวลาในการเดินทาง (VOT Saving) เป้าหมาย ๑๗๔,๘๘๘ ล้านบาท ผลงาน ๑๓๘,๖๓๙ ล้านบาท เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) และการออกพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. ๒๕๔๘ (ฉบับที่ ๒๗) ประกาศ ณ วันที่ ๑๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่ห้ามให้ประชาชนออกนอกเคหะสถานในระหว่างเวลา ๒๑.๐๐ - ๐๔.๐๐ น. ส่งผลให้ปริมาณจราจรลดลงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ทำให้ VOT Saving มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

แนวทางแก้ไข :

- ๑) วางแผนแก้ไขปัญหารถจราจรติดขัดบนทางพิเศษทั้งระบบ เช่น บริเวณจุดที่เกิดคอขวดหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และบริเวณทางลงทางพิเศษ เป็นต้น
- ๒) พัฒนาและปรับปรุงระบบการชำระค่าบริการทางพิเศษอัตโนมัติ
- ๓) ขยายโครงข่ายทางพิเศษในอนาคต เช่น โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ เป็นต้น

๓. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (VOC Saving) เป้าหมาย ๙๕,๓๒๐ ล้านบาท ผลงาน ๗๓,๒๖๐ ล้านบาท เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) และการออกพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. ๒๕๔๘ (ฉบับที่ ๒๗) ประกาศ ณ วันที่ ๑๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่ห้ามให้ประชาชนออกนอกเคหะสถานในระหว่างเวลา ๒๑.๐๐ - ๐๔.๐๐ น. ส่งผลให้ปริมาณจราจรลดลงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ทำให้ VOC Saving มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

แนวทางแก้ไข :

- ๑) วางแผนแก้ไขปัญหารถจราจรติดขัดบนทางพิเศษทั้งระบบ เช่น บริเวณจุดที่เกิดคอขวดหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และบริเวณทางลงทางพิเศษ เป็นต้น
- ๒) พัฒนาและปรับปรุงระบบการชำระค่าบริการทางพิเศษอัตโนมัติ
- ๓) ขยายโครงข่ายทางพิเศษในอนาคต เช่น โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ เป็นต้น

๔. รายได้ค่าผ่านทาง เป้าหมาย ๑๑,๔๑๒.๙๖ ล้านบาท ผลงาน ๑๐,๕๗๓.๑๐ ล้านบาท เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กทพ. มีรายได้ค่าผ่านทาง ๑๐,๕๗๓.๑๐ ล้านบาท น้อยกว่าเป้าหมาย ๘๓๙.๘๖ ล้านบาท และเมื่อเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ในเวลาเดียวกัน (๑๒,๖๓๖.๙๐ ล้านบาท) ลดลงจำนวน ๒,๐๖๓.๘๐ ล้านบาท โดยมีผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) และการออกพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. ๒๕๔๘ (ฉบับที่ ๒๗) ประกาศ ณ วันที่ ๑๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่ห้ามให้ประชาชนออกนอกเคสสถานในระหว่างเวลา ๒๑.๐๐ - ๐๔.๐๐ น. ทำให้กระทบกับระยะเวลาการให้บริการของ กทพ. รวมถึงเหตุการณ์การชุมนุมประท้วง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวส่งผลให้รายได้ค่าผ่านทางพิเศษ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ลดลง การยกเว้นค่าผ่านทางจากเงื่อนไขของสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ฉบับแก้ไข) ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชในวันหยุดราชการประจำปีตาม ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งเป็นไปตามนโยบายภาครัฐและสอดคล้องตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ฉบับแก้ไข) รวม ๑๙ วัน และการยกเว้น ค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถีและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ในวันหยุดราชการประจำปี รวม ๒๖ วัน

แนวทางแก้ไข :

- ๑) วางแผนแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบนทางพิเศษทั้งระบบ เช่น บริเวณจุดที่เกิดคอขวดหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และบริเวณทางลงทางพิเศษ เป็นต้น
- ๒) พัฒนาและปรับปรุงระบบการชำระค่าบริการทางพิเศษอัตโนมัติ
- ๓) ขยายโครงข่ายทางพิเศษในอนาคต เช่น โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า

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

๑. ร้อยละของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันที่เพิ่มขึ้นของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติในปีปัจจุบันเทียบกับปีที่ผ่านมาในทุกสายทาง เป้าหมาย เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑ (๗,๑๗๕ เทียบ/วัน) ผลงาน ลดลง ร้อยละ ๓๑.๑๐ (-๒๒๓,๑๒๖ เทียบ/วัน) เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษและปริมาณจราจรของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติลดลงกว่าที่คาดการณ์ไว้

แนวทางแก้ไข :

- ๑) ส่งเสริมให้ผู้ใช้งานพิเศษสมัครใช้บัตร Easy Pass มากยิ่งขึ้น โดยการปรับลดการเติมเงินครั้งแรกในการสมัครใช้บัตร Easy Pass และการเติมเงิน สำรองค่าผ่านทางพิเศษขั้นต่ำ
- ๒) จัดทำโปรโมชั่นเพื่อส่งเสริมการใช้งานบัตร Easy Pass

๒. ร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน เป้าหมาย ร้อยละ ๙๕ (๘,๗๐๐.๓๙ ล้านบาท) ผลงาน ร้อยละ ๖๙.๗๔ (๖,๓๘๗.๔๒ ล้านบาท) เนื่องจากเบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๒,๓๗๐.๘๙ ล้านบาท โดยมีผลเบิกจ่าย ๖,๓๘๗.๔๒ ล้านบาท จากวงเงินเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน ๙,๑๕๘.๓๑ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยรายการสำคัญที่มีมูลค่าเกิน ๑๐ ล้านบาทขึ้นไป เกิดจากปัจจัยที่เป็นปัญหาอุปสรรคจากภายใน ได้แก่ ขั้นตอนการดำเนินงานของหน่วยงานเจ้าของงบประมาณ เนื่องจากหน่วยงานจัดทำรายละเอียดขอบเขตของงาน (TOR) ล่าช้า ขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างที่มีการยกเลิกการจัดซื้อจัดจ้างหลายครั้ง ขั้นตอนการบริหารสัญญา รวมทั้งการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างจะต้องสอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติตามกฎกระทรวงกำหนดพัสดุและวิธีการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุที่รัฐต้องการส่งเสริมหรือสนับสนุน (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๓ (ด่วนที่สุดที่ กค (กวจ) ๐๔๐๕.๒/ว ๘๙ ลงวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔) และปัจจัยที่เป็นปัญหาอุปสรรคจากภายนอกที่มาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19)

แนวทางแก้ไข :

- ๑) กำกับ ติดตาม และเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณของ กทพ. จากคณะกรรมการติดตามและเร่งรัดการใช้จ่ายเงินงบประมาณ
- ๒) ให้หน่วยงานที่ไม่สามารถเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนได้ทันตามแผนในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ พิจารณาปัญหา/อุปสรรคและแนวทางแก้ไข เพื่อจะได้นำไปปรับปรุงให้การเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนปีงบประมาณ ๒๕๖๕ สามารถเบิกจ่ายได้ตามแผนที่กำหนด
- ๓) ให้หน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ติดตาม และกำกับการดำเนินงานในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะรายการที่ยังจัดทำร่าง TOR ไม่แล้วเสร็จ และรายการที่ยังอยู่ในขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง สำหรับรายการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานนั้น ให้หน่วยงานควบคุมติดตามงาน และกำกับบริษัทผู้รับจ้างให้ดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนอย่างเคร่งครัด รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องที่มีผลกระทบต่อการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนอย่างต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

ประกอบด้วย ๕ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๑๓ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๒ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย คือ

- ร้อยละความสำเร็จของแผนงานการทบทวนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน เป้าหมาย ร้อยละ ๘๓.๗๕ ผลงาน ร้อยละ ๘๐.๖๐ โดยได้มีการดำเนินงานตามแผนงานการพัฒนาเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงานครบถ้วน แต่ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย เนื่องจากผลการสำรวจความพึงพอใจในความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เท่ากับ ร้อยละ ๘๐.๖๐ ซึ่งน้อยกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ร้อยละ ๘๓.๗๕ ทั้งนี้ จากผลการสำรวจในรายกลุ่มบุคลากร พบว่า กลุ่มบุคลากร ระดับ ๑ - ๖ มีความพึงพอใจในปัจจัยความก้าวหน้าในสายอาชีพน้อยที่สุด คือ ร้อยละ ๘๐.๒๐

แนวทางแก้ไข :

เพื่อให้ผลการสำรวจความพึงพอใจในความก้าวหน้าในสายอาชีพ ปีงบประมาณต่อไปมีระดับสูงขึ้น กทพ. จึงได้ดำเนินการเพื่อให้เกิดการพัฒนาเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน ดังนี้

๑) ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินงานด้านความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน กทพ. ตามคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๖๐/๒๕๖๔ สังกัด วันที่ ๒๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อการพัฒนาบุคลากรและผู้นำที่มีศักยภาพ และมีการดำเนินการด้านความก้าวหน้าในสายอาชีพที่เป็นรูปธรรม

๒) ดำเนินการฝึกอบรมหลักสูตรเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพให้คณะกรรมการที่ปรึกษาสายอาชีพ (Career Counselor Group : CCG) ประกอบด้วยผู้อำนวยการฝ่าย/สำนัก ผู้อำนวยการกอง และหัวหน้าแผนกทุกแผนกซึ่งเป็นกลุ่มที่ใกล้ชิดกับพนักงานในระดับปฏิบัติการ (ระดับ ๑ - ๖) เพื่อให้สามารถให้คำแนะนำในการวางแผนสายอาชีพ (Career Planning) แก่ผู้ใต้บังคับบัญชาได้

๓) จัดส่งเอกสารประกอบการให้คำปรึกษาเรื่องเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน กทพ. (Career Path) คณะกรรมการที่ปรึกษาสายอาชีพ (Career Counselor Group : CCG) เพื่อเป็นแนวทางการให้คำปรึกษาแก่พนักงาน กทพ.

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กทพ. ได้วางแผนดำเนินการเพื่อให้เกิดการสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน ดังนี้

๑) จัดทำข้อมูลในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน กทพ. เช่น เอกสารเผยแพร่ แผ่นพับ เป็นต้น

๒) เพิ่มช่องทางในการสื่อสาร ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพแก่พนักงานของ กทพ. ดังนี้

- ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน กทพ. ในอินทราเน็ตของ กทพ.

- สื่อสารสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องความก้าวหน้าในสายอาชีพของ กทพ. ให้พนักงานตั้งแต่การปฐมนิเทศพนักงานใหม่ เป็นต้น

ทั้งนี้ เมื่อคณะกรรมการที่ปรึกษาสายอาชีพ (CCG) ได้รับการฝึกอบรมและมีความรู้เกี่ยวกับเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพแล้ว คาดว่าสามารถสื่อสารกับพนักงานในระดับปฏิบัติการ (ระดับ ๑ - ๖) ให้ได้รับรู้และเข้าใจเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ จะมีการจัดเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในเรื่องความก้าวหน้าในสายอาชีพของ กทพ. ในช่องทางต่าง ๆ เพื่อให้พนักงาน กทพ. ได้รับรู้รับทราบเพื่อสร้างความเข้าใจในเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพที่เพิ่มขึ้น และเมื่อมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องแล้ว คาดว่าจะส่งผลต่อการสำรวจความผูกพันและความพึงพอใจของพนักงานต่อ กทพ. ในปีจ่ายความก้าวหน้าในสายอาชีพสูงขึ้นในปีต่อไป

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

เป็นไปตามเป้าหมาย ๗๐ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๙.๗๔) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๘ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๐.๒๖) สรุปได้ดังตารางที่ ๔

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

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔		
		ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (ตุลาคม ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔)		รวม
		เป็นไปตามเป้าหมาย	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๗ กลยุทธ์	๒๐ แผนงาน/โครงการ	๒ แผนงาน/โครงการ	๒๒ แผนงาน/โครงการ
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๕ กลยุทธ์	๗ แผนงาน/โครงการ	๓ แผนงาน/โครงการ	๑๐ แผนงาน/โครงการ
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๓ กลยุทธ์	๙ แผนงาน/โครงการ	- แผนงาน/โครงการ	๙ แผนงาน/โครงการ
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๑๓ กลยุทธ์	๓๔ แผนงาน/โครงการ	๓ แผนงาน/โครงการ	๓๗ แผนงาน/โครงการ
รวม	๒๘ กลยุทธ์	๗๐ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๙.๗๔)	๘ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๐.๒๖)	๗๘ แผนงาน/โครงการ

สรุปผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (๗๘ แผนงาน/โครงการ)

กทพ. ได้ดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และมีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีร้อยละความสำเร็จของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๗๔ (เป็นไปตามเป้าหมาย ๗๐ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๘ แผนงาน/โครงการ รวม ๗๘ แผนงาน/โครงการ) สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน

ประกอบด้วย ๗ กลยุทธ์ ๒๒ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๐ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๑ (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจเชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานขั้นตอนการคัดเลือกผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก เป้าหมาย ร้อยละ ๔๐ ผลงาน ร้อยละ ๑๐ และร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานขั้นตอนการคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก เป้าหมาย ร้อยละ ๒๐ ผลงาน ร้อยละ ๐ เนื่องจากยังอยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนุมัติดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๑ (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจเชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) โดย กทพ. ได้มีบันทึกเรียนกระทรวงคมนาคม เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการฯ ต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๔ และกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการฯ ต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๔

แนวทางแก้ไข : กทพ. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานจ้างผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ระยะที่ ๑ (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจเชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) โดยวิธีคัดเลือกแล้วเมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ทั้งนี้ เมื่อคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ แล้ว กทพ. จะเร่งดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

๒. โครงการงานปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางทางพิเศษบูรพาวิถี พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๗๕.๒๙ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้บริษัทผู้รับจ้างนำเข้าอุปกรณ์ได้ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด และส่งผลกระทบต่อจำนวนคนงานที่ต้องมีการกักตัว

แนวทางแก้ไข : กทพ. ประสานบริษัทผู้รับจ้างเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า

ประกอบด้วย ๕ กลยุทธ์ ๑๐ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Easy Pass) (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๗๓.๓๓ เนื่องจากการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีกิจกรรมที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ กิจกรรม จากทั้งหมด ๑๕ กิจกรรม ได้แก่ ๑) การพัฒนาระบบ Multi Vehicle Classes ๒) งานปรับปรุงประสิทธิภาพ CS ๓) งานพัฒนาด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต้นแบบ (Transform Toll Plaza Pilot Project) และ ๔) การพัฒนาระบบเติมเงินแบบ Auto Top-Up บน www.thaieasypass.com

แนวทางแก้ไข : กำกับ ติดตาม เร่งรัด และประเมินผลการดำเนินงานของกิจกรรมตามแผนฯ โดยคณะทำงานบูรณาการพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และหน่วยงานเจ้าของกิจกรรมติดตามและกำกับในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องอย่างเร่งด่วน รวมทั้งทบทวนปัญหา/สาเหตุที่ทำให้ดำเนินการล่าช้า เพื่อนำข้อมูลไปปรับปรุงการกำหนดแผนการดำเนินงาน และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง และเร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

๒. แผนงานการติดตามและเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน พิจารณาจากร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน เป้าหมาย ร้อยละ ๙๕ (๘,๗๐๐.๓๙ ล้านบาท) ผลงาน ร้อยละ ๖๙.๗๔ ล้านบาท (๖,๓๘๗.๔๒ ล้านบาท) โดยมีรายละเอียดดังที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

๓. โครงการทบทวนและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการทบทวนและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๗๕ เนื่องจากยังอยู่ระหว่างรอพันธมิตรจัดส่งรูปแบบก่อสร้างโครงการ (พื้นที่บริเวณ อโศก ๑) ให้ กทพ. พิจารณา ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ กทพ. ไม่สามารถควบคุมได้

แนวทางแก้ไข : กทพ. เร่งประสานพันธมิตร เพื่อยืนยันการเข้าร่วมพัฒนาพื้นที่กับ กทพ. พร้อมทั้งจัดส่งข้อมูลให้กับ กทพ. ต่อไป

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

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

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

ประกอบด้วย ๑๓ กลยุทธ์ ๓๗ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๓๔ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. แผนงานการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของ กทพ. (Integrity and Transparency Assessment : ITA) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของแผนการดำเนินงานการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของ กทพ. (Integrity and Transparency Assessment : ITA) เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๐ เนื่องจาก กทพ. จำเป็นต้องนำผลการประเมิน ITA เสนอที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไปเพื่อทราบ และผลักดันหน่วยงานในความรับผิดชอบให้ปรับปรุงการดำเนินงาน ก่อนที่จะนำเสนอคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีทราบ จึงทำให้ไม่สามารถรายงานผลฯ ต่อคณะกรรมการฯ ได้ภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๔

แนวทางแก้ไข : กทพ. ได้ดำเนินการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ITA ของ กทพ. และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำแผนส่งเสริมการยกระดับการปรับปรุงการทำงานเพื่อยกระดับคะแนน ITA พร้อมทั้งนำเสนอที่ประชุมผู้บริหารระดับฝ่ายขึ้นไป ครั้งที่ ๙/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๔ และเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อทราบต่อไป

๒. แผนงานก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. (สัญญาที่ ๔) (งานภายนอกอาคาร งานปรับปรุงภูมิทัศน์ฯ) เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๙.๖๖๓ เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้การดำเนินงานก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนด

แนวทางแก้ไข : ดำเนินการประชุมหารือร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งประสานผู้รับจ้างและผู้ควบคุมงาน เพื่อเร่งรัดติดตามการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

๓. โครงการศูนย์ควบคุมจราจร ศูนย์ข้อมูล และห้อง Server อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๙.๙๙๕ เนื่องจากปัญหาการรื้อย้ายสายสัญญาณ Fiber Optic จาก CCB3 มาที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. ได้รับความเสียหายจากการปฏิบัติงานของสัญญาที่ ๔

แนวทางแก้ไข : เร่งดำเนินการรื้อถอนและลากสายสัญญาณ Fiber Optic ใหม่ โดยคาดว่าจะดำเนินงานแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔