



เอกสารวิชาการ
เรื่อง

แผนวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)

โดย

นายเทพฤทธิ์ รัตนปัญญากร

นักศึกษาลักสูตรนัทยุทธศาสตร์ รุ่นที่ 15
ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

บทคัดย่อ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ทบทวนแผนวิสาหกิจของ กทพ. เพื่อให้สอดคล้องกับปัจจัยการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและนวัตกรรม การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภค เป็นต้น โดยได้จัดทำแผนวิสาหกิจปีงบประมาณ 2566 - 2570 เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งในการดำเนินงาน เพื่อบรรลุเป้าหมายการเป็น “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น” (Innovation for better drive and better life) รวมถึงมุ่งเน้นการก้าวสู่การเป็นผู้นำในธุรกิจด้านคมนาคมด้วย Smart Expressway โดยครอบคลุมในประเด็นที่สำคัญ เช่น การยกระดับการบริหารจัดการด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมใหม่ ๆ การขยายเส้นทางพิเศษเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ การบูรณาการเส้นทางกับหน่วยงานอื่นเพื่อขยายโครงข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการดำเนินธุรกิจเชิงพาณิชย์ด้วยการบริหารจัดการพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ การยกระดับสมรรถนะของบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกได้ เพื่อให้ กทพ. สามารถขับเคลื่อนองค์กรและบรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้

การจัดทำแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566 - 2570 ครั้งนี้ได้มีการปรับยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและส่งผลกระทบต่อการทำงานของ กทพ. ดังนั้นกรอบแนวทาง และทิศทางของ กทพ. ในปีงบประมาณ 2566 - 2570 จึงประกอบด้วย 9 ยุทธศาสตร์เพื่อผลักดันให้องค์กรสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ได้เป็นอันดับแรกและก้าวไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์เป็นลำดับต่อไป

สาระสำคัญของแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566 - 2570 ของ กทพ. ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ (Vision) คือ “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for better drive and better life)” ภารกิจ (Mission) คือ 1) จัดให้มี พัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย 2) บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม 3) บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม 4) พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร และ ค่านิยม (Core Value) คือ บริการที่ดี พัฒนาก้าวไกล ภาพลักษณ์ใสสะอาด และมีทิศทางและตำแหน่งยุทธศาสตร์ ระยะสั้น ปี 2566 - 2570 ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการสู่ทางพิเศษอัจฉริยะ ระยะกลาง ปี 2570 - 2575 ทางพิเศษอัจฉริยะเพื่อส่งเสริม Logistic ของประเทศ และระยะยาว ปี 2575 - 2580 ทางพิเศษอัจฉริยะเพื่อผู้ใช้ทางและสังคม โดยมีวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) 4 ประเด็น ได้แก่ 1) ยกระดับโครงข่ายและการให้บริการทางพิเศษด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม 2) เพิ่มศักยภาพในการใช้สินทรัพย์ และพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์ 3) สร้างความยั่งยืนต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 4) พลิกโฉมการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ กทพ. ได้กำหนด เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ดังนี้

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ได้แก่ ระบบ ITS ในการใช้งานบนทางพิเศษ มีระบบที่ Fully Resilience สามารถรองรับการจัดการกับการเชื่อมต่อของทางพิเศษในทุกสายงานและทุกระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ การขยายโครงข่ายครอบคลุมและทันเวลา การบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย การเพิ่มขึ้นของรายได้ธุรกิจเชิงพาณิชย์ อัตราการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ (Asset Utilization Rate) ภาพลักษณ์และความยั่งยืนตามแนวทางมาตรฐานสากล การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Management) เทคโนโลยีดิจิทัลรองรับธุรกิจและบริการด้วยความมั่นคงปลอดภัย นวัตกรรมในการส่งเสริมการดำเนินงานและสร้างมูลค่าเพิ่ม และ ยุทธศาสตร์การบริหารและพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

ยุทธศาสตร์ ได้แก่ การเสริมสร้างความมั่นคงของระบบโครงข่ายด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม การส่งเสริมนวัตกรรมในการให้บริการ การสร้างความผูกพันกับลูกค้า การแสวงหาโอกาสในการใช้สินทรัพย์ และการลงทุนธุรกิจเชิงพาณิชย์ การส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กรสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน การยกระดับ การตอบสนองต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถด้วยเทคโนโลยี เพื่อการ ขับเคลื่อนองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ (Digital Transformation) การยกระดับระบบจัดการนวัตกรรมองค์กร (Corporate Innovation System: CIS) และ การพลิกโฉมการบริหารและศักยภาพของทุนมนุษย์เพื่อรองรับ การเปลี่ยนแปลง

กลยุทธ์ ได้แก่ การพัฒนาและขยายโครงข่ายรองรับการขยายตัวของประเทศ การพัฒนาระบบ โครงข่ายที่รองรับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี การส่งเสริมการนำนวัตกรรมมาพัฒนาบริการ การยกระดับ การแก้ไขปัญหาบนทางพิเศษ การยกระดับมาตรฐานการให้บริการของลูกค้าโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล การพัฒนา การตลาดเชิงรุกเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้วย Data Analytics การส่งเสริมการลงทุนและ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ การพัฒนารูปแบบธุรกิจ และพัฒนาความร่วมมือเพื่อพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์ การวิเคราะห์ GAP และพัฒนาแนวทางการผลักดันองค์กรสู่ความยั่งยืน การมุ่งตอบสนองความต้องการ ความคาดหวัง และความกังวลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสะท้อนถึงประสิทธิภาพ ของกระบวนการดำเนินงานและการบริหารค่าใช้จ่าย การพัฒนาและสร้างเสริมการรักษาความมั่นคงปลอดภัย ทางเทคโนโลยีดิจิทัล การพัฒนาโครงสร้างและกระบวนการด้านนวัตกรรม การส่งเสริมการนำนวัตกรรม มาปรับปรุงกระบวนการ และติดตามผลลัพธ์ การสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรในการพัฒนานวัตกรรม ขององค์กร การส่งเสริมการบริหารทุนมนุษย์ (HRM) การบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management) การยกระดับศักยภาพและความสามารถของบุคลากร (HRD) และการพัฒนาระบบการจัดการความรู้ (KM) เพื่อรองรับและพร้อมต่อการดำเนินธุรกิจ ทั้งนี้การกำหนดเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ ให้สอดคล้องกับ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ รวมถึงได้มีการกำหนดตัวชี้วัดในแต่ละโครงการ/แผนงาน เพื่อให้ มั่นใจได้ว่า กทพ. จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ได้ รวมถึงได้แสดงความสอดคล้องของแต่ละ กลยุทธ์เพื่อผลักดันไปสู่เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ได้ผ่านแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map)

คำนำ

แผนวิสาหกิจทางการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่นำเสนอในเอกสารวิชาการฉบับนี้ เป็นการตรวจสอบและวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ทั้งภายในและภายนอก และวิเคราะห์ตำแหน่งยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ และแนวทางการพัฒนา รวมทั้งมาตรการและปัจจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การทางพิเศษ - แห่งประเทศไทย สามารถดำเนินงานขับเคลื่อนองค์กรไปสู่นวัตกรรมบริการอย่างยั่งยืน

การจัดทำเอกสารประกอบการศึกษาค้นคว้าฉบับนี้ ได้รับคำแนะนำและข้อเสนอแนะจากอาจารย์ที่ปรึกษา นาวาอากาศเอก ไชยา ออกแดง รองผู้อำนวยการศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ และคณาจารย์ประจำหลักสูตรนักรัฐศาสตร์ ร่วมกับการระดมสมองของคณะผู้บริหาร ตลอดจนเจ้าหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย คณะที่ปรึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น และบริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด ทำให้เอกสารวิชาการฉบับนี้มีความสมบูรณ์ ถูกต้องตามหลักวิชาการ และได้ถูกนำเสนอกับผู้บริหารของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของการทางพิเศษ - แห่งประเทศไทยในปีงบประมาณที่จะมาถึงนี้อย่างแน่นอน

สุดท้ายนี้ ในฐานะผู้จัดทำ ขอขอบพระคุณทุกท่านที่มีส่วนร่วมในการผลิตเอกสารวิชาการฉบับนี้ รวมทั้งขออน้อมรับความผิดพลาดทุกประการที่เกิดขึ้นในเอกสารนี้ไว้แต่เพียงผู้เดียว และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารวิชาการฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้เกี่ยวข้องและผู้ที่มีความสนใจ

เทพฤทธิ รัตนปัญญากร
ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนา
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

นักศึกษาหลักสูตรยุทธศาสตร์ รุ่นที่ 15
ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศไทย

6 พฤษภาคม 2565

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ซ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
- สัญญาณบ่งชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ด้านเทคโนโลยี	3
- ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้อง	5
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	5
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	5
1.4 วิธีการดำเนินงานวิจัย	6
1.5 ข้อจำกัดของการศึกษา	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
บทที่ 2 การตรวจสอบและวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์	8
2.1 สภาวะแวดล้อมภายนอก	8
2.1.1 ข้อมูลเมกะเทรนด์ (Megatrends)	8
2.1.2 แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	14
2.1.3 แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)	16
2.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)	19
2.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	20
2.1.6 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ด้านที่ 7) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2561 - 2580)	29
2.1.7 แผนแม่บทและแผนดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี)	33
2.2 สภาวะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับองค์กร	35
2.3 การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ (SWOT Analysis)	38
2.3.1 การใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายใน	38
2.3.1.1 การวิเคราะห์อุตสาหกรรมคมนาคมและการแข่งขันด้วย 5-Forces (การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก)	38
2.3.1.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก ด้วย PESTEL	39
2.3.1.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน ด้วย 7'S Model	41

2.3.2	สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการดำเนินงาน การวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)	44
บทที่ 3	แผนวิสาหกิจทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)	47
3.1	แผนวิสาหกิจทางพิเศษแห่งประเทศไทย	47
3.2	เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (End)	47
3.2.1	วิสัยทัศน์ (Vision)	47
3.2.2	พันธกิจ (Mission)	47
3.2.3	ค่านิยม (Core Value)	47
3.2.4	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	47
3.3	กลยุทธ์ในการดำเนินการ (Ways)	47
3.3.1	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับโครงข่ายและการให้บริการ ทางพิเศษด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม	47
3.3.1.1	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความมั่นคงของระบบโครงข่าย ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม	48
3.3.1.2	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมนวัตกรรมในการให้บริการ	49
3.3.1.3	ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความผูกพันกับลูกค้า	52
3.3.2	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มศักยภาพในการใช้สินทรัพย์ และพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์	53
3.3.2.1	ยุทธศาสตร์ที่ 4 การแสวงหาโอกาสในการใช้สินทรัพย์และ การลงทุนธุรกิจเชิงพาณิชย์	53
3.3.3	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างความยั่งยืนต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	55
3.3.3.1	ยุทธศาสตร์ที่ 5 การส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กรสู่การเติบโต อย่างยั่งยืน	55
3.3.3.2	ยุทธศาสตร์ที่ 6 การยกระดับการตอบสนองต่อกลุ่ม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	56
3.3.4	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 พลิกโฉมการบริหารจัดการเพื่อรองรับ การเปลี่ยนแปลง	56
3.3.4.1	ยุทธศาสตร์ที่ 7 การส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถ ด้วยเทคโนโลยี เพื่อขับเคลื่อนองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ (Digital Transformation)	56
3.3.4.2	ยุทธศาสตร์ที่ 8 การยกระดับระบบการจัดการนวัตกรรมองค์กร (Corporate Innovation System: CIS)	59
3.3.4.3	ยุทธศาสตร์ที่ 9 พลิกโฉมการบริหารและศักยภาพของทุนมนุษย์ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง	61

3.4	มาตรการ/ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง (Means)	63
3.5	แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategic Map)	67
บทที่ 4	ข้อเสนอแนะทางยุทธศาสตร์	69
4.1	สรุปผลการศึกษา	69
4.2	อภิปรายผลการศึกษา	71
4.3	ข้อเสนอแนะทางยุทธศาสตร์ที่ได้จากการศึกษา	72
	บรรณานุกรม	73
	ภาคผนวก: โครงสร้างองค์กร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	74
	ประวัติย่อผู้จัดทำเอกสารวิชาการ	75

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ทางพิเศษในความรับผิดชอบของ กทพ. ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2
ตารางที่ 2 องค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน และหมุดหมาย	22
ตารางที่ 3 ทางพิเศษในความรับผิดชอบของ กทพ. ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	36
ตารางที่ 4 ตัวชี้วัดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566 - 2570	64

สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 1 ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2
แผนภาพที่ 2 Megatrend	8
แผนภาพที่ 3 Megatrend และประเด็นย่อย (sub-trend)	9
แผนภาพที่ 4 Share of Jobs at risk of automation in specific emerging markets	9
แผนภาพที่ 5 Global population to reach 9.7 billion by 2050	10
แผนภาพที่ 6 Thailand Urbanization Rate 2000 - 2030	11
แผนภาพที่ 7 Global Demand on Global Natural Resources	12
แผนภาพที่ 8 Global Climate Risk Index: Ranking 1998 - 2017	12
แผนภาพที่ 9 Impact of COVID-19 on Megatrends	13
แผนภาพที่ 10 Change in fertility preferences	14
แผนภาพที่ 11 องค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน และหมุดหมาย	21
แผนภาพที่ 12 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	34
แผนภาพที่ 13 ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	37
แผนภาพที่ 14 แผนพัฒนาโครงข่ายทางที่เก็บค่าผ่านทางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และจังหวัดภูเก็ต	38
แผนภาพที่ 15 การวิเคราะห์อุตสาหกรรมคมนาคม 5-Forces	39
แผนภาพที่ 16 การวิเคราะห์อุตสาหกรรมคมนาคม (PESTEL Analysis)	41
แผนภาพที่ 17 สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในโดยเครื่องมือ The McKinsey 7S Model (7'S)	44
แผนภาพที่ 18 หลักการทำงานของระบบ M-Flow (Multi-lane Free Flow) ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือ มอเตอร์เวย์ (Motorway)	50
แผนภาพที่ 19 ระบบ i-Movement ของ Central Nippon Expressway Company Limited (NEXCO Central) ประเทศญี่ปุ่น	51
แผนภาพที่ 20 แผนที่ยุทธศาสตร์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566 - 2570	68
แผนภาพที่ 21 Business Model ระยะที่ 1 ปี 2566 - 2571 ยกระดับการบริหารจัดการสู่ทางพิเศษอัจฉริยะ	71

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2515 ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2515 เดิมเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงมหาดไทย ภายหลังการปฏิรูประบบราชการตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2515 ได้มีการโอน กทพ. มาสังกัดกระทรวงคมนาคม และต่อมาได้มีการปรับปรุงกฎหมายโดยการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (พ.ร.บ. กทพ.) พ.ศ. 2550 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2551 ปัจจุบัน กทพ. มีอำนาจหน้าที่กระทำการกิจการภายใต้ขอบแห่งวัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ. กทพ. พ.ศ. 2550 ดังนี้

1. สร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
2. ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ.

ทั้งนี้ ตาม พ.ร.บ. กทพ. พ.ศ. 2550 “ทางพิเศษ” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นหรือได้รับโอนหรือได้รับมอบไม่ว่าจะจัดสร้างในระดับพื้นดิน เหนือ หรือใต้พื้นดิน หรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และให้หมายความรวมถึงสะพาน อุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้า ที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เชื้อนกันน้ำ ท่อ หรือทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขตหลักระยะ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร อาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่จัดไว้ในเขตทางเพื่ออำนวยความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับงานทางพิเศษ

กทพ. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการแก้ปัญหาจราจร โดยการก่อสร้างทางพิเศษ ซึ่งช่วยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศมาโดยตลอด โดยปัจจุบันทางพิเศษที่เปิดให้บริการทางพิเศษ จำนวน 8 สายทาง ระยะทางรวม 224.6 กิโลเมตร (กม.) ดังแสดงในตารางที่ 1 และแผนภาพที่ 1

ตารางที่ 1 ทางพิเศษในความรับผิดชอบของ กทพ. ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

ทางพิเศษ	ระยะทาง (กม.)
1) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	27.1
2) ทางพิเศษศรีรัช	38.4
3) ทางพิเศษฉลองรัช (รวมทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทางพิเศษฉลองรัชเดิม ระยะทาง 18.7 กม. ทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 9.5 กม.)	28.2
4) ทางพิเศษอุดรรัถยา	32.0
5) ทางพิเศษบูรพาวิถี	55.0
6) ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์	4.7
7) ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	22.5
8) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	16.7
รวมระยะทางทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	224.6



ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร
สายดินแดง - ท่าเรือ (29 ต.ค. 2524)
สายบางนา - ท่าเรือ (17 ม.ค. 2526)
สายดาวคะนอง - ท่าเรือ (5 ธ.ค. 2530)
2. ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ระยะทาง 38.4 กิโลเมตร
ส่วน A (2 ก.ย. 2536) ส่วน B (6 ต.ค. 2539)
ส่วน C (2 ก.ย. 2536) ส่วน D (2 ธ.ค. 2541)
3. ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา - อานนท์ และทางด่วนสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ระยะทาง 28.2 กิโลเมตร
รามอินทรา - อานนท์ (1 เม.ย. 2543)
รามอินทรา - วงแหวนฯ (23 มี.ค. 2552)
4. ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี) ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร (7 ก.พ. 2543)
5. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด) ระยะทาง 32.0 กิโลเมตร
แจ้งวัฒนะ - เชียงราก (2 ธ.ค. 2541)
เชียงราก - บางโพธิ์ (1 พ.ย. 2542)
6. ทางพิเศษสายบางนา - อานนท์ (S1) ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร (15 มิ.ย. 2548)
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร (23 มี.ค. 2552)
8. ทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร (22 ส.ค. 2559)

แผนภาพที่ 1 ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

สัญญาณบ่งชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ด้านเทคโนโลยี

ในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 มีการขยายตัวของอุปกรณ์ดิจิทัลอย่างรวดเร็ว ซึ่งอุปกรณ์ในกลุ่มอัจฉริยะต่าง ๆ สามารถทำให้เชื่อมโยงกันง่ายขึ้น โดยในอุปกรณ์ต่าง ๆ ทำให้เราสามารถควบคุมเครือข่ายอุปกรณ์ในชีวิตประจำวันได้ ซึ่งเทคโนโลยีเหล่านี้เรียกว่า “Internet of Things” หรือ IoT คือสภาพแวดล้อมอันประกอบด้วยสรรพสิ่งที่สามารถสื่อสารและเชื่อมต่อกันได้ผ่านโพรโทคอลการสื่อสารทั้งแบบใช้สายและไร้สาย

- ระบบควบคุมอุปกรณ์ในชีวิตประจำวัน (Device Mesh)

เป็นแนวโน้มที่ต่อยอดจาก Internet of Things โดยประเด็นแรกคือการใช้งานที่ผู้ใช้งานแต่ละคนจะมีการใช้งานอุปกรณ์ต่าง ๆ มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็น Mobile Device Wearable (อุปกรณ์สวมใส่) เครื่องใช้ไฟฟ้าในครัวเรือน อุปกรณ์บนรถยนต์ และอุปกรณ์ทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งก็คือระบบตรวจจับ (Sensors) ในระบบ Internet of Things นอกจากนี้ระบบจัดการเว็บไซต์ (Back-end) สำหรับ Internet of Things ที่ปัจจุบันยังมีการแยกขาดจากกันสำหรับแต่ละผู้ผลิตนั้น แต่ในอนาคตอาจสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันได้อีกด้วย

- อุปกรณ์เสมือนจริง (Ambient User Experience)

ประสบการณ์ในการใช้งานอุปกรณ์ไอทีที่อยู่รอบตัวได้อย่างต่อเนื่องสิ้นไหล สามารถสลับใช้อุปกรณ์ใดก็ได้โดยการใช้งานจะยังคงต่อเนื่องกันไป ตัวอย่างเช่น ความสามารถ Handoff ของอุปกรณ์ในระบบ IOS และ OSX ของบริษัทแอปเปิล ทั้งนี้ก็เนื่องจากการที่อุปกรณ์ต่าง ๆ ได้เชื่อมต่อกันเป็นโครงข่ายของอุปกรณ์ที่เรียกว่า Device Mesh ซึ่งหมายถึงการที่อุปกรณ์ต่าง ๆ จะมีการติดต่อสื่อสารระหว่างกันตลอดเวลาที่มีการโอนถ่ายข้อมูลและสถานะการทำงานต่าง ๆ ให้แก่กัน อุปกรณ์ในเหล่านี้ ได้แก่ คอมพิวเตอร์ สมาร์ทโฟน อุปกรณ์สวมใส่ รถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้าน รวมไปถึงเซ็นเซอร์ต่าง ๆ ด้วย

- วัสดุในการพิมพ์ 3 มิติ (3D-printing Materials)

การพิมพ์แบบ 3 มิติสามารถพิมพ์ให้ผลลัพธ์ที่ได้ออกมาเป็นชิ้นงานที่เป็นวัสดุจริง ๆ ไม่ใช่แค่ภาพเพียงอย่างเดียว โดยแนวโน้มที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคือการพัฒนาให้รองรับกับวัสดุการพิมพ์ที่มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น แต่เดิมที่อาจจะรองรับได้แค่พลาสติกหรือผงแป้งที่มีความละเอียดมาก ๆ เพื่อใช้ในการขึ้นรูปหรือทำตัวอย่างเท่านั้น เช่น นิกเกิลอัลลอย คาร์บอนไฟเบอร์ แก้ว หมึกชนิดพิเศษ กระแสไฟฟ้า หรือวัสดุที่ใช้ในทางการแพทย์หรือทางชีววิทยา หรือแม้แต่กลุ่มอุตสาหกรรมอวกาศ รถยนต์ พลังงานและการทหาร เป็นต้น

ในอนาคตเราอาจสามารถผลิตอะไหล่รถยนต์ชิ้นเล็ก ๆ เลนส์กรอบไฟ กระจกมองข้างโดยไม่จำเป็นต้องรออะไหล่จากศูนย์ใหญ่ เพียงแค่เก็บไฟล์ 3D เอาไว้ก็สามารถผลิตอะไหล่ได้แล้ว หรือในวงการแพทย์อาจหมายถึงอวัยวะเทียมที่ทดแทนอวัยวะเดิมที่เสียหายไปก็ได้

- โลกของข้อมูลสารสนเทศ (Information of Everything)

ข้อมูลต่าง ๆ ที่ส่งข้ามไปมาระหว่างอุปกรณ์ก็คือ Information of Everything เดิมทีข้อมูลเหล่านี้มีปรากฏอยู่แล้วเพียงแต่แยกกันอยู่ ขาดความสมบูรณ์ หรือขาดความเชื่อมโยงถึงกัน เทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูลจะถูกนำมาใช้เพื่อการนี้ เช่น Graph Database หรือเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่จะเข้ามาช่วยวิเคราะห์และเพิ่มความหมายให้กับข้อมูล เพื่อที่จะทำให้ข้อมูลที่กระจัดกระจายกันอยู่มีความหมายและความเชื่อมโยงที่สามารถนำไปประมวลผลได้

- ระบบที่สามารถเรียนรู้ได้ด้วยตนเอง (Advanced Machine Learning)

หลังจากที่ข้อมูลได้ถูกจัดกลุ่มจัดหมวดหมู่และมีความหมายแล้ว ข้อมูลเหล่านี้จะต้องถูกนำไปศึกษา แต่ด้วยปริมาณที่มีในระดับมหาศาลและถูกสร้างขึ้นอยู่ตลอดเวลาซึ่งมากกว่าความสามารถในการจัดการด้วยมนุษย์ธรรมดา ๆ ทั่วไป ดังนั้นเครือข่ายประสาทแบบลึก (Deep Neural Network) จึงถูกนำมาใช้เพื่อสร้างระบบที่สามารถเรียนรู้ได้ด้วยตนเอง (Advanced Machine Learning) ระบบจะเรียนรู้และ

สร้างความเข้าใจกับข้อมูลที่เกิดขึ้น เทคโนโลยีด้านนี้จะเติบโตก้าวหน้าขึ้นอย่างรวดเร็ว องค์กรต่าง ๆ จะต้องศึกษาและพิจารณาว่าจะนำเทคโนโลยีด้านนี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์กับองค์กรได้อย่างไร

- ผู้ช่วยและสิ่งของที่สามารถเรียนรู้ตอบโต้ได้อัตโนมัติ (Autonomous Agents and Things)

Machine Learning นำความชาญฉลาดมาสู่อุปกรณ์ต่าง ๆ รอบ ๆ ตัวเรา จนเปลี่ยนบทบาทจากการทำตามคำสั่งมาเป็นเลขาส่วนตัวผู้คอยให้คำแนะนำและช่วยกำหนดการทำงานให้กับเรา (Autonomous Agents and Things) ในปัจจุบันซอฟต์แวร์เลขาส่วนตัว เช่น Google Now, Microsoft Cortana, Siri มีความฉลาดมาก สามารถคิดและให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ในสถานการณ์ที่แตกต่างกันอย่างหลากหลาย และซอฟต์แวร์เหล่านี้จะยังมีความสามารถเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อผนวกรวมเข้ากับเทคโนโลยีทางด้านฮาร์ดแวร์ที่ก้าวหน้าขึ้นอย่างเช่น หุ่นยนต์ ก็จะทำให้หุ่นยนต์ทำหน้าที่ได้ดีขึ้น คอยให้บริการต่าง ๆ และคอยช่วยเหลือมนุษย์ได้ดีขึ้น ในอีก 5 ปีข้างหน้ารูปแบบการปฏิสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์และระบบคอมพิวเตอร์จะเปลี่ยนไป มนุษย์จะออกคำสั่งน้อยลง และเปลี่ยนมาเป็นการตัดสินใจเลือกจากตัวเลือกที่ระบบนำเสนอมาให้แทน

- วิธีการในการตรวจสอบและป้องกันการเจาะระบบจะต้องยืดหยุ่นและปรับตัวตามสถานการณ์ได้มากขึ้น (Adaptive Security Architecture)

วิธีการในการตรวจสอบและป้องกันการเจาะระบบจะต้องยืดหยุ่นและปรับตัวตามสถานการณ์ได้มากขึ้นเรียกว่า Adaptive Security Architecture นั่นคือการป้องกันจะต้องฝังลงไปแอปพลิเคชันที่ติดตั้งใช้งานบนสมาร์ตโฟน และจะต้องอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูลจากพฤติกรรมของผู้ใช้ระบบที่ผ่านช่องทางต่าง ๆ แล้ววิเคราะห์ว่าเป็นพฤติกรรมที่จะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของระบบหรือไม่ แล้วนำเสนอหนทางป้องกันส่งตรงไปยังตัวผู้ใช้เพื่อทำการปิดกั้นหรือจำกัดภัยคุกคามที่อาจจะเกิดขึ้น

- สถาปัตยกรรมของระบบงานแบบใหม่ (Advanced Customer Architecture)

การเรียนรู้ของระบบด้วย Deep Neural Network ต้องการพลังในการประมวลผลที่สลับซับซ้อนมากขึ้น รูปแบบของการประมวลผลโดยอาศัยหน่วยประมวลผลด้านกราฟฟิก (Graphic Processing Unit : GPU) หรือโปรเซสเซอร์แบบ Field Programmable Gate Arrays (FPGAs มีชื่อ FPGA ที่หมายถึง Flip-Chip Pin Grid Array ที่เป็นลักษณะขาของซีพียู) นำไปสู่สถาปัตยกรรมของระบบแบบใหม่ที่ก้าวหน้ามากขึ้น (Advanced System Architecture)

- สถาปัตยกรรมของแอปพลิเคชันแบบใหม่ (Mesh App and Service Architecture)

สถาปัตยกรรมของแอปพลิเคชันที่ทำงานบน Device Mesh จะเปลี่ยนไป ลักษณะการทำงานของแอปพลิเคชันจะเป็นการทำงานแบบ Apps and Services Architecture คือ แอปพลิเคชันจะทำงานโดยการติดต่อกับเซิร์ฟเวอร์ขนาดเล็กหลากหลายตัวที่ทำงานอยู่บนเซิร์ฟเวอร์ซึ่งอาจจะกระจายอยู่บนคลาวด์ ความสลับซับซ้อนจะถูกย้ายจากฝั่งเซิร์ฟเวอร์มาอยู่บนตัวแอปพลิเคชันซึ่งเซิร์ฟเวอร์จะมีขนาดเล็กลงปรับเปลี่ยนได้ง่ายและมีความคล่องตัวสูงมากขึ้น การติดตั้งและเริ่มใช้งานก็ต้องการความเร็ว และคล่องตัวตามไปด้วยเช่นกัน เทคโนโลยีที่เหมาะสมสำหรับเรื่องนี้คือ เทคโนโลยี Container และ Microservices ทีมงานพัฒนาแอปพลิเคชันจะต้องสร้างสถาปัตยกรรมใหม่ที่ทันสมัย เพื่อให้การส่งมอบแอปพลิเคชันบนคลาวด์ได้อย่างรวดเร็ว ยืดหยุ่น และคล่องตัว

- อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่งในกระบวนการทำงานและช่องทางบนโลกออนไลน์ (Internet of Things Architecture and Platforms)

แม้ว่ามาตรฐานต่าง ๆ ในการสื่อสารและการทำงานระหว่างอุปกรณ์ต่าง ๆ ใน IoT ยังไม่ได้ลงตัว เนื่องจากการแข่งขันของผู้ผลิตแต่ละราย ซึ่งกว่าจะกำหนดมาตรฐานจนเป็นที่ยอมรับกันได้คาดว่าจะต้องใช้เวลา

ระยะเวลาพอสมควร ทว่าองค์กรที่จะใช้ IoT จะต้องติดตามและเตรียมพร้อมกำหนด IoT Platform ที่มีความเหมาะสมกับองค์กรของตนเอง มิเช่นนั้นเมื่อถึงเวลาที่มาตรฐานมาถึงก็จะล่าช้าเกินกว่าจะดำเนินการรองรับ

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและความรวดเร็วของโลกยุคดิจิทัล ที่หมุนเปลี่ยนยุคสมัยให้ผ่านไปอย่างรวดเร็ว ได้สร้างความเปลี่ยนแปลงให้กับวิถีชีวิต และสร้างความไม่มั่นคงให้การดำเนินธุรกิจ ในหลายอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ภาคธุรกิจหรืออุตสาหกรรม ที่ดำเนินกิจการมาอย่างยาวนาน โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลง เช่นเดียวกับธุรกิจ ในอุตสาหกรรมคมนาคม/ทางพิเศษ ที่มีการปรับเปลี่ยนโฟกัสจากการเร่งก่อสร้างขยายเส้นทาง มาเป็นการมุ่งเน้นการบริหารเส้นทางและสินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร ซึ่งเทคโนโลยีใหม่ ๆ เป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการพัฒนาในรูปแบบดังกล่าว อาทิเช่น

1) เทคโนโลยีในระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent transport system) ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลผู้โดยสาร รถโดยสารสาธารณะ และปริมาณผู้โดยสาร ณ จุดขึ้นรถลงรถ เข้ากับศูนย์ควบคุมข้อมูลเพื่อบริหารจัดการจำนวนรถโดยสารสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารแบบ real-time

2) เทคโนโลยีในระบบบริหารจัดการจราจร (Traffic management and surveillance system) ที่มุ่งเน้นการลดความแออัดและการจราจรติดขัดบนท้องถนน ผ่านเทคโนโลยีระบบการติดตาม จัดเก็บประมวลผล และแจ้งเตือนผู้ใช้รถใช้ถนน

3) ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automated fare collection system) ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ที่อำนวยความสะดวกให้แก่การเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงระบบการจัดเก็บข้อมูล ณ จุดจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการทำ Data Analytics เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร

4) ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Electronic toll collection system) เพื่อลดความหนาแน่นของปริมาณจราจร ณ จุด จัดเก็บค่าผ่านทาง รวมถึงการลดต้นทุนในการให้บริการและโอกาสในการเกิดข้อผิดพลาดในการดำเนินงานจากการใช้ทรัพยากรมนุษย์

5) เทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจสอบคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานในขั้นตอนการก่อสร้าง และขั้นตอนการตรวจเช็คสภาพภายหลังการให้บริการ (Road infrastructure monitoring approaches) ยกตัวอย่างเช่น การใช้ ระบบ 5D Building Information Modelling (BIM) หรือเทคโนโลยี Drones Survey ในการจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจ

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแผนวิสาหกิจของ กทพ. ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการวิสาหกิจ กทพ. ปีงบประมาณ 2566 รวมทั้ง ศึกษาผลการดำเนินงาน กทพ. ที่ผ่านมา

2. เพื่อศึกษาปัญหา ข้อขัดข้อง และอุปสรรคที่สำคัญจากการดำเนินงานที่ผ่านมา

3. เพื่อศึกษาจัดทำแผนวิสาหกิจของ กทพ. ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ให้รองรับและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ (Vision) ใหม่ของ กทพ. “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for Better Drive and better Life)” ที่มุ่งสู่ Smart Expressway

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การวิจัยเรื่อง “แผนวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 - 2570)” เพื่อศึกษาแผนวิสาหกิจ กทพ. ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 - 2570) ให้รองรับและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ (Vision) ใหม่ของ กทพ. “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for Better Drive and better Life)” ที่มุ่งสู่ Smart Expressway

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.1 ศึกษาเกี่ยวกับยุทธศาสตร์และเป้าหมายของแผนต่างๆ โดยเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ Smart Expressway ประกอบด้วยแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ด้านที่ 7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ (พ.ศ. 2560 - 2564) โดยขยายระยะเวลาไปจนถึง พ.ศ. 2566 แผนแม่บทและแผนดำเนินงานการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี

1.2 ศึกษาข้อมูลแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2560 - 2564 และแผนปฏิบัติการปีงบประมาณ 2564 ของ กทพ.

1.3 ศึกษาสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ภายนอกและภายในองค์กร กทพ. รวมถึงการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการนำองค์กรไปสู่ Smart Expressway โดยใช้ 5-FORCE PESTEL 7'S Model และ SWOT

1.4 ศึกษาและจัดทำแผนวิสาหกิจ กทพ. ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ให้รองรับและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ (Vision) ใหม่ของ กทพ. “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for Better Drive and better Life)” ที่มุ่งสู่ Smart Expressway

2. ขอบเขตด้านประชากร

การวิจัยในครั้งนี้จะดำเนินการสำรวจข้อมูลสภาพแวดล้อมจากหน่วยงานทั้งภายนอกและภายในองค์กร ที่เกี่ยวข้อง พร้อมกับศึกษาภาวะเป็ยบ นโยบายที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นข้อมูลในวิเคราะห์ด้วย 5-FORCE PESTEL 7'S Model และ SWOT

3. ขอบเขตด้านเวลา

ระยะเวลาในการศึกษาใช้เวลา 3 เดือน (มีนาคม - พฤษภาคม 2565)

1.4 วิธีการดำเนินงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีการดำเนินการดังนี้

1. การรวบรวมข้อมูล

1.1 ข้อมูลทุติยภูมิ รวบรวมข้อมูลแผนงาน นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนวิสาหกิจ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การประสานขอข้อมูลต่างๆ จากหน่วยงานระดับกระทรวง กรม และหน่วยงานภายใน กทพ. เช่น กรมทางหลวง ฝ่ายนโยบายและแผน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย รวมทั้งเอกสารประกอบการศึกษาด้านยุทธศาสตร์และการจัดแผนของสถาบันการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.2 ข้อมูลปฐมภูมิ โดยรวบรวมข้อมูลจากการทำสัมมนาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนวิสาหกิจ (Work Shop) ตามที่ระบุในขอบเขตของประชากร

2. การจัดระเบียบข้อมูล

เมื่อผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิได้ครบถ้วนแล้วจึงนำข้อมูลดังกล่าวมาเรียบเรียงและตรวจสอบตามขั้นตอนการวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อเตรียมข้อมูลใช้สำหรับการวิเคราะห์ขั้นตอนต่อไป

3. การวิเคราะห์ข้อมูลและการสังเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีวิเคราะห์เนื้อหาข้อมูล (Content Analysis) เพื่อแยกแยะส่วนประกอบและความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบต่าง ๆ ของข้อมูลและนำข้อมูลที่ได้มาสังเคราะห์

4. การนำเสนอข้อมูล

นำเสนอแนวข้อมูลเชิงพรรณนาเกี่ยวกับปัญหา ข้อขัดข้อง และอุปสรรคที่สำคัญจากการดำเนินงานที่ผ่านมาของ กทพ. และเสนอแนะแนวทางการจัดทำแผนวิสาหกิจของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570) ให้รองรับและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ (Vision) ใหม่ของ กทพ. “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for Better Drive and better Life)” ที่มุ่งสู่ Smart Expressway

1.5 ข้อจำกัดของการศึกษา

1. ผู้วิจัยเล็งเห็นถึงการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) ที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งอย่างมาก โดยเห็นสภาพแวดล้อมภายนอกในระดับโลก (Global) ระดับภูมิภาคเอเชีย (Asian) ซึ่งผู้วิจัยปฏิบัติงานอยู่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่มีแผนวิสาหกิจ กทพ. พ.ศ. 2561 - 2566 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน และอยู่ระหว่างจัดทำแผนวิสาหกิจ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 จะต้องมีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายใน รวมถึงการวิเคราะห์ภาพรวมให้ทันต่อเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) ที่กำลังจะเปลี่ยนแปลงไปเพื่อเป็นยุทธศาสตร์ขององค์กรต่อไปอย่างทันกาล

2. แผนวิสาหกิจที่กำลังจะจัดทำต้องมีการความสอดคล้องต่อแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ และวิสัยทัศน์ขององค์กร เพื่อให้สามารถนำแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการที่ดำเนินการแล้วเสร็จสามารถเชื่อมโยงไม่เกิดความซับซ้อนได้

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบแผนวิสาหกิจ กทพ. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการ กทพ. ปี 2566 รวมทั้ง ทราบถึงผลการดำเนินการของ กทพ. ที่ผ่านมา

2. ทำให้ทราบปัญหา ข้อขัดข้อง และอุปสรรคที่สำคัญจากการดำเนินงานที่ผ่านมาของ กทพ.

3. ได้แนวทางในการจัดทำแผนวิสาหกิจ กทพ. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 ให้รองรับและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ (Vision) ใหม่ของ กทพ. “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for Better Drive and better Life)” ที่มุ่งสู่ Smart Expressway

บทที่ 2

การตรวจสอบและวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์

2.1 สภาวะแวดล้อมภายนอก

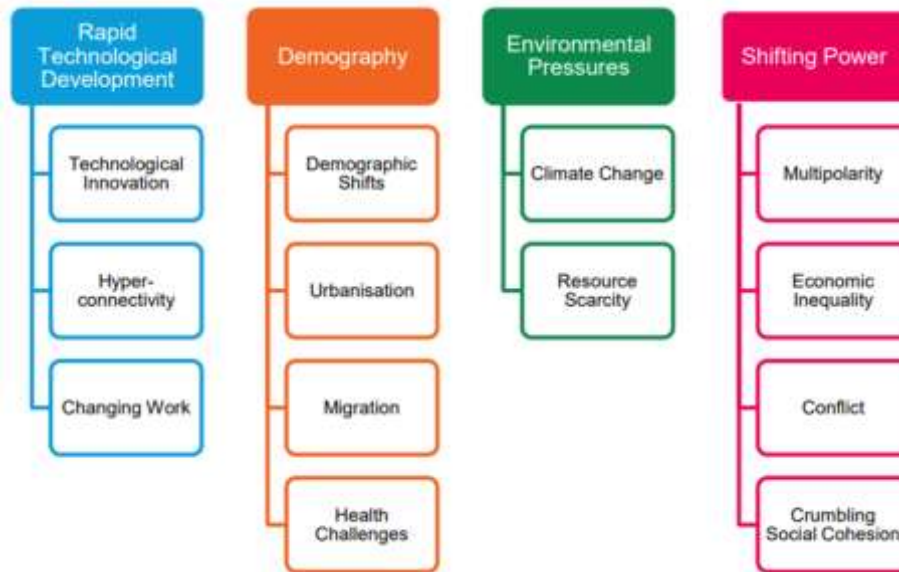
2.1.1 ข้อมูลเมกะเทรนด์ (Megatrends)



(ที่มา : ดำเนินการโดยที่ปรึกษา กทพ. 2566)

แผนภาพที่ 2 Megatrend

Megatrend คือ ปัจจัยขับเคลื่อนที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจ เศรษฐกิจ สังคม พฤติกรรมผู้บริโภค และการดำรงชีวิตของสังคม ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นแนวโน้มที่มองภาพในระยะปานกลาง - ยาว โดยกระทบในทุกอุตสาหกรรม ซึ่งประเด็นที่สำคัญที่จำเป็นต้องติดตาม เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญอย่างต่อเนื่อง คือ 1) Rapid Technology Development หรือการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดด ที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงหรือการพลิกโฉมในหลายอุตสาหกรรม 2) Demography หรือการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรโลก ซึ่งจะนำไปสู่พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป 3) Environmental Pressures หรือความท้าทายของการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างไม่ยั่งยืน นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศที่ร้ายแรงมากยิ่งขึ้น รวมถึงปัญหาการขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติในการประกอบธุรกิจ และ 4) Shifting Power หรือการเปลี่ยนอำนาจทางการเมืองโลกระหว่างประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่ โดยในแต่ละ Megatrend จะมีประเด็นย่อย (sub-trend) ตามแผนภาพที่ 3 ดังนี้



แผนภาพที่ 3 Megatrend และประเด็นย่อย (sub-trend)

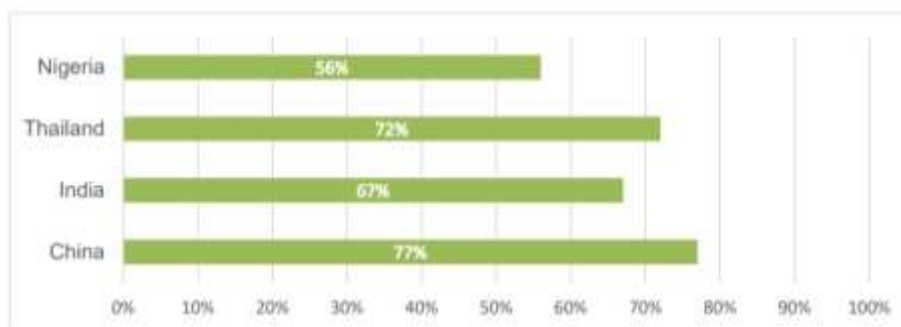
(1) ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดด ที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง (Rapid Technology Development) มีประเด็นที่ กทพ. ต้องพิจารณาในกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กร คือ

- การพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรม (Technological Innovation)

เทคโนโลยีรูปแบบใหม่ที่สร้างโอกาสในการเติบโตอย่างก้าวกระโดดในหลายธุรกิจ จากการนำเทคโนโลยีมาปรับปรุง/สนับสนุน การทำธุรกิจ ยกตัวอย่างเช่น Automation IoT AI Blockchain Drones Robots VR และ AR เป็นต้น รวมถึงแนวโน้มการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูล (Data-driven technology) ในการวิเคราะห์โอกาสทางธุรกิจในหลายอุตสาหกรรม

- การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำงาน (Changing Work)

สืบเนื่องจาก Technological Innovation จะมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการทำงานจากการนำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการทำงาน ยกตัวอย่างเช่น การนำระบบ automation หรือหุ่นยนต์มาทำงานแทนทรัพยากรมนุษย์ โดยจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้กับคนงานในกลุ่ม skilled-worker ในขณะที่เดียวกันเทคโนโลยีดังกล่าวจะเข้ามาทดแทน เพิ่มอัตราการว่างและอัตราการเลิกจ้างกับคนงานในกลุ่ม unskilled-worker ด้วยเช่นกัน ตามแผนภาพที่ 4



Source: Citi (2016) and World Bank (2016), cited in EYQ (2018).

แผนภาพที่ 4 Share of Jobs at risk of automation in specific emerging markets

ซึ่งจากทั้ง 2 ประเด็นสามารถสรุปแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ของ กทพ. คือ การใช้เทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานขององค์กร ทั้งกระบวนการก่อสร้าง กระบวนการบริหารจัดการ และกระบวนการติดตามและรายงานผลการดำเนินงาน การใช้ประโยชน์จาก Digital เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และพิจารณาถึงอัตราค่าจ้างที่เหมาะสม (ส่วนขาด/ส่วนเกิน) และการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลลูกค้า ที่มีหลากหลายกลุ่มและหลากหลายประเภทเพื่อตอบสนองต่อความต้องการและเป็นฐานข้อมูลเพื่อต่อยอดผลิตภัณฑ์และบริการที่เหมาะสม

(2) **ด้านโครงสร้างประชากรโลก (Demography)** มีประเด็นที่ กทพ. ต้องพิจารณาในกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กร คือ

- **การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรโลก (Demographic Shifts)**

คาดการณ์ปริมาณประชากรโลกที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย โดย OECD ได้มีการคาดการณ์จำนวนประชากรในภูมิภาคเอเชียจะเพิ่มขึ้นประมาณ 1,000 พันล้านคนภายในระยะเวลา 15 ปี (2016 - 2030) ซึ่งในกลุ่มประเทศที่มีการเพิ่มขึ้นของประชากรที่สูงจะนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของสังคมเมือง (Urbanization) อย่างก้าวกระโดด พร้อมทั้งสร้างความท้าทายในการบริหารจัดการทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เพียงพอต่อความต้องการของประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตามแผนภาพที่ 5

Figure 11: Global population to reach 9.7 billion by 2050

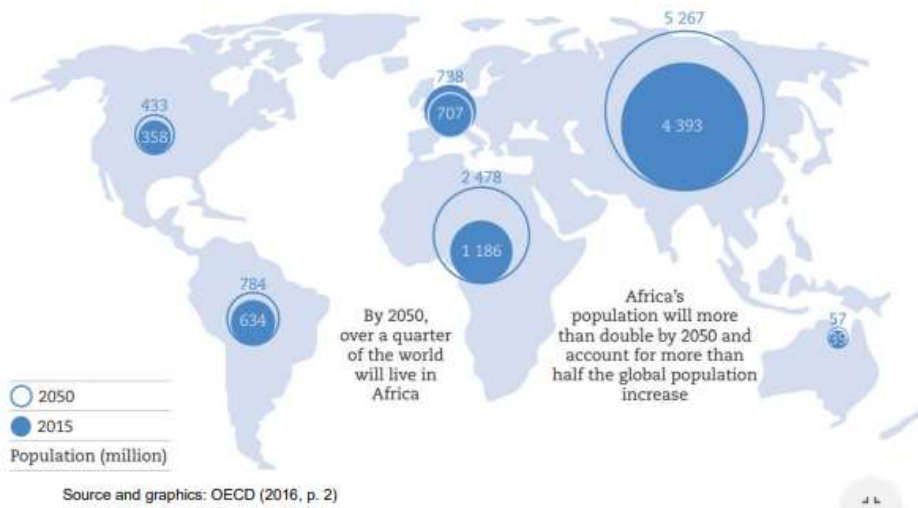
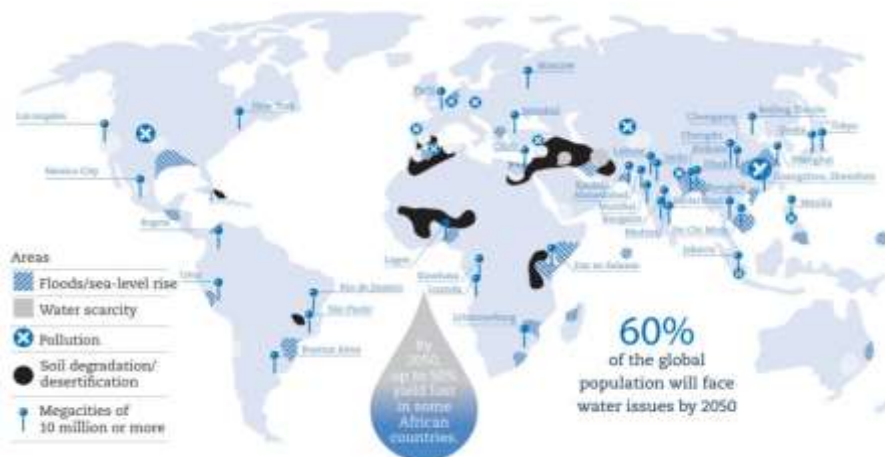


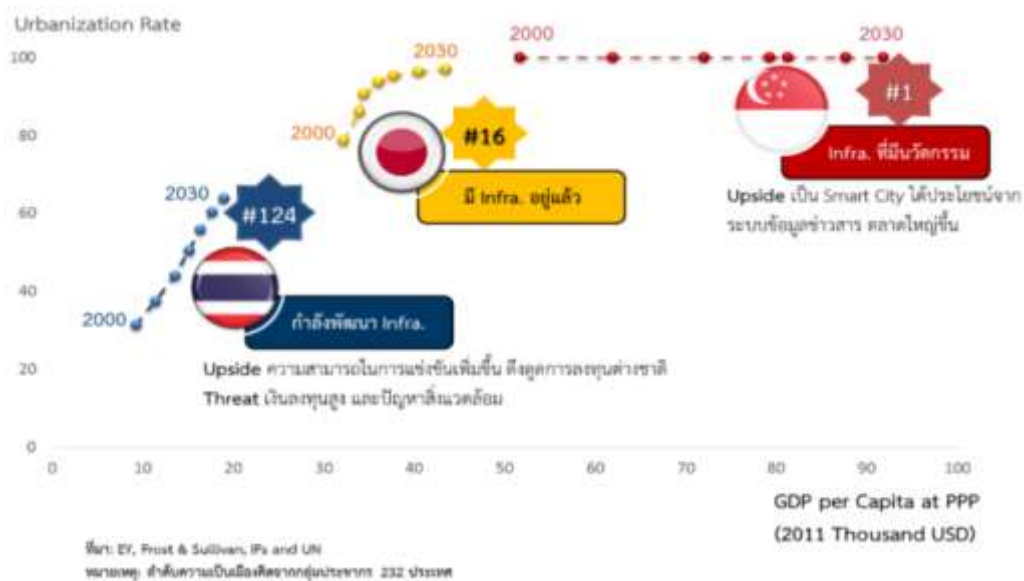
Figure 15: Areas of floods, water stress, pollution and droughts today, and locations of megacities in 2030, according to OECD



แผนภาพที่ 5 Global population to reach 9.7 billion by 2050

- การขยายตัวของชุมชนเมือง (Urbanization)

การขยายตัวของชุมชนเมืองกำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในชุมชนเมืองทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 66 ภายในปี 2040 สำหรับประเทศไทยสัดส่วนการเป็นสังคมเมืองจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยธนาคารแห่งประเทศไทยได้มีการคาดการณ์สัดส่วนการเป็นสังคมเมืองของประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 65 ภายในช่วงเวลา 30 ปี (2000 - 2030) ซึ่งการเติบโตของสังคมเมืองจะสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจและสังคม ในขณะที่เดียวกันก็สร้างความกดดันให้กับภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ทันต่อการเจริญเติบโตและความต้องการของประชาชนในสังคมเมือง รวมถึงเมื่อพิจารณาควบคู่กับ Technological Innovation จะสามารถสร้างโอกาสทางธุรกิจจากการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลประชากรในสังคมเมือง ยกตัวอย่างเช่น New Business Model และการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานอื่นในการสร้าง Smart City เป็นต้น ตามแผนภาพที่ 6



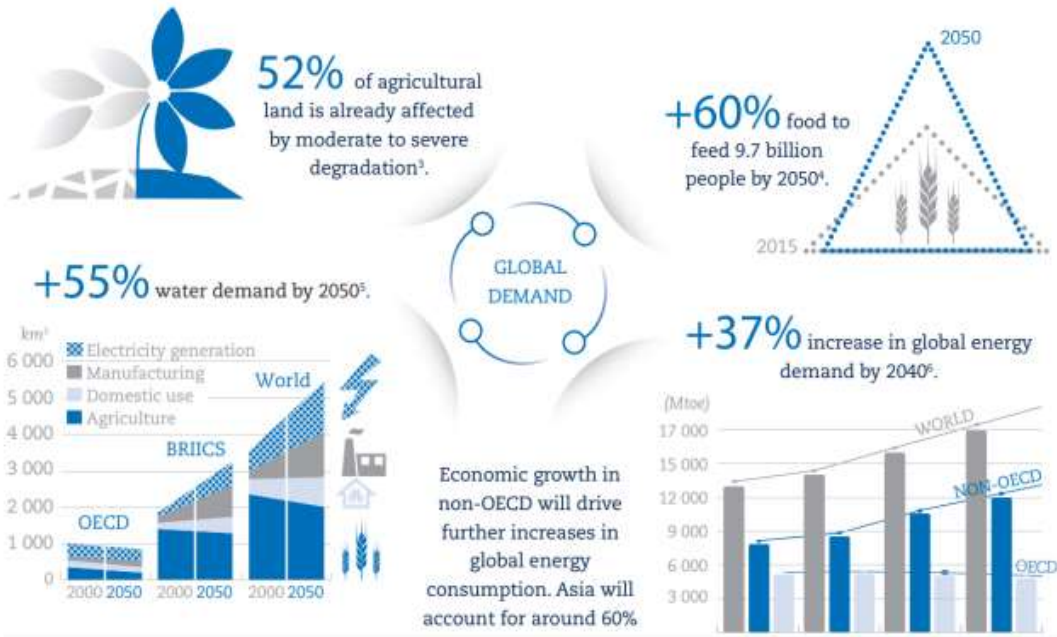
แผนภาพที่ 6 Thailand Urbanization Rate 2000 – 2030

ซึ่งจากทั้ง 2 ประเด็นสามารถสรุปแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ของ กทพ. คือ การขยายตัวของชุมชนเมือง ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของความต้องการในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะในพื้นที่เมืองหลวง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์ด้านการบริหารจัดการความสมดุลระหว่างปริมาณความต้องการใช้ทางพิเศษและปริมาณเส้นทางที่ให้บริการ รวมถึงความท้าทายในการขยายเขตการให้บริการ โดยพิจารณาถึงศักยภาพ กำลังการผลิต และ Demand Side Management ในภาพรวมของประเทศ

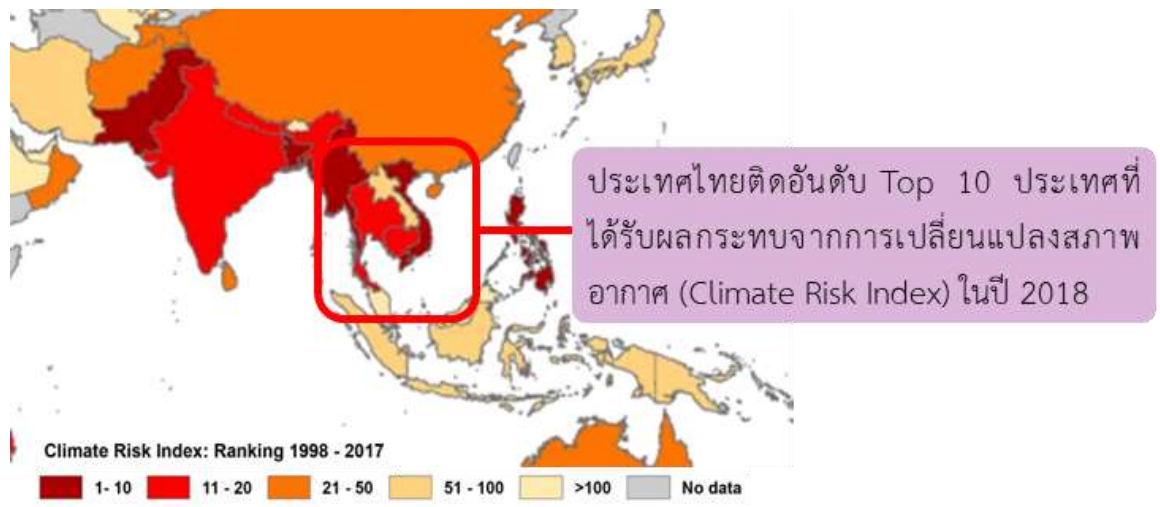
(3) การใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างไม่ยั่งยืน ที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศที่ร้ายแรงมากยิ่งขึ้น รวมถึงการขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติ (Environmental Pressures) มีประเด็นที่ กทพ. ต้องพิจารณาในกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กร คือ

- การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ (Climate Change)

การเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโลกที่เป็นผลมาจากภาคอุตสาหกรรมการผลิตพลังงาน ภาคขนส่ง และภาคเกษตรกรรม ส่งผลให้ระดับน้ำทะเลเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการละลายตัวของภูเขาน้ำแข็ง รวมถึงส่งผลให้สภาพอากาศที่ทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น และนำไปสู่ปัญหาภัยธรรมชาติที่รุนแรงมากยิ่งขึ้นไม่ว่าจะเป็นวิกฤตภัยแล้ง และวิกฤตน้ำท่วมฉับพลัน ตามแผนภาพที่ 7 และ 8



แผนภาพที่ 7 Global Demand on Global Natural Resources



แผนภาพที่ 8 Global Climate Risk Index: Ranking 1998 - 2017

● การขาดแคลนของทรัพยากรธรรมชาติ (Resource Scarcity)

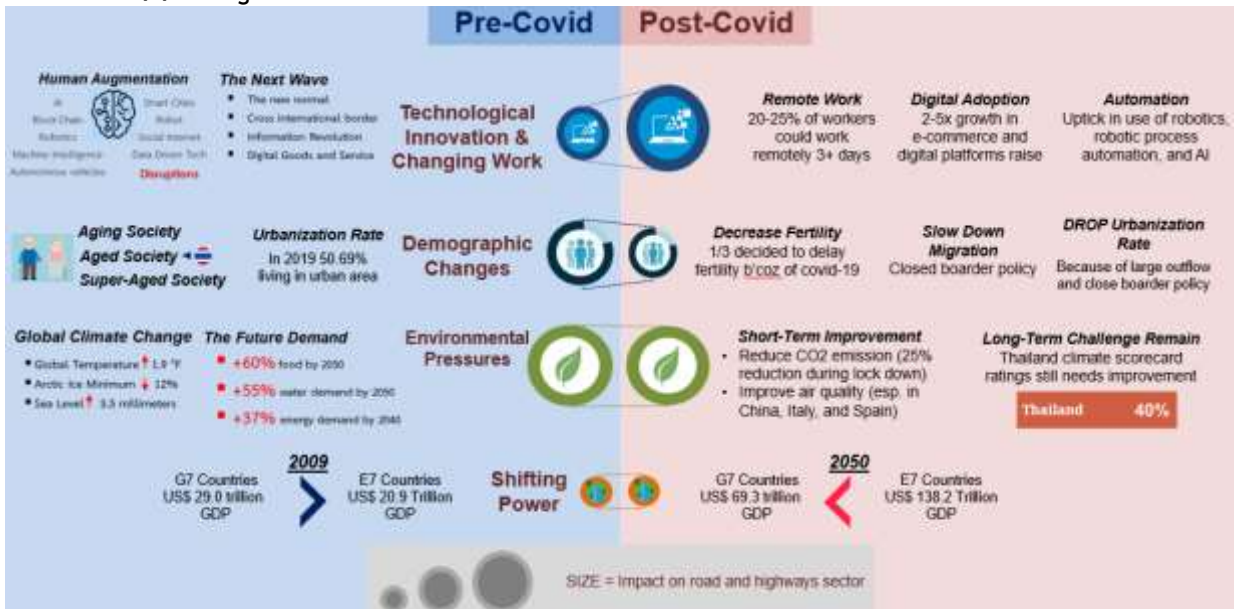
การขาดแคลนของทรัพยากรธรรมชาติ ที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรโลกและการเติบโตของสังคมเมือง (Demographic Shift & Urbanization) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนา ซึ่งจะส่งผลต่อการชะลอตัวของอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลกจากการเพิ่มสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดดของราคาสินค้าอุปโภค บริโภค และการเข้ามามีบทบาทมากขึ้นจากภาครัฐในการกำหนดนโยบายเพื่อควบคุมปริมาณการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ

การเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโลกจากผลลัพธ์ของการดำเนินงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิตภาคขนส่ง และภาคเกษตรกรรม และการขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติสร้างความท้าทายกับหลายอุตสาหกรรมที่จะต้องมุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจจากพลังงานสะอาด รวมถึงบริหารความเสี่ยงจากสภาวะการขาดแคลนวัสดุ

และอุปกรณ์ที่พึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติเป็นหลัก จากอัตราการเติบโตของจำนวนประชากรส่งผลโดยตรงต่อความต้องการในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งจำเป็นต้องมีการวางแผนการขยายเส้นทางโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับการขยายตัวของสังคมเมือง และการบริหารจัดการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) การเปลี่ยนอำนาจเศรษฐกิจโลก (Shifting Power) ซึ่งเกิดจากการที่เศรษฐกิจโลกขับเคลื่อนโดยกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว โดยเฉพาะกลุ่ม G7 (สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เยอรมนี สหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส อิตาลี และแคนาดา) แต่อำนาจของเศรษฐกิจโลกกำลังจะเปลี่ยนผ่านไปสู่ประเทศตลาดเกิดใหม่ อาทิเช่น กลุ่มประเทศ E7 (จีน อินเดีย บราซิล รัสเซีย อินโดนีเซีย เม็กซิโก และตุรกี) ซึ่งเศรษฐกิจกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากกลุ่มประเทศดังกล่าวยังมีทรัพยากรสมบูรณ์ และมีโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจได้อีกมาก อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากการเปลี่ยนอำนาจเศรษฐกิจโลก เช่น การเกิดสงครามการค้าระหว่างประเทศ (Tread Wars) การเกิดความไม่เท่าเทียมกันที่มากขึ้นระหว่างคนรวยและคนจน (Widening Income Inequality) รวมถึงการเพิ่มขึ้นของแนวคิดชาตินิยม (Nationalism and Protectionism) ในหลายกลุ่มประเทศ และประเด็นการเปลี่ยนอำนาจดังกล่าว ยังไม่มีผลกระทบต่อภาคขนส่งในประเทศไทย และ กทพ. อย่างมีนัยสำคัญ

(5) Megatrends จากผลกระทบของ COVID - 19

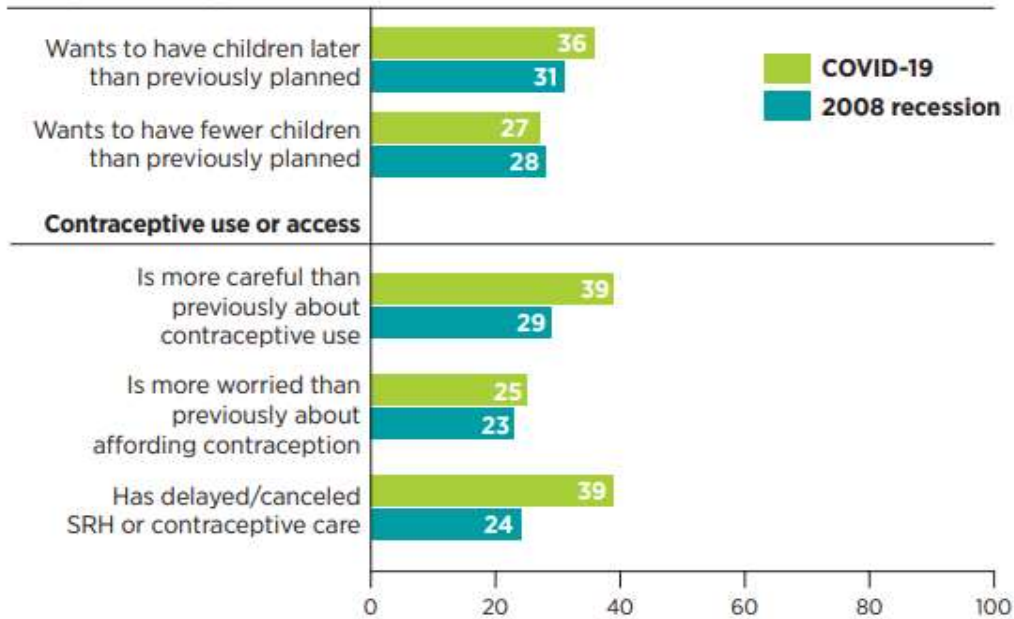


แผนภาพที่ 9 Impact of COVID - 19 on Megatrends

จากนิยามของ Megatrends ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงวิถีการใช้ชีวิตและวิถีการทำธุรกิจครั้งใหญ่ในระดับโลก ซึ่งวิกฤต COVID-19 ไม่ได้ทำให้ Megatrends เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ เพียงแต่เป็นตัวเร่งให้หลาย ๆ กิจกรรมและหลาย ๆ ธุรกิจเกิดขึ้นและแพร่หลายเร็วขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ยกตัวอย่างเช่น Demographic Changes ที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงจากอัตราการเกิดที่ลดลงและอัตราการตายที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงวิกฤต COVID-19 รวมถึงอัตราการเติบโตของสังคมเมืองที่ชะลอตัวลงจากสภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว และมาตรการควบคุมโรคระบาดของภาครัฐที่จำกัดการเดินทางและย้ายถิ่นฐานของแรงงาน ส่งผลให้ธุรกิจในหลาย ๆ อุตสาหกรรมต้องหยุดชะงัก ในทางกลับกันธุรกิจที่ได้ประโยชน์จากวิกฤต COVID-19 โดยตรงคือ กลุ่มธุรกิจยา โดยเฉพาะกลุ่ม Biotechnology รวมถึงกลุ่ม Healthcare และ Wellness ตามแผนภาพที่ 10

% of study participants reporting SRH effects from pandemic or recession

Changes in fertility preferences



แผนภาพที่ 10 Change in fertility preferences

อีกหนึ่ง Megatrend ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและเกิดการเปลี่ยนแปลงรวดเร็วยิ่งขึ้น คือ Technology Innovation and Changing Work ยกตัวอย่างเช่น การที่ทุกคนต้องทำงานจากบ้าน (Work from Home) ส่งผลให้ไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีสำหรับการประชุมออนไลน์ การซื้อของออนไลน์ การเรียนออนไลน์ หรือการทำธุรกรรมทางการเงินผ่านช่องทางออนไลน์ ฯลฯ เหล่านี้ที่มีอยู่แล้ว แต่ถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายมากขึ้นหลายเท่า ซึ่งเทคโนโลยีเหล่านี้จะเข้ามาเป็น New Normal ในวิถีชีวิตหลัง COVID-19 ซึ่งในอนาคตจะยิ่งใช้งานได้ดีขึ้น เพราะจะมีการแข่งขันกันพัฒนาเทคโนโลยีให้ไปมีประสิทธิภาพกว่านี้

2.1.2 แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทย ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

เพื่อความสุขของคนไทยทุกคนการพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ มีสาระสำคัญดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ คือ ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เน้นการบริหารจัดการสถานะแวดล้อมของประเทศให้มีความมั่นคง ปลอดภัย เอกภราชอธิปไตยและมีความสงบเรียบร้อยในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับชาติ สังคม ชุมชน มุ่งเน้นการพัฒนาคน เครื่องมือเทคโนโลยีและระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ให้มีความพร้อมสามารถรับมือกับภัยคุกคามและภัยพิบัติได้ทุกรูปแบบ และทุกระดับความรุนแรง ควบคู่ไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตใช้กลไกการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการทั้งกับส่วนราชการ ภาคเอกชน ประชาสังคม และองค์กรที่ไม่ใช่รัฐ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศทั่วโลกบนพื้นฐานของหลักธรรมาภิบาล

2. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ บนพื้นฐานแนวคิด 3 ประการ ได้แก่

(1) “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปที่รากเหง้าทางเศรษฐกิจ อัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตและจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลายรวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่น ๆ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่

(2) “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่นาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต

(3) “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคอร์ปใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคต บนพื้นฐานของการต่อยอดอดีตและปรับปัจจุบัน พร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ ให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก ควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้และการกินดีอยู่ดี รวมถึงการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลางและลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้ในคราวเดียวกัน

3. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อพัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ โดยคนไทยมีความพร้อมทั้งกาย ใจ สติปัญญา มีพัฒนาการที่รอบด้านและมีสุขภาวะที่ดีในทุกช่วงวัยมีจิตสาธารณะ รับผิดชอบต่อสังคมและผู้อื่น มัธยัสถ์ อุดม โอบอ้อมอารี มีวินัย รักษาศีลธรรม และเป็นพลเมืองดีของชาติ มีหลักคิดที่ถูกต้อง มีทักษะที่จำเป็นในศตวรรษที่ 21 มีทักษะสื่อสารภาษาอังกฤษและภาษาที่สาม และอนุรักษ์ภาษาท้องถิ่น มีนิสัยรักการเรียนรู้และการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต สูการเป็นคนไทยที่มีทักษะสูง เป็นนวัตกรรม นักคิด ผู้ประกอบการเกษตรกรยุคใหม่ และอื่น ๆ โดยมีสัมมาชีพตามความถนัดของตนเอง

4. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม มีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการดึงเอาพลังของภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาคเอกชน ประชาสังคม ชุมชนท้องถิ่น มาร่วมขับเคลื่อน โดยการสนับสนุนการรวมตัวของประชาชนในการร่วมคิดร่วมทำเพื่อส่วนรวม การกระจายอำนาจและความรับผิดชอบไปสู่กลไกบริหารราชการแผ่นดินในระดับท้องถิ่น การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการจัดการตนเองและการเตรียมความพร้อมของประชากรไทยทั้งในมิติสุขภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมให้เป็นประชากรที่มีคุณภาพ สามารถพึ่งตนเองและทำประโยชน์แก่ครอบครัว ชุมชน และสังคมให้นานที่สุด โดยรัฐให้หลักประกันการเข้าถึงบริการและสวัสดิการที่มีคุณภาพอย่างเป็นธรรมและทั่วถึง

5. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในทุกมิติทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ธรรมชาติและความเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างบูรณาการ ใช้พื้นที่เป็นตัวตั้งในการกำหนดกลยุทธ์และแผนงาน และการให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในแบบทางตรงให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยเป็นการดำเนินการบนพื้นฐานการเติบโตร่วมกัน ไม่ว่าจะผ่านทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลทั้ง 3 ด้าน อันจะนำไปสู่ความยั่งยืนเพื่อคนรุ่นต่อไปอย่างแท้จริง

6. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อปรับเปลี่ยนภาครัฐที่ยืดหลัก “ภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” โดยภาครัฐต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ แยกแยะบทบาทหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่

ในการกำกับหรือในการให้บริการ ยึดหลักธรรมาภิบาล ปรับวัฒนธรรมการทำงานให้มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม มีความทันสมัยและพร้อมที่จะปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การนำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล รวมทั้งมีลักษณะเปิดกว้าง เชื่อมโยงถึงกันและเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส โดยทุกภาคส่วนในสังคมต้องร่วมกันปลูกฝังค่านิยมความซื่อสัตย์สุจริตความมั่งคั่ง และสร้างจิตสำนึกในการปฏิเสธไม่ยอมรับการทุจริตประพฤติมิชอบอย่างสิ้นเชิง นอกจากนี้ กฎหมาย ต้องมีความชัดเจน มีเพียงเท่าที่จำเป็น มีความทันสมัย มีความเป็นสากล มีประสิทธิภาพ และนำไปสู่การลดความเหลื่อมล้ำและเอื้อต่อการพัฒนา โดยกระบวนการยุติธรรมมีการบริหารที่มีประสิทธิภาพ เป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ และการอำนวยความสะดวกยุติธรรมตามหลักนิติธรรม

2.1.3 แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)

วันที่ 18 เมษายน 2562 ราชกิจจานุเบกษา ประกาศใช้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ จำนวน 23 ประเด็น ภายหลังจากที่ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561- 2580 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2561 เพื่อเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล และใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันรวมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ส่งผลให้ต้องมีการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศ

เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยให้มีขั้นตอนการดำเนินการตามที่บัญญัติในมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2560 ที่อย่างน้อยต้องมีวิธีการจัดทำแผนการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนในการดำเนินการปฏิรูปประเทศ การวัดผลการดำเนินการ และระยะเวลาดำเนินการปฏิรูปประเทศทุกด้านโดยมีระยะเวลาในการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศภายใน 90 วัน นับตั้งแต่วันที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการปฏิรูปประเทศทุกด้าน

ในการดำเนินการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของวุฒิสภาและสภาผู้แทนราษฎรที่เห็นควรให้ความสำคัญกับการคัดเลือกเฉพาะกิจกรรมปฏิรูปประเทศที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ (Big Rock) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญเร่งด่วนและดำเนินการร่วมกันหลายหน่วยงาน สามารถดำเนินการและวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรมในช่วงปี 2564 - 2566 เพื่อบรรจุในแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) เนื่องจากกิจกรรมที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เป็นการปฏิรูปที่ชัดเจนแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ยังคงเป็นแผนระดับที่ 2 ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2560 โดยต้องส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งทุกหน่วยงานต้องดำเนินการตามกิจกรรมปฏิรูปประเทศที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ (Big Rock) นำไปสู่การปฏิบัติตามหลักความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล (Causal Relationship : XYZ) เพื่อให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติของแต่ละช่วงเวลา 5 ปี โดยแผนการปฏิรูปประเทศ ฉบับปรับปรุงจะดำเนินการคู่ขนานไปกับเล่มแผนการปฏิรูปประเทศฉบับเดิมที่ประกาศใช้เมื่อเดือนเมษายน 2561 ที่เป็นกิจกรรมในลักษณะภารกิจปกติของหน่วยงาน

ทั้งนี้ แผนการปฏิรูปประเทศทั้ง 13 ด้าน มีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

1) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการเมือง

มีเป้าหมายประสงค์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมทางการเมืองและกระบวนการนโยบายสาธารณะ การเมืองมีเสถียรภาพและความมั่นคงและเกิดความสามัคคีปรองดองสมานฉันท์ของคนในชาติ ตลอดจนเพื่อให้พรรคการเมืองและนักการเมืองยึดมั่นในประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นหลัก

2) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน

เป้าหมายประสงค์เพื่อให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อมเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงในทุกมิติและรองรับผลกระทบของสถานการณ์ชีวิตวิถีใหม่และทิศทางที่กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ ทั้งนี้ในการดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลให้ภาครัฐมีความโปร่งใส เป็นที่เชื่อถือไว้วางใจของประชาชนในความซื่อตรง และมาตรฐานการทำงานที่มีคุณภาพสูงในระดับสากล มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมุ่งเน้นให้เกิดผลสัมฤทธิ์ที่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมุ่งเน้นการสร้างเอกภาพแห่งพลังในการขับเคลื่อนกระบวนการปฏิรูประบบบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อให้การจัดทำบริการสาธารณะ การอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เป็นประโยชน์ต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ

3) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย

มีเป้าหมายประสงค์เพื่อให้เกิดผลอันพึงประสงค์ในการมีกฎหมายที่ดีและมีเพียงเท่าที่จำเป็น ตามหลักการของมาตรา 258 ค. ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ในการดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลประโยชน์ในการลดภาระของการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพให้กับประชาชนและภาคธุรกิจโดยรวม รวมทั้งสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย ตลอดจนประชาชนสามารถเข้าถึงกฎหมายได้โดยสะดวกและเข้าใจเนื้อหาสาระของกฎหมายได้โดยง่าย

4) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม

มีเป้าหมายประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในแต่ละขั้นตอนให้เป็นไปอย่างโปร่งใสแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมได้โดยง่าย สร้างความเสมอภาค ลดความเหลื่อมล้ำ พัฒนาระบบการบริหารงานยุติธรรมให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เลือกปฏิบัติและเป็นธรรม

5) แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

มีเป้าหมายประสงค์เพื่อยกระดับศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศกระจายความเจริญและความเข้มแข็งของภาคสังคม และปรับบทบาท โครงสร้าง และกลไกสถาบันบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศตามหลักแนวคิดการบริหารงานคุณภาพที่มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนประเด็นปฏิรูปเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และลดความเหลื่อมล้ำให้เกิดผลสัมฤทธิ์

6) แผนการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

มีเป้าหมายประสงค์เพื่อให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้รับการดูแล รักษา และฟื้นฟูอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และมีความสมบูรณ์ยั่งยืนเป็นฐานการพัฒนาประเทศทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งเกิดความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ ลดความขัดแย้งของการพัฒนาที่ใช้ฐานทรัพยากรธรรมชาติ บรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและลดภัยพิบัติทางธรรมชาติ และมีระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนตามแนวทางประชารัฐ

- 7) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข
มีเป้าประสงค์เพื่อให้ผู้ป่วย ผู้เสี่ยงโรคและผู้สูงอายุได้รับบริการที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และทันสมัย มีความรอบรู้ด้านสุขภาพเพิ่มขึ้น สามารถป้องกันและลดโรคที่สามารถป้องกันได้ พร้อมทั้งผู้สูงอายุสามารถดูแลสุขภาพตนเองและได้รับการบริการและรักษาพยาบาลที่มีคุณภาพที่บ้านและในชุมชน
- 8) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ
มีเป้าประสงค์เพื่อมุ่งเน้นการสร้างดุลยภาพระหว่างเสรีภาพในการทำหน้าที่ของสื่อ บนความรับผิดชอบกับการกำกับที่มีความชอบธรรม และการใช้พื้นที่ดิจิทัลเพื่อการสื่อสารอย่างมีจรรยาบรรณ ดำรงรักษาเสรีภาพของการแสดงออก การรับรู้ของประชาชนด้วยความเชื่อว่าเสรีภาพของการสื่อสารคือเสรีภาพของประชาชนตามแนวทางของประชาธิปไตย และมุ่งเน้นให้สื่อเป็นโรงเรียนของสังคมในการให้ความรู้แก่ประชาชน ปลุกฝังวัฒนธรรมของชาติ และปลุกฝัง ทักษะคิดที่ดี
- 9) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสังคม
มีเป้าประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจนและความเหลื่อมล้ำในสังคม การคุ้มครองกลุ่มเปราะบางในสังคม ตลอดจนการสร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและแหล่งทุนของประชาชน
- 10) แผนการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน
มีเป้าประสงค์เพื่อให้กิจการพลังงานมีการแข่งขันอย่างเป็นธรรมมากขึ้น ภายใต้กลไกตลาดที่เหมาะสม หน่วยงานภาครัฐมีการใช้พลังงานอย่างรับผิดชอบ ประหยัดคุ้มค่า และมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีการใช้พลังงานสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีการเผยแพร่สื่อสารข้อมูลการวิเคราะห์ด้านพลังงาน เพื่อสนับสนุนการวางแผนและเตรียมความพร้อมระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และสนับสนุนการเติบโตของพลังงานทางเลือก และสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง
- 11) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ
มีเป้าประสงค์เพื่อแก้ปัญหาคารทุจริตและประพฤติมิชอบ ให้มีการส่งเสริมสนับสนุน และให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับการทุจริตประพฤติมิชอบ และให้มีมาตรการควบคุม กำกับ ติดตาม การบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตของบุคลากรใช้ดุลยพินิจโดยสุจริต ภายใต้กรอบธรรมาภิบาลและการกำกับกิจการที่ได้อย่างแท้จริง รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารภาครัฐให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและตรวจสอบได้และสนับสนุนแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนในการต่อต้านการทุจริตเพื่อขจัดปัญหาการทุจริตที่เกี่ยวข้องกับการติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ
- 12) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการศึกษา
มีเป้าประสงค์เพื่อยกระดับคุณภาพของการจัดการศึกษาลดความเหลื่อมล้ำทางการศึกษา มุ่งความเป็นเลิศและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และปรับปรุงระบบการศึกษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากร เพิ่มความคล่องตัวในการรองรับความหลากหลายของการจัดการศึกษา และสร้างเสริมธรรมาภิบาล ซึ่งการศึกษาที่จะได้รับการปฏิรูปจะครอบคลุมถึงการเรียนรู้ตลอดชีวิต มิได้จำกัดเฉพาะการจัดการศึกษาเพื่อคุณวุฒิตามระดับเท่านั้น
- 13) แผนการปฏิรูปประเทศด้านวัฒนธรรม กีฬา แรงงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
มีเป้าประสงค์เพื่อให้ประชาชนมีคุณธรรมจริยธรรม เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจฐานวัฒนธรรม ประชาชนออกกำลังกายและเล่นกีฬาอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงมีความรอบรู้ด้านสุขภาพเพื่อพัฒนาสุขภาพให้แข็งแรง และเป็นฐานในการพัฒนากีฬาชาติ และกำลังคนของประเทศมีทักษะที่เอื้อต่อการสร้างผลิตภาพแรงงานและคุณภาพชีวิตที่ดี

2.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

สำนักนายกรัฐมนตรีและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ โดย กทพ. ใช้ทิศทางและกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 - 2564 ซึ่งขยายระยะเวลาจนถึง 30 กันยายน พ.ศ. 2566 เป็นแนวนโยบายภาครัฐประกอบการวางแผนยุทธศาสตร์ซึ่งทิศทางและกรอบยุทธศาสตร์ดังกล่าวประกอบไปด้วย

1. ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
เน้นการพัฒนาและดูแลผู้สูงอายุ การพัฒนาศักยภาพคนรองรับการลดลงของขนาดกำลังแรงงาน ยกกระดับคุณภาพการศึกษา สร้างสุขภาวะที่ดี การสร้างความอยู่ดี มีสุขให้ครอบครัวไทย รวมทั้งการเสริมสร้างบทบาทของสถาบันทางสังคมและทุนทางวัฒนธรรมในการส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมในสังคม
2. ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
ลดความเหลื่อมล้ำ การสร้างโอกาสเข้าถึงทรัพยากรและแหล่งทุนในการประกอบอาชีพ ยกย่องรายได้อื่น สร้างโอกาสการเข้าถึงการศึกษา การพัฒนาระบบบริการสาธารณะให้มีคุณภาพและมีช่องทางการเข้าถึงที่หลากหลาย
3. ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการนโยบายการเงินและนโยบายการคลัง การปรับโครงสร้างทั้งห่วงโซ่คุณค่าในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ การลงทุน เพื่อต่อยอดการสร้างมูลค่าเพิ่มของสาขาการผลิตและบริการที่เป็นฐานการเติบโตทางเศรษฐกิจ
4. ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน
มุ่งอนุรักษ์ฟื้นฟูสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สร้างสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนและเป็นธรรม
5. ยุทธศาสตร์การเสริมความมั่นคงแห่งชาติ เพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
ให้ความสำคัญกับความมั่นคงที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนา ในทุกมิติ ทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการพัฒนาศักยภาพให้ประเทศ สามารถรับมือกับภัยคุกคามทุกรูปแบบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
6. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันทุจริตประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย
มุ่งเพื่อให้การบริหารจัดการภาครัฐมีความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ มีความรับผิดชอบและตรวจสอบได้อย่างเป็นธรรม และการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน
7. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง การเชื่อมโยงเครือข่ายโทรคมนาคม การพัฒนาความมั่นคงด้านพลังงานและการผลิตพลังงานทดแทน และการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล
8. ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
มุ่งให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรมเพื่อมุ่งให้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรมเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศในมิติต่าง ๆ

9. ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
มุ่งเพื่อรักษาฐานเศรษฐกิจเดิมให้เข้มแข็งโดยมีคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล สร้าง
ฐานเศรษฐกิจใหม่รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและ
ความเจริญสู่ภูมิภาค

10. ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา
มุ่งให้เกิดการประสานและพัฒนาคือความร่วมมือกันระหว่างประเทศ ทั้งในเชิงรุกและรับอย่าง
สร้างสรรค์ และการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ การให้บริการทางการศึกษา
การให้บริการด้านการเงิน การให้บริการด้านสุขภาพ การให้บริการด้านโลจิสติกส์ และการลงทุนเพื่อการวิจัยและ
พัฒนา รวมทั้งเป็นฐานความร่วมมือในเอเชีย

2.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

ภายใต้กระแสแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น อาทิ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีอย่างพลิกผัน
การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรสู่สังคมสูงวัย และภาวะโลกร้อนจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
ร่วมกับปัจจัยเร่งจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่ก่อให้เกิดความผันผวนของสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ
สังคมและสิ่งแวดล้อมแก่หลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยนั้น พบว่าแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว
สามารถนำมาซึ่งโอกาสและความเสี่ยงที่จะช่วยผลักดันให้การพัฒนาประเทศไทยในระยะต่อไปให้เกิดผลสำเร็จ
หรือเป็นอุปสรรค หนึ่งคือการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศให้ไม่สามารบบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ขึ้นอยู่กับ
บริบทหรือศักยภาพและขีดความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โดยโอกาส
ที่สำคัญสำหรับประเทศไทยซึ่งมีที่มาจากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในระดับโลก พบว่ามีที่มาจากความก้าวหน้า
และความแพร่หลายของเทคโนโลยีเป็นหลัก ซึ่งต้องอาศัยการพัฒนาคนและระบบบริหารจัดการด้านดิจิทัล
และข้อมูลสารสนเทศให้มีความพร้อมเพื่อรองรับโอกาสที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงให้กระจายลงสู่ทุกภาค
ส่วนอย่างทั่วถึงเท่าทัน

ทั้งนี้ การยกระดับสมรรถนะและศักยภาพของประเทศไทยในระยะเวลาอันใกล้จะไม่สามารถ
เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรมหากอาศัยเพียงการมุ่งแก้ไขเฉพาะหน้าหรือการปรับเปลี่ยนแนวทาง
การดำเนินงานในรายละเอียดเพียงเล็กน้อย เนื่องจากการปรับตัวแบบค่อยเป็นค่อยไปจะไม่เท่าทันต่อ
พลวัตการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วฉับพลันในยุคปัจจุบัน อีกทั้งยังไม่เพียงพอสำหรับการรับมือกับ
ความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อทุนแรงและแผ่ขยายในวงกว้าง หรือทันต่อการแสวงหาโอกาสที่จะสร้าง
ผลประโยชน์ที่ผลักดันให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ
ได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

1. พลิกโฉมประเทศไทย สู่เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน (Transformation to Hi - Value and Sustainable Thailand)

การวางกรอบทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 มีจุดประสงค์
เพื่อพลิกโฉมประเทศไทย หรือ เปลี่ยนแปลงประเทศขนานใหญ่ (Thailand's Transformation) ภายใต้
แนวคิด “Resilience” ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการลดความเปราะบาง สร้างความพร้อมในการรับมือกับการ
เปลี่ยนแปลง สามารถปรับตัวให้อยู่รอดได้ในสภาวะวิกฤติ โดยสร้างภูมิคุ้มกันทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
รวมทั้งการสร้างสมดุลระหว่างความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศกับความสามารถในการ
พึ่งตนเอง พร้อมทั้งการปรับเปลี่ยนองคาพยพในมิติต่าง ๆ ให้เท่าทันและสอดคล้องกับพลวัตและบริบทใหม่
ของโลก และให้ความสำคัญกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ในการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน
ทุกกลุ่ม และส่งต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดีไปยังคนรุ่นต่อไป

เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศเกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ และสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาประเทศทั้งหมดตามที่กล่าวถึงข้างต้น การพลิกโฉมประเทศไทย (Thailand's Transformation) ในระยะแผนพัฒนา ฉบับที่ 13 จึงมีเป้าหมายหลักเพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน” หรือ “Hi-Value and Sustainable Thailand” โดยใช้องค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนการยกระดับ ศักยภาพและพัฒนาประเทศในทุกมิติ เพื่อสนับสนุน เสริมสร้างการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและขีดความสามารถในการแข่งขัน และเพื่อส่งเสริมโอกาสและความเสมอภาคทางสังคมอย่างทั่วถึง

2. องค์ประกอบหลักของการขับเคลื่อนประเทศสู่ “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน” (Hi-Value and Sustainable Thailand)

เนื่องด้วยเป้าประสงค์ที่ต้องการให้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำหน้าที่ระบุทิศทางการพัฒนาประเทศที่ควรมุ่งเน้นได้อย่างชัดเจน การกำหนดกรอบแผนพัฒนา ฉบับที่ 13 จึงมุ่งเน้นคัดเลือกประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงในการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ Hi - Value and Sustainable Thailand ในองค์ประกอบสำคัญ 4 ประการ ได้แก่

- 1) เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-Added Economy)
- 2) สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society)
- 3) วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco-Friendly Living)
- 4) ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's Transformation)

โดยรายละเอียดขององค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน และหมุดหมาย ตามแผนภาพที่ 11 และตารางที่ 2 มีดังนี้



แผนภาพที่ 11 องค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน และหมุดหมาย

ตารางที่ 2 องค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน และหมุดหมาย

หมุดหมาย	ขอบเขต
ขอบเขตของหมุดหมายภายใต้เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	
<p>1. ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ภาคการเกษตรของไทยได้รับการปรับโครงสร้างให้เป็นภาคการผลิตที่มีผลตอบแทนสูง ผ่านการยกระดับผลิตภาพ การพัฒนาคุณภาพของผลผลิต และการปรับเปลี่ยนประเภทของการผลิตจากการผลิตที่มีมูลค่าเพิ่มต่ำ ไปสู่การผลิตที่มีมูลค่าเพิ่มสูง สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และความต้องการของตลาด โดยส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและภูมิปัญญาในการผลิต และการพัฒนาศักยภาพของเกษตรกร ด้วยการสนับสนุนข้อมูลและองค์ความรู้ที่จำเป็น รวมทั้งการสนับสนุนการดำเนินงานของสถาบันเกษตรกร ● เกษตรกรสามารถเข้าถึงช่องทางการตลาดสินค้าเกษตรที่หลากหลาย อาทิ การขายตรงให้กับผู้ค้าปลีกหรือผู้ส่งออก การขายสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์ การท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม และการทำเกษตรพันธสัญญากับผู้แปรรูป ● โครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อภาคการเกษตรและเกษตรแปรรูปได้รับการพัฒนาให้เพียงพอต่อความต้องการและมีประสิทธิภาพ อาทิ แหล่งน้ำเพื่อการเกษตร ระบบการตรวจรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์เกษตร และโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร ● เทคโนโลยีชีวภาพเพื่อแปรรูปและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผลผลิตและวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรได้รับการวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และมีกลไกการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ส่งเสริมให้เกิดการนำไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy)
<p>2. ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและความยั่งยืน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ประเทศไทยมีภาพลักษณ์ในฐานะจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและใส่ใจในความยั่งยืน ● การท่องเที่ยวไทยมีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวรูปแบบเฉพาะ เช่น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ เชิงเกษตร เชิงการแพทย์และการส่งเสริมสุขภาพ เชิงอาหารและวัฒนธรรม เชิงธุรกิจ และเชิงกีฬา ● การท่องเที่ยวไทยมีกิจกรรมที่หลากหลายพร้อมทั้งมีบริการที่ได้มาตรฐานสากล สามารถเพิ่มมูลค่าและดึงดูดนักท่องเที่ยวเป้าหมายทั้งไทยและต่างชาติที่มีคุณภาพและมีความเต็มใจจ่ายสูง ● แหล่งท่องเที่ยวได้รับการดูแลรักษาให้มีความยั่งยืนและเน้นคุณค่าอย่างเหมาะสมกับพื้นที่ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ● รายได้จากการท่องเที่ยวมีส่วนกระจายตัวสู่เมืองรองในทุกภูมิภาค และกระจายตัวสู่ชุมชนและผู้ประกอบการรายย่อยในพื้นที่มากขึ้น ผ่านการเพิ่มมูลค่าด้วยการสร้างอัตลักษณ์ของพื้นที่อย่างเต็มศักยภาพ

หมวดหมู่	ขอบเขต
3. ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าของอาเซียน	<ul style="list-style-type: none"> ● อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยปรับตัวสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าของอาเซียน ● ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์สูง มีการสนับสนุนการลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาทักษะแรงงานอย่างต่อเนื่อง ● หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีมาตรการลดผลกระทบที่มีต่อผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ดั้งเดิมและภาคการผลิตอื่นที่เกี่ยวข้อง อาทิ เกษตรกรผู้ผลิตพืชพลังงาน ● ปริมาณการใช้น้ำมันไฟฟ้าภายในประเทศไทยเพิ่มขึ้นในทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐภาคเอกชน และประชาชนทั่วไป ผลิตโดยสาธารณูปโภคในเมืองหลักปรับสู่ระบบการขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าทั้งหมด ● ประเทศไทยมีสถานีอัดประจุไฟฟ้าอย่างเพียงพอครอบคลุมเส้นทางคมนาคมสำคัญทั่วประเทศ
4. ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง	<ul style="list-style-type: none"> ● อุตสาหกรรมเครื่องมือแพทย์และบริการทางการแพทย์และสุขภาพที่มีพื้นฐานอยู่บนศักยภาพและความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ เป็นเครื่องยนต์สำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยมีการลงทุนในงานวิจัยและพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้และเทคโนโลยีขั้นสูงอย่างต่อเนื่อง ● ประเทศไทยมีชื่อเสียงด้านการรักษาโรคเฉพาะทางและบริการทางการแพทย์ขั้นสูง เช่น การผ่าตัดสมอง การผ่าตัดหัวใจ และการรักษาโรคมะเร็ง เป็นต้น รวมถึงเป็นจุดหมายปลายทางของบริการทางการแพทย์ บริการด้านความสวยความงามและบริการส่งเสริมสุขภาพ ● ระบบสาธารณสุขได้รับการพัฒนาคุณภาพและขยายศักยภาพ มีการปรับสู่ Smart Medical/Smart Healthcare โดยการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อรองรับกับการดำรงชีวิตสมัยใหม่ และเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยสนับสนุนความต้องการใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ ● บุคลากรและทรัพยากรด้านสาธารณสุขมีการกระจายตัวอย่างเพียงพอและเหมาะสมกับผู้รับบริการจากทั้งในและต่างประเทศ
5. ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค	<ul style="list-style-type: none"> ● ประเทศไทยเป็นประตูการค้า บริการ และการลงทุนที่สำคัญของอาเซียน โดยมีกฎระเบียบและกระบวนการนำเข้าส่งออกที่มีประสิทธิภาพเอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเพื่อเพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขัน ● ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าและการค้าผ่านแดน ยกกระดับระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งในอาเซียนอย่างไร้รอยต่อ

หมวดหมู่	ขอบเขต
	<ul style="list-style-type: none"> ● ประเทศไทยมีนโยบายและมาตรการจูงใจสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวด้านการค้าและการลงทุน การจัดทำข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพและเชื่อมโยงผู้ประกอบการในประเทศให้เป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การค้าการลงทุนโลก (Global Value Chains) ● ผู้ประกอบการและแรงงานด้านโลจิสติกส์ของไทยมีองค์ความรู้และทักษะที่เหมาะสมสำหรับการให้บริการที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพและคุณภาพสูง มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการปรับรูปแบบธุรกิจที่สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลง และมีศักยภาพในการแข่งขันทั้งในระดับประเทศและระดับสากล
<p>6. ไทยเป็นฐานการผลิตอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและบริการดิจิทัลของอาเซียน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ดิจิทัลคอนเทนต์ และเป็นผู้ให้บริการด้านดิจิทัลที่สำคัญของอาเซียน ● เทคโนโลยี องค์ความรู้ และนวัตกรรม ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและบริการด้านดิจิทัล ทั้งด้านซอฟต์แวร์และการสร้างสรรค์ดิจิทัลคอนเทนต์ ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องด้วยความร่วมมือของภาครัฐสถาบันการศึกษา และผู้ประกอบการ พร้อมทั้งมีกลไกสนับสนุนให้เกิดการนำเทคโนโลยี องค์ความรู้ และนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ ● ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และปัจจัยแวดล้อมที่ส่งเสริมการประกอบธุรกิจด้านดิจิทัล อาทิ อินเทอร์เน็ตความเร็วสูง แรงงานที่มีทักษะสอดคล้องกับความต้องการ และกฎระเบียบที่เท่าทันการเปลี่ยนแปลงและมีประสิทธิภาพสูง ● ภาครัฐมีระบบเฝ้าระวังและป้องกันการโจมตีทางไซเบอร์ โดยทุกภาคส่วนมีความตระหนักถึงความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ประชาชนและผู้ประกอบการมีทักษะในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์และปลอดภัย
สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society)	
<p>7. ไทยมี SMEs ที่เข้มแข็งมีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ประเทศไทยมีระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของ SMEs โดยมีการแข่งขันทางการค้าที่เปิดกว้างและเป็นธรรมชาติ ความเหลื่อมล้ำระหว่าง SMEs และธุรกิจขนาดใหญ่ ในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและนวัตกรรมการเงินทางเลือกที่เหมาะสม องค์ความรู้และเทคโนโลยีที่จำเป็น รวมถึงตลาดภาครัฐและช่องทางตลาดใหม่ ๆ ลดลง โดยมีการสนับสนุนจากภาครัฐที่ตรงกับความต้องการเฉพาะของผู้ประกอบการ

หมวดหมู่	ขอบเขต
	<ul style="list-style-type: none"> ● SMEs ไทยมีศักยภาพสูง ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี องค์กรความรู้ และนวัตกรรมโดยเฉพาะในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การพัฒนารูปแบบธุรกิจ และการเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการ ตลอดจนสามารถปรับตัวสู่ธุรกิจใหม่ที่มีแนวโน้มความต้องการมากขึ้นในอนาคต อาทิ ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือสินค้าและบริการทางสุขภาพ ● SMEs ไทยมีบทบาทในภาคการส่งออกมากขึ้น สามารถเชื่อมโยงเข้าสู่ห่วงโซ่มูลค่าโลกได้ โดยเฉพาะในภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย ● วิสาหกิจชุมชนมีศักยภาพ ผลิตได้และขายเป็น สามารถนำอัตลักษณ์วัฒนธรรมและภูมิปัญญาของชุมชนมาสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและบริการ และสามารถสร้างงาน สร้างรายได้ให้แก่คนในชุมชน ● วิสาหกิจเพื่อสังคมขยายตัวและเติบโตอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีบทบาทมากขึ้นในการพัฒนาชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม อาทิ การสร้างการมีส่วนร่วมและกระจายผลประโยชน์จากการดำเนินธุรกิจไปสู่ชุมชน การสร้างงานในกลุ่มผู้ด้อยโอกาส และการพัฒนาสินค้าและบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
<p>8. ไทยมีพื้นที่และเมืองหลักของภูมิภาคที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจ ทันสมัย และน่าอยู่</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● พื้นที่และเมืองหลักของภูมิภาคได้รับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเต็มศักยภาพ มีการพัฒนาเมืองหลักและการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในทุกภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งในระดับภายในประเทศและระดับภูมิภาค รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบทโดยรอบ ● บริการสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการศึกษา และบริการสาธารณสุข มีคุณภาพมาตรฐานใกล้เคียงกันระหว่างพื้นที่ รวมถึงมีการจัดสรรงบประมาณบุคลากร และทรัพยากรที่สำคัญอื่น ๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสม ● พื้นที่เศรษฐกิจและเมืองหลักทั่วประเทศมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างทั่วถึง มีประสิทธิภาพ และดำเนินงานได้อย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งในเมือง และระบบสารสนเทศดิจิทัลที่มีความครอบคลุม สามารถเข้าถึงได้เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และพัฒนาปัจจัยดึงดูดการพัฒนาสู่ภูมิภาค (Pull Factors) อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน (Eco-living) ● องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีศักยภาพในการกำกับดูแลและกำหนดมาตรฐานการให้บริการสาธารณะ ขณะที่ชุมชน สถาบันการศึกษา และภาคเอกชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการออกแบบและขับเคลื่อนการพัฒนาที่เหมาะสมและตอบโจทย์ความต้องการของคนในท้องถิ่นได้อย่างแท้จริง

หมวดหมู่	ขอบเขต
<p>9. ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และคนไทยทุกคนมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอเหมาะสม</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● คนยากจนข้ามรุ่นลดลง จากมาตรการให้ความช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาแบบมุ่งเป้า และเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถระบุตัวบุคคล ปัญหาและความต้องการได้อย่างแม่นยำและมีประสิทธิภาพ ● นโยบายการเงินการคลัง และกฎหมายสามารถสนับสนุนการกระจายรายได้ และสร้างความเป็นธรรมในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ● ทุกกลุ่มคนสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีดิจิทัลได้อย่างครอบคลุม ทั้งถึงและมีคุณภาพ โดยเฉพาะในชนบทและพื้นที่ห่างไกล เพื่อลดความเหลื่อมล้ำของโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม และระหว่างพื้นที่ (digital divide) เด็ดจากครอบครัวยากจนได้รับการช่วยเหลือให้สามารถเข้าถึงการศึกษาที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะการศึกษาในระดับที่สูงกว่า การศึกษาภาคบังคับได้อย่างเสมอภาค เพื่อเพิ่มโอกาสการเลื่อนชั้นทางเศรษฐกิจและสังคมอันจะนำไปสู่การลดความเหลื่อมล้ำในประชากรรุ่นถัดไป ● คนไทยทุกคนมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอ เหมาะสม สอดคล้องกับบริบทความจำเป็น บนฐานของความยั่งยืนทางการคลัง ● ระบบประกันสังคมได้รับการพัฒนาทั้งในด้านรูปแบบ เงินสมทบ และสิทธิประโยชน์ให้สอดคล้องกับความต้องการและลักษณะการทำงานที่หลากหลายสามารถจูงใจให้แรงงานนอกระบบเข้าสู่ระบบ และสร้างหลักประกันให้แก่แรงงานในภาวะวิกฤตได้ ● ระบบความคุ้มครองทางสังคมของไทยมีความบูรณาการ เชื่อมโยงกัน ตั้งแต่ระดับนโยบาย ฐานข้อมูล ระดับปฏิบัติ จนถึงการติดตามประเมินผล โดยมีระบบที่สามารถระบุชุดสิทธิของความคุ้มครองทางสังคมที่แต่ละบุคคล/ครัวเรือนพึงได้รับ
วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco-Friendly Living)	
<p>10. ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ชยะได้รับการหมุนเวียนกลับไปใช้ประโยชน์ในสัดส่วนที่สูงขึ้น ผ่านการปรับปรุงระบบการจัดการ รวมทั้งการแก้ไขหรือกำหนดกฎระเบียบที่จำเป็นเพิ่มเติม อาทิ การกำหนดมาตรการเชิงบังคับสำหรับการคัดแยกขยะตั้งแต่ต้นทาง การมีข้อกำหนดด้านการออกแบบบรรจุภัณฑ์พลาสติกให้เอื้อต่อการรีไซเคิล การพัฒนาเทคโนโลยีในการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นระบบ รวมทั้งการแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการผลิตสินค้าจากวัสดุเหลือใช้ ● ประเทศไทยมีศักยภาพในการรีไซเคิลน้ำทิ้ง โดยเริ่มจัดทำระบบในพื้นที่ที่มีความพร้อม อาทิ นิคมอุตสาหกรรม และชุมชนขนาดใหญ่ ● พลังงานหมุนเวียนเป็นแหล่งพลังงานหลักสำหรับการพัฒนากำลัง

หมวดหมู่	ขอบเขต
	<p>การผลิตไฟฟ้าใหม่ของประเทศ โดยการปรับเปลี่ยนตลาดการซื้อขายไฟฟ้าไปสู่รูปแบบตลาดเสรีเพื่อส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนของผู้ผลิตรายย่อยและภาคพื้นที่ที่ประสบภัยธรรมชาติซ้ำซาก และพื้นที่ที่มีแนวโน้มจะเผชิญกับผลกระทบที่ประชาชน และการปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าและการจัดการให้สามารถรองรับไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานทดแทนในสัดส่วนที่สูงขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การใช้งานยานยนต์ไฟฟ้ามีสัดส่วนที่สูงขึ้นทั้งในระบบขนส่งมวลชนและยานพาหนะส่วนบุคคล ● ผลิตภัณฑ์ที่มาจากวัสดุเหลือใช้และมีการปล่อยคาร์บอนในปริมาณต่ำ ตลอดจนวงจรชีวิตได้รับการสนับสนุน ทั้งในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับการผลิต และมาตรการทางการเงินการคลังเพื่อจูงใจผู้บริโภค
<p>11. ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● พื้นที่ที่ประสบภัยธรรมชาติซ้ำซาก และพื้นที่ที่มีแนวโน้มจะเผชิญกับผลกระทบที่รุนแรงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ได้รับการจัดการให้มีความเสี่ยงที่ลดลง ผ่านการใช้มาตรการป้องกันภัยที่ยั่งยืน และมาตรการการปรับตัวที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และการดำเนินชีวิตของประชาชน ● ทรัพยากรธรรมชาติที่มีความสำคัญต่อการป้องกันความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อาทิ ป่าต้นน้ำ ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำ ได้รับการอนุรักษ์และฟื้นฟูให้อยู่ในสภาพดี ● เป้าหมายด้านการลดความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและ การลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ได้รับการบูรณาการเข้ากับการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ ทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งก่อสร้าง ● ระบบการจัดการภัย ทั้งการคาดการณ์ การเตือนภัย การเผชิญเหตุ และการฟื้นฟูหลังเกิดภัย ในทุกระดับได้รับการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพและศักยภาพที่สูงขึ้น ● ทุกภาคส่วนได้รับการพัฒนาขีดความสามารถในการเตรียมพร้อมรับมือกับภัยธรรมชาติและ การปรับตัวเพื่อลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยเฉพาะการมีมาตรการช่วยเหลือกลุ่มคนเปราะบาง อาทิ คนยากจน และเกษตรกรที่มีแนวโน้มได้รับผลกระทบมากกว่า ประชากรกลุ่มอื่น

หมวดหมู่	ขอบเขต
ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's Transformation)	
<p>12. ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ระบบการศึกษาไทยตั้งแต่ระดับปฐมวัยมีคุณภาพมาตรฐานใกล้เคียงกันภายในประเทศและเทียบเท่าระดับสากล โดยมุ่งพัฒนาคนให้มีทักษะที่จำเป็นในโลกยุคใหม่อย่างรอบด้าน อาทิ ทักษะด้านภาษาต่างประเทศ ทักษะด้านดิจิทัลและทักษะการเป็นผู้ประกอบการ รวมถึงทักษะทางสังคม/พฤติกรรม (Soft Skills) อาทิ ทักษะการคิดเชิงวิพากษ์ ความคิดสร้างสรรค์ ความสามารถในการปรับตัว การยอมรับความแตกต่าง และการสื่อสารและการทำงานร่วมกับผู้อื่นพร้อมทั้งส่งเสริมการสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิต ● ระบบการศึกษาและกลไกที่เกี่ยวข้องมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับศักยภาพของเด็กแต่ละกลุ่ม ตั้งแต่กลุ่มผู้มีความสามารถพิเศษจนถึงกลุ่ม NEETs (กลุ่มเด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 15-24 ปี ที่ไม่ได้เรียน ไม่ได้ทำงาน หรือไม่ได้อยู่ในระบบฝึกอบรมใด ๆ) ● สถาบันอุดมศึกษาสามารถปรับบทบาทในการผลิตและพัฒนากำลังคนให้มีปริมาณและคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน และสนับสนุนการมุ่งสู่การเป็น Hi-value and Sustainable Thailand รวมถึงมีบทบาทในการพัฒนาทุนมนุษย์ในทุกช่วงวัย (นอกเหนือจากวัยเรียน) ระบบการฝึกอบรมเพื่อปรับและยกระดับทักษะฝีมือแรงงาน (Reskill / Upskill /New skill) มีคุณภาพ ทันสมัย ได้มาตรฐาน ตอบโจทย์ความต้องการอย่างตรงจุดทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยเฉพาะการฝึกอบรมเพื่อโยกย้ายแรงงานไปสู่ภาคการผลิตและบริการเป้าหมายภายใต้การสร้างเศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสำหรับผู้มีความเสี่ยงจากการถูกทดแทนจากระบบอัตโนมัติ กลุ่มวัยแรงงานตอนปลาย และผู้สูงอายุ ● นโยบายการบริหารจัดการกำลังคนภายใต้บริบทสังคมสูงวัยมีความชัดเจน และสามารถลดทอนความเสี่ยงในการขาดแคลนกำลังแรงงาน อาทิ การขยายอายุเกษียณ การยกระดับผลิตภาพแรงงานไทย และการดึงดูดแรงงานทักษะสูงจากต่างประเทศ ● ระบบการบริหารจัดการกำลังคนและฐานข้อมูลสารสนเทศด้านกำลังคนของประเทศมีความบูรณาการ นำไปสู่การออกแบบนโยบายที่เฉพาะเจาะจง และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ● สถาบันทางสังคมเอื้อต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ตั้งแต่การส่งเสริมการเลี้ยงดูบุตร การปฏิรูปสื่อและอุตสาหกรรมบันเทิง จนถึงมาตรการที่เอื้อต่อการมีสุขภาพที่มีความตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม และมีจิตสำนึกที่ดีต่อสังคมส่วนรวม

หมวดหมู่	ขอบเขต
13. ไทยมีภาครัฐที่มีสมรรถนะสูง	<ul style="list-style-type: none"> ● การทำงานของภาครัฐมีความบูรณาการและเป็นเอกภาพ ตั้งแต่ระดับนโยบายระดับปฏิบัติ จนถึงการติดตามประเมินผล ทั้งระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมถึงการดำเนินงานร่วมกับภาคีการพัฒนาอื่น ๆ ● โครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐมีความยืดหยุ่น สามารถปรับเปลี่ยนควมรวม หรือยกเลิกภารกิจให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ● ภาครัฐมีความยั่งยืนทางการคลัง มีความสามารถในการจัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้น และมีการบริหารจัดการรายจ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการปรับบทบาทและลดภารกิจเหลือเพียงเท่าที่จำเป็น ● การบริหารงานภาครัฐและการให้บริการสาธารณะปรับเปลี่ยนสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลเต็มรูปแบบ ● กฎหมาย ระเบียบ และมาตรการภาครัฐมีความทันสมัย ไม่ซ้ำซ้อน มีการบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศไปสู่การเป็น Hi-Value and Sustainable Thailand ● ทุกภาคส่วน ทั้งภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาคประชาชน มีบทบาทในการออกแบบ จัดทำ และขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่การเป็น Hi-Value and Sustainable Thailand รวมถึงมีบทบาทในการติดตามตรวจสอบการทำงานของภาครัฐในทุกระดับอย่างเป็นรูปธรรม

2.1.6 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ด้านที่ 7) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2561 - 2580)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) จะเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการเตรียมความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเข้มแข็ง เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ การพัฒนาในทุก ๆ ด้านของประเทศ โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพ และประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล เพื่อยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ รวมถึงพัฒนาระบบการบริหารจัดการให้สามารถรองรับการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติและปรับตัวได้ทันกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในอนาคต รวมทั้งรูปแบบการเคลื่อนย้ายทุนและแรงงาน การค้า ตลอดจนมาตรการกีดกันทางการค้าใหม่ ๆ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่มีรายได้สูงที่มีความสามารถในการแข่งขัน

แผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย 3 แผนย่อย ดังนี้

1) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ประเทศไทยมีโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งทำให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในระดับสากล โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1) การขนส่งทางราง เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดคล้องการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า การพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง

2) การขนส่งทางน้ำ ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบันและยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทการค้าระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาคและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

3) การขนส่งทางอากาศ ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่างๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง และขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรทางอากาศ

4) การขนส่งทางถนน พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด้านการค้าและประตูการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และเชื่อมต่อกัน ระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีคุณภาพ สามารถทำหน้าที่เป็นระบบเสริมเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งไปยังโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมทั้งสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้าม ทางเท้า และทางจักรยาน เพื่อสร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ พร้อมทั้งสนับสนุนให้ใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูง รวมทั้งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

5) ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

6) พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต พัฒนาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบรถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนพัฒนาระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

8) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตรภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

9) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐาน การขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และระดับโลก

10) สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยการสร้างนวัตกรรมจากการวิจัยพัฒนา และรับการถ่ายทอดและต่อยอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น วัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้า และเครื่องกล แบตเตอรี่ รถไฟฟ้า รถจักรและล้อเลื่อน เป็นต้น รวมทั้งสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ในการกระบวนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในรูปแบบ last mile delivery เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ การใช้หุ่นยนต์ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

11) ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้ง

ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

2) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานให้มีความมั่นคงในระดับที่เหมาะสม มีการกระจายชนิดของเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า ส่งเสริมพลังงานทดแทน และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งกำกับดูแลกลไกตลาดพลังงานให้มีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม เพื่อสนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1) จัดหาพลังงานและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานทั้งระบบให้มีความมั่นคงในระดับที่เหมาะสม ทันสมัย สามารถรองรับความต้องการใช้พลังงานตามการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ และการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี มีการกระจายชนิดของเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า

2) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยี ปัจจัยแวดล้อม และสร้างแรงจูงใจเพื่อสนับสนุนการจัดหาแหล่งพลังงานใหม่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการบริหารจัดการพลังงานอัจฉริยะ เพื่อนำไปสู่การผลิตและการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ มีเสถียรภาพ และทันกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีด้านพลังงานในอนาคต

3) สนับสนุนการผลิตและการใช้พลังงานทดแทนทั้งพลังงานไฟฟ้า พลังงานความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพตามศักยภาพของแหล่งเชื้อเพลิงในพื้นที่ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการผลิตและใช้พลังงานทดแทนอย่างเพียงพอ โดยคำนึงถึงต้นทุนค่าพลังงานที่เหมาะสม เปิดโอกาสให้ผู้ผลิตไฟฟ้าสามารถลงทุนผลิตไฟฟ้าใช้ตัวเอง และขายไฟฟ้าส่วนเกินเข้าสู่ระบบได้ โดยไม่กระทบราคาซื้อขายและเงื่อนไขอื่น ๆ ในทางลบต่อผู้ใช้ไฟฟ้ารายอื่น ๆ และต่อระบบไฟฟ้าโดยรวม รวมทั้งปรับปรุงการกำกับดูแลให้สามารถควบคุม และตรวจสอบการผลิตและใช้ไฟฟ้าได้แบบเรียลไทม์ เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการบริหารจัดการ และการวางแผนระบบไฟฟ้าของประเทศ

4) ส่งเสริมการวิจัย พัฒนา และถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านพลังงานทดแทนและเทคโนโลยี ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะระบบการกักเก็บพลังงาน และระบบโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ และการนำมาใช้เพื่อให้สามารถผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนได้ในสัดส่วนที่สูงขึ้น และการผลิตไฟฟ้าที่มีการกระจายศูนย์มากขึ้น

5) สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม ภาคธุรกิจ ภาคขนส่ง และภาคครัวเรือน ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้พลังงานโดยมุ่งให้เกิดจิตสำนึกและความรับผิดชอบต่อการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด

6) พัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบการกำกับดูแลให้ส่งเสริมการแข่งขันในกิจการพลังงาน สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป และส่งเสริมให้เกิดการอนุรักษ์พลังงาน รวมทั้งบริหารจัดการ และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรหรือโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

3) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร การแพร่ภาพกระจายเสียง พื้นที่ทดลองทดสอบรองรับการพัฒนานวัตกรรมดิจิทัล บุคลากรดิจิทัล รวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ให้มีเสถียรภาพ ทันสมัย ครอบคลุมทุกพื้นที่ และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการติดต่อสื่อสาร การเชื่อมต่อ การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศ การค้าและพาณิชย์ การบริการภาครัฐและเอกชนที่สอดคล้องกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ทางเทคโนโลยีด้านดิจิทัลในอนาคต สนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศและนำไปสู่การยกระดับ

เศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งการเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลของภูมิภาคอาเซียนในอนาคต โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลทั้งในส่วนของโครงข่ายสื่อสารหลักภายในประเทศ และโครงข่ายบรอดแบนด์ความเร็วสูง ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ มีเสถียรภาพและสอดคล้องกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีด้านดิจิทัลและการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านดิจิทัล พร้อมทั้งกำหนดรูปแบบสถาปัตยกรรมโครงข่ายให้สามารถเชื่อมต่อถึงกันได้ ในลักษณะโครงข่ายเชื่อมต่อแบบเปิด ให้เป็นโครงข่ายเดี่ยวสามารถให้บริการประชาชนอย่างมีคุณภาพและทั่วถึง ตลอดจนส่งเสริมการแข่งขันในตลาดของผู้ประกอบการรายใหม่ในส่วนบริการปลายทางทั้งแบบใช้สายและแบบไร้สาย

2) ส่งเสริมให้มีการลงทุนและร่วมใช้ทรัพยากรโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ทั้งในส่วนของภาคพื้นดิน เคเบิลใต้น้ำและระบบดาวเทียมสำหรับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีความจุเพียงพอและมีระบบโครงข่ายสำรองเพื่อให้สามารถบริการสื่อสารระหว่างประเทศได้อย่างต่อเนื่อง มีเสถียรภาพ และสอดคล้องกับแนวโน้มความต้องการใช้งานทั้งภายในประเทศและของต่างประเทศ เพื่อนบ้านในภูมิภาคอย่างเสรีและเป็นธรรม

3) สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบนิเวศ ทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ศูนย์ข้อมูลขนาดใหญ่ที่ได้มาตรฐานสากล บุคลากรดิจิทัล สิ่งอำนวยความสะดวก และสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแหล่งบ่มเพาะธุรกิจและดึงดูดการลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีศักยภาพและเป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคตสำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงทั้งภายในประเทศและจากต่างประเทศ

4) กำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติสำหรับผู้ให้บริการในการคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคล และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของผู้รับบริการ เช่น แนวปฏิบัติในการใช้งานโมบายคอมพิวเตอร์หรือสมาร์ทโฟน แนวปฏิบัติในการใช้งานสื่อสังคมออนไลน์ เป็นต้น เพื่อรองรับการเติบโตของการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคต ตลอดจนจัดให้มีมาตรการเฝ้าระวังและรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ที่เหมาะสมและสอดคล้องตามมาตรฐานสากล โดยเฉพาะการปกป้องโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งยวด เช่น โครงสร้างพื้นฐานทางไฟฟ้า โครงสร้างพื้นฐานทางการเงิน เป็นต้น เพื่อให้มีความมั่นคงปลอดภัยเพียงพอต่อการค้าและการลงทุน การสร้างเครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลภัยคุกคามไซเบอร์

2.1.7 แผนแม่บทและแผนดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี

กรมทางหลวงได้เริ่มแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) มาตั้งแต่ปี 2540 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2540 ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย จำนวน 13 เส้นทาง ระยะทาง 4,150 กิโลเมตร จากสภาพเศรษฐกิจสังคมและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาและทบทวนแผนแม่บทฯ ฉบับปี พ.ศ. 2540 ดังกล่าว โดยในปี พ.ศ. 2560 กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) จำนวน 21 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 6,612 กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทฯ โดยล่าสุด กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาทบทวนเพื่อจัดทำแผนบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ตามแผนภาพที่ 12

โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
 ตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579
Master Plan of the Intercity Motorways (2017-2036)



แผนภาพที่ 12 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ทั้งนี้ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว ทั้งในส่วนที่กรมทางหลวงรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษาเอง และในส่วนที่ให้เอกชนรับผิดชอบ การดำเนินงานและบำรุงรักษาภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง จำนวนรวม 3 สายทาง ระยะทางรวม 282 กิโลเมตร ได้แก่

- 1) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง (ระยะทาง 181 กิโลเมตร)
- 2) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนบางปะอิน - บางพลี และตอนพระประแดง - บางแค ช่วงพระประแดง - ต่างระดับบางขุนเทียน (ระยะทาง 79 กิโลเมตร)
- 3) ทางหลวงสัมปทาน สายทางยกระดับอุตราภิมุข (ระยะทาง 22 กิโลเมตร) (บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับสัมปทาน)

สำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีจำนวน 3 สายทาง ระยะทางรวม 317 กิโลเมตร ได้แก่

- 1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา (ระยะทาง 196 กิโลเมตร)
- 2) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (ระยะทาง 96 กิโลเมตร)
- 3) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว (ระยะทาง 25 กิโลเมตร)

ในส่วนของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุนและเตรียมความพร้อมในการเสนอขออนุมัติเห็นชอบการดำเนินการก่อสร้าง มีจำนวน 4 สายทาง ระยะทางรวม 187 กิโลเมตร ได้แก่

- 1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม - ชะอำ (ระยะทาง 109 กิโลเมตร)
- 2) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน (ระยะทาง 22 กิโลเมตร)
- 3) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะทาง 18 กิโลเมตร)
- 4) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนกาญจนาภิเษก ด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง (ระยะทาง 38 กิโลเมตร)

2.2 สถานะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับองค์กร

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2515 ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2515 เดิมเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงมหาดไทย ภายหลังจากปฏิรูประบบราชการตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2515 ได้มีการโอน กทพ. มาสังกัดกระทรวงคมนาคม และต่อมาได้มีการปรับปรุงกฎหมายโดยการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (พ.ร.บ. กทพ.) พ.ศ. 2550 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2551 ปัจจุบัน กทพ. มีอำนาจหน้าที่กระทำการกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ. กทพ. พ.ศ. 2550 ดังนี้

1. สร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
2. ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ.

ทั้งนี้ ตาม พ.ร.บ. กทพ. พ.ศ. 2550 “ทางพิเศษ” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นหรือได้รับโอนหรือได้รับมอบไม่ว่าจะจัดสร้างในระดับพื้นดิน เหนือ หรือใต้พื้นดิน หรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และให้หมายความรวมถึงสะพาน อุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้า ที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เชื้อนก้าน้ำ ท่อ หรือทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขตหลักระยะ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร อาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่จัดไว้ในเขตทางเพื่ออำนวยความสะดวกหรือเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับงานทางพิเศษ

กทพ. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการแก้ปัญหาจราจร โดยการก่อสร้างทางพิเศษ ซึ่งช่วยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศมาโดยตลอด โดยปัจจุบันทางพิเศษที่เปิดให้บริการทางพิเศษ จำนวน 8 สายทาง ระยะทางรวม 224.6 กิโลเมตร (กม.) ภายใต้วิสัยทัศน์ “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for Better Drive and better Life)” ที่มุ่งสู่ Smart Expressway

ตารางที่ 3 ทางพิเศษในความรับผิดชอบของ กทพ. ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

ทางพิเศษ	ระยะทาง (กม.)
1) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	27.1
2) ทางพิเศษศรีรัช	38.4
3) ทางพิเศษฉลองรัช (รวมทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทางพิเศษฉลองรัชเดิม ระยะทาง 18.7 กม. ทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 9.5 กม.)	28.2
4) ทางพิเศษอุดรรัถยา	32.0
5) ทางพิเศษบูรพาวิถี	55.0
6) ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์	4.7
7) ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	22.5
8) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	16.7
รวมระยะทางทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	224.6



ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

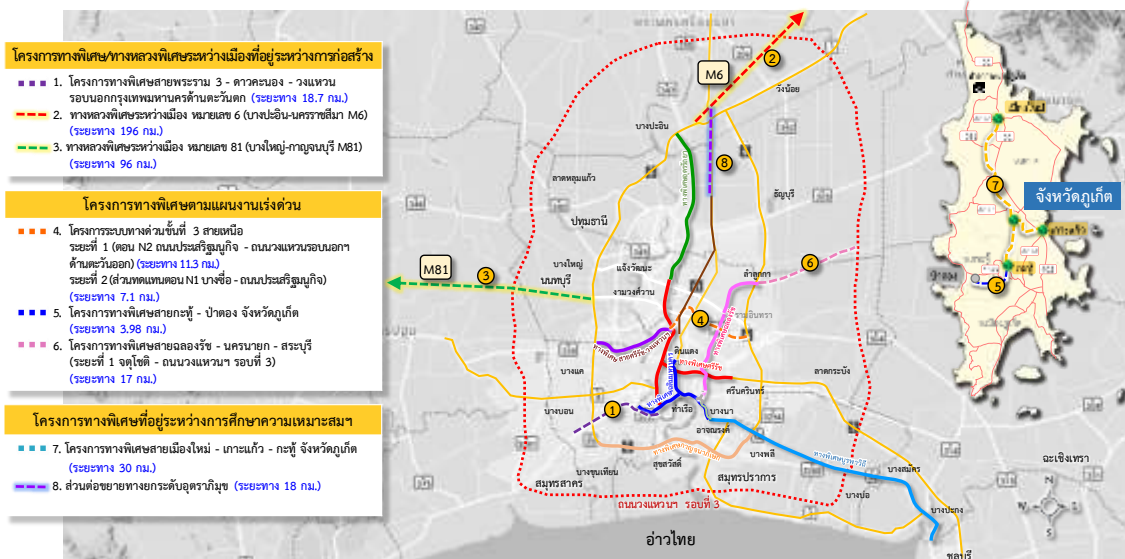
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร
สายดินแดง - ท่าเรือ (29 ต.ค. 2524)
สายบางนา - ท่าเรือ (17 ม.ค. 2526)
สายดาวคะนอง - ท่าเรือ (5 ธ.ค. 2530)
2. ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ระยะทาง 38.4 กิโลเมตร
ส่วน A (2 ก.ย. 2536) ส่วน B (6 ต.ค. 2539)
ส่วน C (2 ก.ย. 2536) ส่วน D (2 ธ.ค. 2541)
3. ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา - อางณรงค์ และทางด่วนสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ระยะทาง 28.2 กิโลเมตร
รามอินทรา - อางณรงค์ (1 เม.ย. 2543)
รามอินทรา - วงแหวนฯ (23 มี.ค. 2552)
4. ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี) ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร (7 ก.พ. 2543)
5. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด) ระยะทาง 32.0 กิโลเมตร
แจ้งวัฒนะ - เชียงราก (2 ธ.ค. 2541)
เชียงราก - บางโพธิ์ (1 พ.ย. 2542)
6. ทางพิเศษสายบางนา - อางณรงค์ (S1) ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร (15 มิ.ย. 2548)
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร (23 มี.ค. 2552)
8. ทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร (22 ส.ค. 2559)

แผนภาพที่ 13 ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

แผนพัฒนาโครงข่ายทางที่เก็บค่าผ่านทางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และจังหวัดภูเก็ต ประกอบด้วย

1. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร)
2. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 (บางปะอิน-นครราชสีมา M6) (ระยะทาง 196 กิโลเมตร)
3. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 81 (บางใหญ่-กาญจนบุรี M81) (ระยะทาง 96 กิโลเมตร)
4. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ
ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ - ถนนวงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันออก) (ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร)
ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ - ถนนประเสริฐมนูกิจ) (ระยะทาง 7.1 กิโลเมตร)
5. โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต (ระยะทาง 3.98 กิโลเมตร)
6. โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี (ระยะที่ 1 จตุโชติ - ถนนวงแหวนฯ รอบที่ 3) (ระยะทาง 17 กิโลเมตร)
7. โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ จังหวัดภูเก็ต (ระยะทาง 30 กิโลเมตร)
8. ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข (ระยะทาง 18 กิโลเมตร)

โดยแสดงดังแผนภาพที่ 14 และมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



แผนภาพที่ 14 แผนพัฒนาโครงข่ายทางที่เก็บค่าผ่านทางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และจังหวัดภูเก็ต

2.3 การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ (SWOT Analysis)

2.3.1 การใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายใน ดังนี้

2.3.1.1 การวิเคราะห์อุตสาหกรรมคมนาคมและการแข่งขันด้วย 5-Forces (การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก)

การวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือ 5 Forces เพื่อสะท้อนถึงระดับความรุนแรงในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและธุรกิจ โดยพิจารณาจากองค์ประกอบใน 5 ด้าน ได้แก่ 1) อุปสรรคของผู้เข้าใหม่ 2) อำนาจต่อรองของผู้ขาย 3) อำนาจต่อรองของผู้ซื้อ 4) สินค้าทดแทน 5) ความรุนแรงของการแข่งขัน

โครงสร้างตลาดคมนาคม ที่มีกฎเกณฑ์ ข้อบังคับเชิงผูกขาดของภาครัฐ จึงทำให้ระดับการแข่งขันจึงไม่รุนแรงมากนัก อย่างไรก็ตาม ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในอนาคต รวมถึงแนวโน้มประชาชนและภาคธุรกิจมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย และพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปในยุค New Normal จะทำให้ลูกค้ามีทางเลือกมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ สามารถสรุประดับการแข่งขันของโครงสร้างคมนาคมผ่านการวิเคราะห์ 5-forces ที่มีผลต่อ กทพ. ในแต่ละด้าน ได้ดังนี้

ภาพรวมของอุตสาหกรรมโครงสร้างการคมนาคมขนส่งทางบก มีการเปลี่ยนแปลงโดยระดับการแข่งขันที่จะเริ่มมีรูปแบบการขนส่งสาธารณะอื่น ที่จะมาทดแทน พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนไปจาก New Normal ประกอบกับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในอนาคต จะทำให้ลูกค้ามีทางเลือกมากยิ่งขึ้น

อำนาจต่อรองของผู้ขาย (Bargaining Power of Suppliers)

- การกำหนดราคาขึ้นกับคณะรัฐมนตรีในช่วงของการเสนอโครงการ

ความรุนแรงของการแข่งขัน (Rivalry Among Current Competitors)

- ปริมาณและความต้องการเดินทางและใช้ทางพิเศษเพิ่มขึ้น ทั้งการขยายตัวของเมืองอุตสาหกรรม และการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ

- ตลาดที่ใหญ่ขึ้นและคู่แข่งมากขึ้นจากทิศทางการขยายเส้นทางพิเศษสู่นอกเมืองและเขตเมืองอื่นที่นอกเหนือจากกรุงเทพฯ และปริมณฑล และผู้ประกอบการเข้ามาได้มากขึ้น

อำนาจต่อรองของผู้ซื้อ (Bargaining Power of Customer)

- ลูกค้าไม่สามารถต่อรองได้เนื่องจากราคาถูกกำหนดโดยหน่วยงานภาครัฐ
- ลูกค้ามีอำนาจต่อรองน้อยในธุรกิจเกี่ยวเนื่อง
- เนื่องจาก กทพ. เป็นผู้ให้บริการทางพิเศษหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี

สมุทรปราการ อีกทั้งตลาดคมนาคม (ทางพิเศษ) ยังมีลักษณะตลาดแบบผูกขาด/กึ่งผูกขาด

อุปสรรคของผู้เข้าแข่งขันรายใหม่ (Threat of New Entrants)

- มีข้อจำกัดจากเงินลงทุนสูง
- ระยะเวลาการลงทุน และการเป็นโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ต้องเป็นหน่วยงานภาครัฐในการลงทุน และระยะเวลาการคืนทุนยาว

อุปสรรคของสินค้าทดแทน (Threat of Substitute Products or Services)

- ผู้บริโภคสามารถใช้บริการทางปกติ หรือทางพิเศษสายอื่น บางเส้นทางที่มีแนวสายทางเดียวกันกับทางพิเศษของ กทพ. เช่น Tollway ทางพิเศษของกรมทางหลวง เป็นต้น
- ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า เป็นต้น ที่มีการขยายเส้นทางสู่นอกเมือง ทำให้ผู้บริโภคไม่จำเป็นต้องเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

สรุปการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก 5 - Forces แสดงได้ดังแผนภาพที่ 15

สรุปการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก 5-Forces



โครงสร้างการคมนาคมขนส่งทางบก มีการเปลี่ยนแปลง โดยระดับการแข่งขันที่จะเริ่มมีรูปแบบ การขนส่งสาธารณะอื่น ที่จะมาทดแทน พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนไปจาก New Normal ก่อปรกับ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในอนาคต จะทำให้ลูกค้ามีทางเลือกมากยิ่งขึ้น

แผนภาพที่ 15 การวิเคราะห์อุตสาหกรรมคมนาคม 5-Forces

2.3.1.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก ด้วย PESTEL

การวิเคราะห์ PESTEL เป็นการสรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกจากปัจจัยที่รวบรวม จะนำไปสู่การวิเคราะห์โอกาส (Opportunity) และอุปสรรค (Threat) ในส่วนของการวิเคราะห์ SWOT ขององค์กรในลำดับถัดไป ซึ่งการวิเคราะห์ PESTEL ของ กทพ. ประกอบด้วยการวิเคราะห์ปัจจัย 6 ด้าน ได้แก่

1) ปัจจัยด้านการเมือง (Political) เป็นการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการใดๆ ของรัฐที่ส่งผลกระทบต่อองค์กร พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. คือ

- นโยบายและยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และของ สนข. ที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางด่วน ทั้งการผลักดันใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)
- การให้ความสำคัญและนโยบาย smart city ของประเทศ
- นโยบายภาครัฐ ที่ส่งเสริมการใช้ดิจิทัลเทคโนโลยี (Thailand 4.0)
- นโยบายและการบังคับใช้กฎหมาย PDPA ที่จะเริ่มในปี 2566
- ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 13 ที่ต้องมีโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งในอาเซียนไร้รอยต่อ นโยบาย PPP ที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการเงิน และแหล่งเงินทุนที่ได้มาจาก TFF

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economic) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อองค์กรในด้านเศรษฐกิจ พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. คือ

- การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลกระทบต่อการเติบโตของเศรษฐกิจทั่วโลก และคาดการณ์ว่าจะทำให้ความต้องการพลังงานทั่วโลกในปี 2563 - 2564 ลดลงถึงร้อยละ 6
- การยกระดับและพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ส่งผลกระทบต่อความระบอบคมนาคมขนส่งที่รองรับโลจิสติกส์

3) ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (Socio-cultural) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อองค์กรในแง่สังคมและวัฒนธรรม พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. คือ

- ลักษณะของการเป็นสังคมเมืองและเมืองใหญ่ที่เพิ่มขึ้น
- สถานการณ์โรค COVID-19 ทำให้พฤติกรรมการเดินทางของผู้บริโภคเปลี่ยนไป

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technological) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อองค์กรในด้านเทคโนโลยี พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. คือ

- เทคโนโลยีและนวัตกรรมทางพิเศษ ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)
- ที่สามารถเข้าถึงและนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการทางพิเศษ
- ความก้าวหน้าและการพัฒนาเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการใช้พลังงาน เช่น รถยนต์ไฟฟ้า Solar Rooftop เป็นต้น เพื่อส่งผลกระทบต่อธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และการให้บริการทางพิเศษที่รองรับการใช้พลังงานที่เปลี่ยนแปลงไป

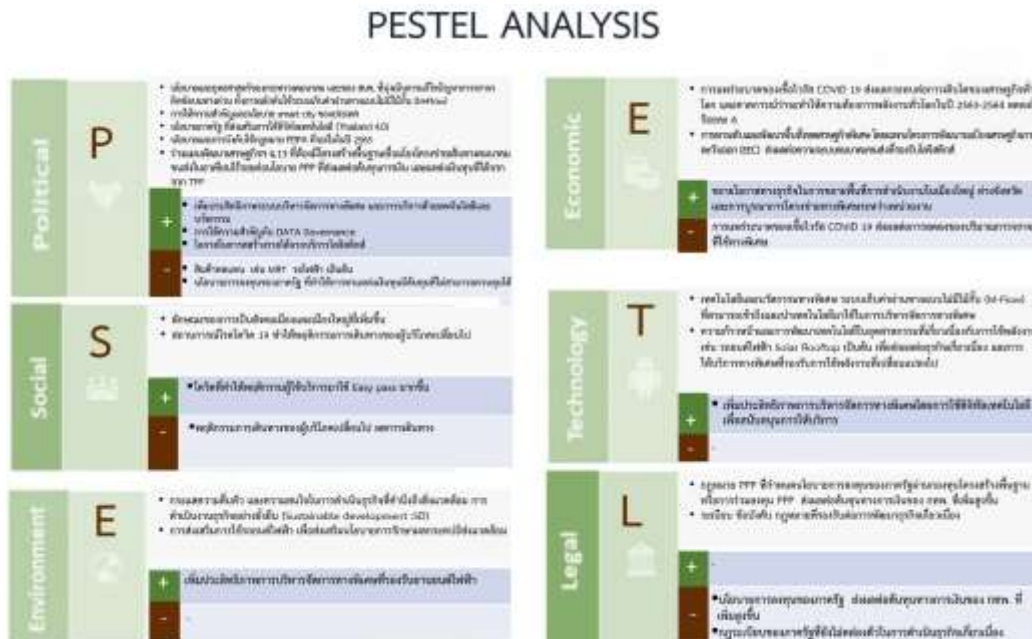
5) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อองค์กรในด้านสิ่งแวดล้อม แนวโน้มของประเด็นสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. คือ

- กระแสความตื่นตัว และความสนใจในการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานธุรกิจอย่างยั่งยืน (Sustainable development: SD)
- การส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมนโยบายการรักษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

6) ปัจจัยด้านกฎหมายและข้อบังคับ (Legal) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อองค์กรในด้านกฎหมายและข้อบังคับ เช่น พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. คือ

- กระแสความตื่นตัว และความสนใจในการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานธุรกิจอย่างยั่งยืน (Sustainable development: SD)
- การส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมนโยบายการรักษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

สรุปการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก PESTEL แสดงได้ดังแผนภาพที่ 16



แผนภาพที่ 16 การวิเคราะห์อุตสาหกรรมคมนาคม (PESTEL Analysis)

2.3.1.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน ด้วย 7'S Model

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน ที่ปรึกษาใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์ คือ The McKinsey 7S Model (7'S) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้เพื่อเป็นกรอบการพิจารณาและการวางแผนในการกำหนดกลยุทธ์องค์กร การปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ตรวจสอบโดยการประสานองค์ประกอบทั้ง 7 องค์ประกอบที่มีความสำคัญต่อการบริหารองค์กรเริ่มตั้งแต่การกำหนดกลยุทธ์องค์กรเกี่ยวข้องกับการพิจารณา กลยุทธ์ขององค์กร โครงสร้างองค์กร ระบบการปฏิบัติงาน บุคลากร ทักษะ ความรู้ ความสามารถและรูปแบบ การบริหารจัดการ ซึ่งองค์ประกอบดังกล่าวสามารถนำไปวิเคราะห์ถึงวิสัยทัศน์เดิมขององค์กร ที่เกิดจากค่านิยมของผู้ก่อตั้งองค์กร ซึ่งองค์ประกอบแบ่งเป็นสองกลุ่มคือ Hard elements เป็นปัจจัยที่ง่ายต่อการจัดการ สามารถจัดการได้จากสายงานบังคับบัญชา โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการจัดการ และ Soft elements ซึ่งเป็นปัจจัยที่เป็นนามธรรม มีอิทธิพลต่อวัฒนธรรมองค์กรโดยรวม

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในขององค์กรผ่านเครื่องมือ 7'S

เป็นกรอบแนวคิดพื้นฐานผ่านตัวแปรทั้ง 7 ประการ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานขององค์กร และมีส่วนสำคัญต่อความสำเร็จของธุรกิจ โดยข้อมูลดังกล่าวจะเป็นข้อมูลนำเข้าหนึ่งที่สำคัญ ในการประเมินจุดแข็ง และจุดอ่อนขององค์กร โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังนี้

Hard Elements	กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)	การบริหารเชิงกลยุทธ์จะช่วยให้องค์กรกำหนดและพัฒนาข้อได้เปรียบทางการแข่งขันขึ้นมาได้ และเป็นแนวทางที่บุคคลภายในองค์กรรู้ว่าจะใช้ความพยายามไปในทิศทางใดจึงจะประสบความสำเร็จ
	โครงสร้างองค์กร (Structure)	การจัดโครงสร้างองค์กรที่ดีจะมีส่วนช่วยให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงานลดความซ้ำซ้อนหรือขัดแย้งในหน้าที่ ช่วยให้บุคลากรได้ทราบขอบเขตงานความรับผิดชอบมีความสะดวกในการติดต่อประสานงาน ผู้บริหารสามารถตัดสินใจในการบริหารจัดการได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว
	ระบบการปฏิบัติงาน (System)	การจัดระบบการทำงาน (Working System) อาทิ ระบบบัญชี/การเงิน ระบบพัสดุ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/ระบบการติดตาม/ประเมินผลเพื่อช่วยสนับสนุนให้องค์กรบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้อย่างคล่องตัวและเป็นระบบ
Soft Elements	บุคลากร (Staff)	การคัดเลือกบุคลากรนั้นจะต้องวิเคราะห์พื้นฐานของกลยุทธ์องค์กร ซึ่งจะส่งผลให้กระบวนการกำหนดคุณลักษณะ และการคัดเลือกและจัดวางบุคลากรมีความเหมาะสมยิ่งขึ้น
	ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)	การสนับสนุนการพัฒนาทักษะในการปฏิบัติงานของพนักงานโดยแบ่งทักษะออกเป็น 2 ด้านหลัก <ol style="list-style-type: none"> 1. ทักษะด้านงานอาชีพ (Occupational Skills) เป็นทักษะที่จะทำให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานในตำแหน่งหน้าที่ได้ ตามหน้าที่ และลักษณะงานที่รับผิดชอบ เช่น ด้านการเงิน ด้านบุคคล ซึ่งคงต้องอยู่บนพื้นฐานการศึกษาหรือได้รับการอบรมเพิ่มเติม 2. ทักษะ ความถนัด หรือความชาญฉลาดพิเศษ (Aptitudes and special talents) นั้น อาจเป็นความสามารถที่ทำให้พนักงานนั้น ๆ โดดเด่นกว่าคนอื่น ส่งผลให้มีผลงานที่ดีกว่าและเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงานได้รวดเร็วซึ่งองค์กรคงต้องมุ่งเน้นในทั้ง 2 ความสามารถไปควบคู่กัน
Soft Elements	รูปแบบการบริหารจัดการ (Style)	ความเป็นผู้นำขององค์กรจะมีบทบาทที่สำคัญต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวขององค์กร ผู้นำที่ประสบความสำเร็จจะต้องวางโครงสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้วยการเชื่อมโยงระหว่างความเป็นเลิศและพฤติกรรมทางจรรยาบรรณให้เกิดขึ้น
	ค่านิยมร่วม (Shared values)	ค่านิยมและบรรทัดฐานที่ยึดถือร่วมกันโดยสมาชิกขององค์กรที่ได้กลายเป็นรากฐานของระบบการบริหารและวิธีการปฏิบัติของบุคลากรและผู้บริหารภายในองค์กรหรืออาจเรียกว่า วัฒนธรรมองค์กร รากฐานของวัฒนธรรมองค์กรก็คือ ความเชื่อค่านิยมที่สร้างรากฐานทางปรัชญาเพื่อทิศทางขององค์กรโดยทั่วไปแล้วความเชื่อจะสะท้อนให้เห็นถึงบุคลิกภาพและเป้าหมายของผู้ก่อตั้งหรือผู้บริหารระดับสูงต่อมาความเชื่อเหล่านั้นจะกำหนดบรรทัดฐาน เป็นพฤติกรรมประจำวันขึ้นมาภายในองค์กรเมื่อค่านิยมและความเชื่อได้ถูกยอมรับทั่วทั้งองค์กรและบุคลากรกระทำตามค่านิยมเหล่านั้นแล้วองค์กรก็จะมีวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง

ทั้งนี้สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ในแต่ละประเด็นทั้ง 7 ประเด็น ของ กทพ. โดยมี

รายละเอียดดังนี้

Hard Elements	กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)	มีการกำหนดยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์และตัวชี้วัด (KPI) โดยมุ่งเน้นให้สามารถเตรียมการรองรับการเปลี่ยนแปลง และสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงนโยบายการขนส่งของประเทศ ที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความปลอดภัย การนำเทคโนโลยีการใช้ในการบริหารจัดการทางพิเศษการมุ่งเน้นคุณภาพบริการ อย่างไรก็ตาม ยังไม่ปรากฏการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการแสดงถึงความเชื่อมโยงในการบรรลุต่อวิสัยทัศน์
	โครงสร้างองค์กร (Structure)	มีการกำหนดแผนงานปรับโครงสร้างองค์กร ต้นปี 2566 เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้รองรับการเปลี่ยนแปลง อย่างไรก็ตาม ควรมุ่งเน้นด้านการตลาดและการบริการลูกค้า ให้ส่งผลถึงการวางแผนและความสำเร็จในการปฏิบัติตามแผนงานการสนองต่อความคาดหวังของลูกค้า
	ระบบการปฏิบัติงาน (System)	มีความพร้อมของระบบโครงข่ายที่มีความครอบคลุมในการเดินทางทั้งในเขตเมืองและจุดเชื่อมต่อที่สำคัญนอกเขตเมือง รวมถึงมีการออกแบบระบบงาน และกระบวนการขององค์กรที่สนับสนุนการดำเนินงาน มีการใช้เทคโนโลยี ITS เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า อย่างไรก็ตามผลคะแนนด้านคุณภาพการดำเนินงานด้านที่ผลคะแนนลดลงได้แก่ ป้ายบอกทิศทางและสัญญาณ การจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษผ่านเงินสด และระบบเก็บค่าผ่านทาง Easy Pass ซึ่งสะท้อนถึงภาพลักษณ์ที่ต้องยกระดับการดำเนินงาน
Soft Elements	บุคลากร (Staff)	ผู้บริหารระดับสูงเปิดใจในการรับมือและเตรียมพร้อมรองรับสำหรับธุรกิจใหม่ๆ รวมทั้งให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการดำเนินงาน และการพัฒนาและปรับปรุงระบบงาน/กระบวนการดำเนินงานขององค์กร อย่างไรก็ตาม รูปแบบการบริหารที่เป็นระบบและมีขั้นตอน จึงส่งผลให้การประสานงานการทำงานร่วมกันระหว่างสายงาน และการสื่อสารระหว่างกันภายในองค์กร ในบางครั้งยังมีความล่าช้าและไม่คล่องตัว นอกจากนี้การส่งเสริมนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กรอยู่ในระยะเริ่มต้น
	ทักษะ ความรู้ความสามารถ (Skill)	บุคลากรของ กทพ. มีความเชี่ยวชาญสูงในด้านในกระบวนการบริหารทางพิเศษ อย่างไรก็ตาม ต้องคำนึงถึงโอกาสในการขยายธุรกิจใหม่ที่สอดคล้องกับโครงสร้างในอุตสาหกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นบุคลากรของ กทพ. จำเป็นต้องเพิ่มศักยภาพ ซึ่คือความสามารถ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับกับทิศทางการดำเนินงานในธุรกิจในอนาคต และการคิดเชิงธุรกิจเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจ การพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งการใช้ประโยชน์และวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Data Analytic) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มได้ในอนาคต
Soft Elements	รูปแบบการบริหารจัดการ (Style)	ได้มีการจัดทำแผนแม่บททรัพยากรบุคคล และพนักงานจำนวน 1,146 คน ที่จะเกษียณอายุภายใน 10 ปีข้างหน้าคิดเป็นร้อยละ 23.65 ของพนักงานทั้งหมด โดยเป็นระดับบริหาร (ระดับ 8 ขึ้นไป จำนวน 63 คน) ในขณะที่ ระดับ 6-7 ที่จะขึ้นมาทดแทนนั้นจำนวน 170 คน หากคิดสัดส่วนระดับ 8-9 ถือว่าอยู่ในระดับที่เพียงพอ ที่รองรับคนที่จะเกษียณ ทั้งนี้กทพ. ต้องให้ความสำคัญในการพัฒนา Talent เพื่อให้รองรับตำแหน่งบริหาร ในอนาคตได้อย่างต่อเนื่องอย่างไรก็ตามพนักงานที่อายุงานสูงส่วนใหญ่ยังอยู่ในระดับปฏิบัติการ ซึ่งอาจทบทวนโครงสร้างให้มีความเหมาะสมกับอายุงาน
	ค่านิยมร่วม (Shared values)	มีการกำหนดค่านิยม “SMART EXAT” และกำหนดกรอบพฤติกรรมที่พึงประสงค์ของผู้บริหาร และพนักงานโดยสอดคล้องกับค่านิยม รวมถึงการทบทวนพฤติกรรมที่พึงประสงค์ตามวัฒนธรรมองค์กร และการปรับเปลี่ยน Mindset ให้มีความเข้าใจและมีพฤติกรรมตรงตามวัฒนธรรมองค์กรใหม่

ซึ่งสามารถแสดงได้ดังแผนภาพที่ 17 ดังนี้
Internal Environment Analysis : 7's



SHARED VALUES
 มีการกำหนดค่านิยม SMART EXAT และกำหนดกรอบพฤติกรรมที่พึงประสงค์ของผู้บริหาร และพนักงานโดยสอดคล้องกับค่านิยม รวมถึงการทบทวนพฤติกรรมที่พึงประสงค์ตามวัฒนธรรมองค์กร และการปรับเปลี่ยน Mindset ให้ความสำคัญและมีพฤติกรรมตรงตามวัฒนธรรมองค์กรใหม่

แผนภาพที่ 17 สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในโดยเครื่องมือ The McKinsey 7S Model (7'S)

2.3.2 สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการดำเนินงาน

การวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

ในการวิเคราะห์ S-W-O-T (จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จาก ส่วนที่ 1 เมื่อรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อนเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลในการดำเนินงาน รวมถึงผลลัพธ์ของกลยุทธ์ที่ผ่านมาด้วย ผ่านเครื่องมือ The McKinsey 7-S Model (7's) และการวิเคราะห์โอกาส อุปสรรค ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อองค์กร โดยเครื่องมือ PESTEL และ PORTER's 5 Forces

จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก ที่เป็นปัจจัยเชิงบวกคือโอกาส ปัจจัยเชิงลบคืออุปสรรค และปัจจัยภายในที่เป็นปัจจัยเชิงบวกคือจุดแข็ง และปัจจัยเชิงลบคือจุดอ่อน สามารถสรุป SWOT โดยมีข้อมูลจริงประกอบการวิเคราะห์ในแต่ละประเด็น (Evidence) ได้ดังนี้

จุดแข็ง (Strength)	Evidence
1 โครงข่ายที่มีความครอบคลุมในการเดินทางทั้งในเขตเมือง และจุดเชื่อมต่อที่สำคัญนอกเขตเมือง รวมถึงเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ	โครงสร้างที่เชื่อมต่อเมืองและนอกเมืองได้ครบทุกทิศ ทั้ง เหนือ ใต้ ตะวันออก และตะวันตก
2 บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในกระบวนการบริหารทางพิเศษ	ระดับ Competency ของบุคลากร และผลสำรวจความพึงพอใจต่อบุคลากรในการปฏิบัติงานทางพิเศษอยู่ในระดับสูง
3 ความมั่นคงทางการเงิน และโครงสร้างเงินทุนที่มีต้นทุนทางการเงินในระดับที่เหมาะสม	การระดมทุนที่สามารถดำเนินงานได้จากการเป็นหน่วยงานรัฐ และการทำ PPP DE Coverage

- | | | |
|---|--|---|
| 4 | บริหารจัดการทางพิเศษอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสะท้อนถึงความรวดเร็วในการเดินทาง | ระยะเวลาเดินทาง ทางราบ ที่ใช้ระยะเวลา มากกว่าการเดินทางผ่านทางพิเศษ |
| 5 | มีการใช้เทคโนโลยี ITS เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อยกระดับคุณภาพการบริการบนทางพิเศษ เช่น ระบบแจ้งเตือนรถจอดและแจ้งเหตุผิดปกติบนทางพิเศษ ระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลจราจรอัจฉริยะ | มีการพัฒนาระบบ ระบบแจ้งเตือนรถจอดและแจ้งเหตุผิดปกติบนทางพิเศษ ระบบบริหารจัดการจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลจราจรอัจฉริยะ E-tax Invoice/Receipt, EXAT Traffic Application, EXAT Portal |

จุดอ่อน (Weakness)	Evidence
1 ต้นทุนการให้บริการและค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง	ต้นทุนการเงิน
2 ความพึงพอใจในบางประเด็นหลักได้แก่ การจัดเก็บค่าผ่านทางทั้งเงินสด และระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ ลดลงจากปีที่ผ่านมาและไม่เป็นไปตามความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า	แนวโน้มในบางบริการที่ลดลง และความพึงพอใจในบริการหลักที่ยังอยู่ในระดับต่ำ
3 ไม่สามารถบริหารสินทรัพย์ที่มีอยู่เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด	แผนงานพัฒนารัฐกิจ/การบริหารทรัพย์สินล่าช้า และปรับแผน ส่งผลให้รายได้ยังไม่เป็นตามเป้าหมาย
4 ขาดการวิเคราะห์ Business Model ในการหาโอกาสทางธุรกิจจากรัฐกิจเกี่ยวเนื่อง โดยปัจจุบันรายได้หลักเป็นการพึ่งพิงจากรายได้จัดเก็บค่าผ่านทาง	ผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์เรื่องรายได้เสริมที่ยังไม่เกิดขึ้น
5 ขาดการกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลลูกค้าเพื่อยกระดับการบริหารจัดการและสร้างมูลค่าเพิ่ม (Data analytics)	ผลประเมิน Core Business Enabler ที่อยู่ระดับต่ำกว่า 3
6 ระบบการประเมินผลการปฏิบัติงาน (PMS) ในแต่ละระดับ ยังไม่เชื่อมโยงกับการประเมินผลการปฏิบัติงานขององค์กร	ผลประเมิน Core Business Enabler ที่อยู่ระดับต่ำกว่า 3
7 อยู่ระหว่างการดำเนินการตามแนวทางในการบริหาร Successors เพื่อสืบทอดในตำแหน่งงานที่สำคัญ	ผลประเมิน Core Business Enabler ที่อยู่ระดับต่ำกว่า 3
8 ขาดแนวทางในการพัฒนาชิ้นงานนวัตกรรมเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์และบริการ	ผลประเมิน Core Business Enabler ที่อยู่ระดับต่ำกว่า 3
9 ขาดการบูรณาการกระบวนการทำงานภายใน เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินการ และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน	โครงสร้างองค์กร ที่แยกกันทำงาน (Work process เดิม)

โอกาส (Opportunity)	Evidence
1 นโยบายในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางด่วน ทั้งการผลักดันใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) และปรับปรุงโครงข่ายทางพิเศษ	นโยบายและยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และของ สนช. ที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางด่วน ทั้งการผลักดันใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)
2 นโยบายในการขยายบริการทางพิเศษให้ครอบคลุมทั่วประเทศ และเมืองเศรษฐกิจ โดยบูรณาการโครงข่ายทางพิเศษระหว่างหน่วยงาน	การให้ความสำคัญและนโยบาย smart city ของประเทศ
3 พฤติกรรมของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ที่เน้นความปลอดภัย ในช่วง COVID-19 ส่งผลทำให้เปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบ ETC สูงขึ้น	สัดส่วนการใช้ easy pass ที่เพิ่มขึ้น
4 นโยบายภาครัฐ ที่ส่งเสริมการใช้ดิจิทัลเทคโนโลยี เพื่อสนับสนุนการให้บริการ	นโยบาย Thailand 4.0
5 นโยบาย DATA Governance ของรัฐบาลที่มุ่งเน้นการสร้างแนวปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการและกำกับดูแลข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	นโยบายและการบังคับใช้กฎหมาย PDPA ที่จะเริ่มในปี 2566
6 นโยบายของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่มุ่งเน้นโอกาสในการสร้างรายได้จากบริการโลจิสติกส์	หมวดหมายที่ 5 ประตุการการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ และโอกาสในการสร้างรายได้จากบริการโลจิสติกส์ของประเทศ ในร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับ 13 ที่ต้องมีโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งในอาเซียนไว้ร่อยต่อ

อุปสรรค (Threats)	Evidence
1 ระบบการขนส่งสาธารณะในรูปแบบรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมเขตเมืองและชานเมือง ส่งผลต่อทางเลือกที่หลากหลายในการเดินทาง	การขยายเส้นทางระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ที่เชื่อมต่อถึงชานเมือง
2 ผลกระทบจาก COVID-19 ส่งผลต่อการลดลงของปริมาณการจราจรที่ใช้ทางพิเศษ	ปริมาณรถผ่านทาง ในสถานการณ์ COVID-19 ที่ลดลง
3 นโยบายการลงทุนของภาครัฐ ส่งผลต่อต้นทุนทางการเงินของ กทพ. ที่เพิ่มสูงขึ้น	ต้นทุนการเงิน และแหล่งเงินทุนที่ได้จาก TFF
4 กฎระเบียบของภาครัฐที่ยังไม่คล่องตัวในการดำเนินธุรกิจเกี่ยวเนื่อง	รายได้การพัฒนาธุรกิจที่ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

บทที่ 3

แผนวิสาหกิจทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)

3.1 แผนวิสาหกิจทางพิเศษแห่งประเทศไทย

แผนวิสาหกิจทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ประกอบด้วย เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (End) กลยุทธ์ในการดำเนินการ (Ways) และมาตรการ/ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง (Means) และแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategic Map)

3.2 เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (End)

3.2.1 วิสัยทัศน์ (Vision)

องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for better drive and better life)

3.2.2 พันธกิจ (Mission)

- 1) จัดให้มี พัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย
- 2) บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม
- 3) บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม

- 4) พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร

3.2.3 ค่านิยม (Core Value)

บริการที่ดี พัฒนาก้าวไกล ภาพลักษณ์ใสสะอาด และมีทิศทางและตำแหน่งยุทธศาสตร์ ระยะสั้น ปี 2566 - 2570 ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการสู่ทางพิเศษอัจฉริยะ ระยะกลาง ปี 2570 - 2575 ทางพิเศษอัจฉริยะเพื่อส่งเสริม Logistic ของประเทศ และระยะยาว ปี 2575 - 2580 ทางพิเศษอัจฉริยะเพื่อผู้ใช้ทางและสังคม

3.2.4 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) ยุกระดับโครงข่ายและการให้บริการทางพิเศษด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- 2) เพิ่มศักยภาพในการใช้สินทรัพย์ และพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์
- 3) สร้างความยั่งยืนต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 4) พลิกโฉมการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

3.3 กลยุทธ์ในการดำเนินการ (Ways)

3.3.1 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์โครงข่ายและการให้บริการทางพิเศษด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System: ITS) เป็นงานพัฒนาระบบที่เน้นการผสมผสานเทคโนโลยีประเภทต่าง ๆ เช่น เทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีการเก็บรวบรวมข้อมูลอัตโนมัติ เทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และโปรแกรมการวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนมาก เทคโนโลยีการควบคุม เทคโนโลยีสารสนเทศ ฯลฯ เข้าด้วยกันเพื่ออำนวยความสะดวกผู้ใช้ระบบการขนส่งและจราจรซึ่งได้แก่ ผู้เดินทางให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดนอกจากนี้ระบบ ITS เป็นการพัฒนาระบบอัจฉริยะเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจรและการขนส่ง โดยความหมายของคำว่าอัจฉริยะ หมายถึง ความสามารถที่จะรวบรวมข้อมูลจาก

แหล่งต่าง ๆ มาทำการวิเคราะห์แบบทันทีทันใด (Real-Time) เพื่อที่จะใช้เป็นฐานข้อมูลในการคำนวณสภาพการณ์หนึ่ง ๆ รวมไปถึงแนวทางและวิธีการแก้ไขปัญหา จากนั้นจะมีการสื่อสารข้อมูลดังกล่าวไปยังองค์กรและลูกค้ารวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในอนาคต ทิศทางของทางด่วนอัจฉริยะ (Smart Expressway) ซึ่งบูรณาการระหว่างแพลตฟอร์มด้านไอทีและการสื่อสารสำหรับทางด่วนที่ยกระดับการประมวลผลแบบคลาวด์, Internet of Things (IoT) และระบบการจัดการความปลอดภัยที่ล้ำสมัย โดยมีการเชื่อมต่ออุปกรณ์ IoT และอุปกรณ์สำหรับสื่อสารข้อมูลส่งข้อมูลไปยังโซลูชันแบบบูรณาการที่วิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่พร้อมรองรับและจัดการบริการได้ทุกรูปแบบ เช่น ระบบตรวจสอบติดตามแบบอัจฉริยะ, ระบบรับมือเหตุฉุกเฉิน และการวิเคราะห์อื่น ๆ นอกจากนี้ จะต้องมีการผนวกการใช้ประโยชน์จากระบบสื่อสารสัญญาณ 5G เข้ากับส่วนประกอบของปัญญาประดิษฐ์ซึ่งจะช่วยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีให้ราบรื่นยิ่งขึ้น โดยผลกระทบที่คาดหวังของทางด่วนอัจฉริยะ นอกเหนือจากการลดระยะเวลาเดินทางให้สั้นลงแล้ว จะช่วยเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ และสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ให้ราบรื่น ซึ่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในความเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City)

ในส่วนของการดำเนินงานด้านลูกค้า มีการมุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการให้บริการลูกค้าด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นเสียงของลูกค้า (Voice of Customer : VOC) เพื่อนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านลูกค้าและตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า รวมถึงมุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างยั่งยืน ทั้งในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการลูกค้า ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลผ่านช่องทางที่เหมาะสม เช่น การพัฒนาช่องทางบริการให้บริการผ่าน EXAT Platform และการเพิ่มศักยภาพของบุคลากรในการให้บริการลูกค้าอย่างมืออาชีพ

3.3.1.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความมั่นคงของระบบโครงข่ายด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาและขยายโครงข่ายรองรับการขยายตัวของประเทศ

ณ ปัจจุบันจนถึงปี 2580 นโยบายของกระทรวงคมนาคม ที่จัดให้มีแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ระยะ 10 ปีแรก (เริ่มต้นก่อสร้างในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2569) มีจำนวนโครงการที่จะเริ่มทำการก่อสร้างจำนวน 33 โครงการ ระยะทางประมาณ 3,307 กิโลเมตร ใช้เงินลงทุนประมาณ 1.33 ล้านล้านบาท โดยโครงการส่วนใหญ่จะเป็นโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ทำหน้าที่เชื่อมการเดินทางระหว่างภาคเชื่อมการเดินทางระหว่างเมืองหลักและด่านการค้าชายแดน และโครงการถนนวงแหวนเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัด

จากผลการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษในอนาคตในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จังหวัดใกล้เคียง และพื้นที่ที่มีศักยภาพ ภายใต้กรอบแนวความคิดในการวางโครงข่ายทางพิเศษตามแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ และขั้นตอนการดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ทั้งนี้สามารถจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ โดยมีจำนวนโครงการทั้งหมด 16 โครงการ ระยะทางรวม 312.70 กิโลเมตร เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 471,198 ล้านบาท

ดังนั้น กทพ. จึงต้องมีการกำหนดกลยุทธ์ในการขยายแนวเส้นทางของโครงการทางพิเศษที่มีการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคม มีการเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวงและเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน รวมทั้งมีการเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนา Smart City ในระดับประเทศ

กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาและขยายโครงข่ายรองรับการขยายตัวของประเทศ

การบริหารทางพิเศษสมัยใหม่ นอกเหนือจากการขยายเส้นทางทางพิเศษให้ครอบคลุมพื้นที่สำคัญ และมีความทั่วถึงแล้ว การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการทางพิเศษ หรือ ITS นับเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญที่ กทพ. จะต้องคำนึงถึง โดยระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS) ประกอบไปด้วยระบบการจัดการที่มีความทันสมัยสามารถเก็บข้อมูลจราจร เช่น ความเร็วของกระแสจราจร (Speed) ปริมาณจราจร (Volume) และความหนาแน่นของปริมาณจราจร (Density) แบบอัตโนมัติและเป็นปัจจุบันทันกาล (Real Time) ข้อมูลดังกล่าวจะส่งไปยังส่วนประมวลผลต่าง ๆ เช่น ระบบตรวจวัดสภาพจราจรอัจฉริยะ ระบบประมาณระยะเวลาการเดินทาง ระบบตรวจจับอุบัติเหตุ เป็นต้น นอกจากนั้นต้องสามารถแสดงผลข้อมูลที่ผ่านการประมวลในรูปแบบต่าง ๆ ที่ผู้ใช้ทางและเจ้าหน้าที่สื่อสารและควบคุมจราจรสามารถเข้าใจได้ง่าย เช่น การแสดงข้อมูลจราจรผ่านเว็บไซต์ (Web Application) เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการจราจรของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรของ กทพ. การแสดงข้อมูลจราจรผ่านโทรศัพท์มือถือ (Mobile Application) เพื่อให้ข้อมูลจราจรบนทางพิเศษแก่ผู้ใช้ทางทั่วไป และการแสดงข้อมูลสภาพจราจรผ่านป้ายรายงานสภาพจราจรอัจฉริยะ

3.3.1.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมนวัตกรรมในการให้บริการ

กลยุทธ์ที่ 3 การส่งเสริมการนำนวัตกรรมมาพัฒนาบริการ

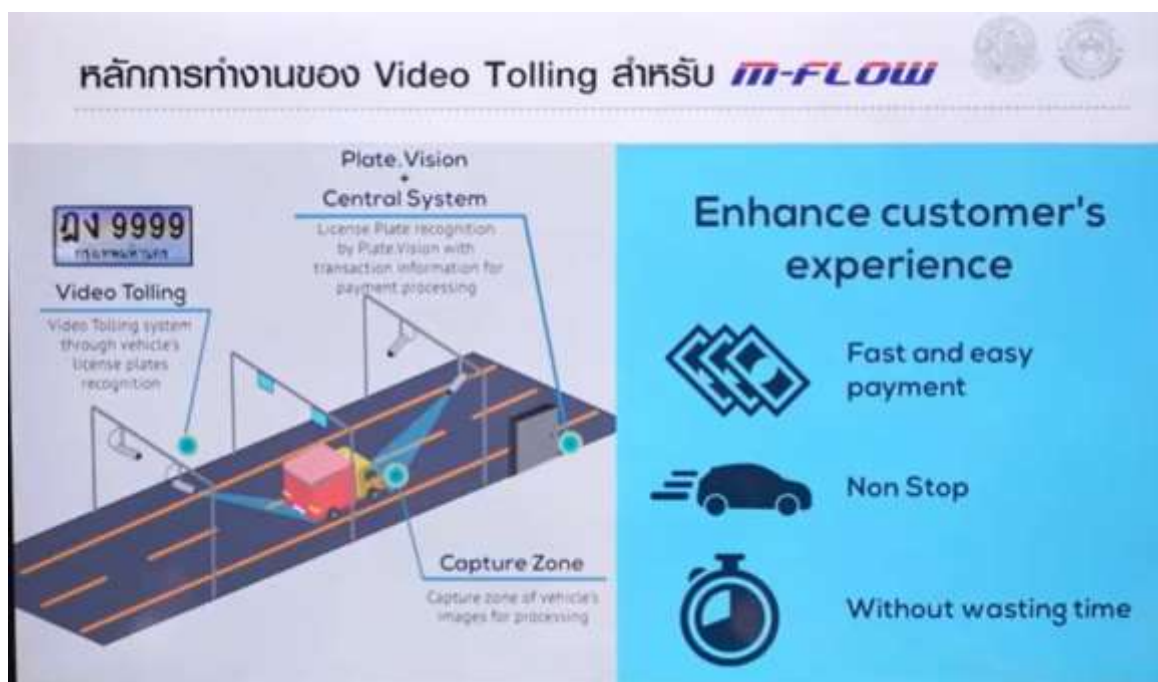
กลยุทธ์มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการให้บริการลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษผ่านช่องทาง E-Service เช่น Easy Pass EXAT Service EXAT Dashboard M-Flow เป็นต้น โดยการพัฒนากระบวนการให้บริการลูกค้าจากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากเสียงของลูกค้า (Voice of Customer: VOC) และจากฐานข้อมูลลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษขององค์กร มาพัฒนาและยกระดับกระบวนการให้บริการลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษ พร้อมทั้งสร้างประสบการณ์ที่ดีในการใช้บริการทางพิเศษผ่านระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมหรือระบบประมวลผลข้อมูลในรูปแบบดิจิทัลแพลตฟอร์ม (Digital Platform) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านลูกค้าและตลาด ตลอดจนเป็นการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการทำงาน กระบวนการออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการ รวมทั้งกระบวนการพัฒนาการให้บริการจากนวัตกรรม ซึ่งมาจากการวิเคราะห์และใช้ฐานข้อมูลของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Customer Analytics) และกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนากระบวนการให้บริการลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษอย่างเหมาะสมในแต่ละกลุ่มลูกค้า เพื่อเป็นการต่อยอดและขยายการดำเนินงานในธุรกิจหลักและธุรกิจใหม่/ธุรกิจเกี่ยวเนื่อง หรืออาจพัฒนาเป็นกลุ่มลูกค้าที่มีความจงรักภักดีและมีศักยภาพในการใช้บริการทางพิเศษ (Potential Customer)

นอกจากนี้ กทพ. ต้องคำนึงถึงการให้บริการของสินค้าทดแทนและคู่แข่งซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการใช้บริการทางพิเศษของ กทพ. เช่น รถไฟฟ้าบนดิน/รถไฟฟ้าใต้ดิน รถโดยสารประจำทาง เป็นต้น หรือกล่าวได้ว่าอาจทำให้ กทพ. สูญเสียลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษให้กับสินค้าทดแทนและคู่แข่งซึ่งมีแนวโน้มการขยายการให้บริการเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งจากสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ทำให้พฤติกรรมของลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษมีการเปลี่ยนแปลงไป เช่น ลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษมีการย้ายที่อยู่อาศัยอยู่นอกเขตเมืองหลวงหรือภูมิภาคมากขึ้น ลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษมีการใช้บริการรถไฟฟ้าบนดิน/รถไฟฟ้าใต้ดินก่อนเข้ามาเขตเมืองหลวง เป็นต้น ซึ่งจากปัจจัยดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการใช้บริการทางพิเศษ

ดังนั้น กทพ. ต้องนำข้อมูลจากเสียงของลูกค้า (Voice of Customer: VOC) มาวิเคราะห์ถึงความต้องการ ความคาดหวัง ของลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษ เพื่อนำมาข้อมูลมาพัฒนากระบวนการ

ให้บริการลูกค้า โดยนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาพัฒนากระบวนการให้บริการลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษ ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีความรวดเร็วอย่างก้าวกระโดด รวมทั้งจากสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 เป็นปัจจัยเร่งที่สำคัญที่ทำให้การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาพัฒนาในอุตสาหกรรม ทางพิเศษอย่างมาก ดังเห็นได้จากคู่แข่งกันทั้งในประเทศและต่างประเทศต่างมีการแข่งขันกันนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาพัฒนากระบวนการให้บริการลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษ เช่น คู่แข่งกันทั้งในประเทศ คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือ มอเตอร์เวย์ (Motorway) มีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงมาพัฒนากระบวนการให้บริการลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษ เช่น เทคโนโลยี RFID (Radio Frequency Identification) ระบบ M-Flow (Multi-lane Free Flow) ส่วนคู่แข่งกันต่างประเทศ คือ Korea Expressway Corporation (KEC) ประเทศเกาหลี มีการพัฒนาระบบ C-ITS (Cooperative-Intelligent Transport Systems) หรือเรียกว่าเป็นศูนย์บริหารจัดการทางพิเศษอัจฉริยะอย่างครบวงจร หรือ Central Nippon Expressway Company Limited (NEXCO Central) ประเทศญี่ปุ่น มีการพัฒนาระบบ i-Movement ซึ่งเป็นนวัตกรรมในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาทางพิเศษโดยใช้ Generation Technology รวมถึงเทคโนโลยี ICT ที่ทันสมัยและเทคโนโลยีหุ่นยนต์มาใช้งานในระบบ i-Movement

โดยกลยุทธ์ดังกล่าว กทพ. ต้องให้ความสำคัญในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาพัฒนากระบวนการให้บริการลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษอย่างจริงจังเพื่อขับเคลื่อนตำแหน่งและทิศทางการดำเนินงานขององค์กรแห่งนวัตกรรม โดยปัจจัยความสำเร็จหนึ่งในการที่องค์กรก้าวสู่องค์กรแห่งนวัตกรรมได้ คือ การมีโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสมที่เอื้อต่อการดำเนินงาน การมีอัตรากำลังที่เหมาะสม รวมถึงการกำหนดแนวทางและแผนการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้สอดคล้องกับทิศทางการดำเนินงานขององค์กรและทิศทางการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการกำหนดระดับอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน การสร้างบรรยากาศและวัฒนธรรมนวัตกรรมที่เอื้อต่อการทำงานร่วมกันของพนักงานในองค์กร เพื่อมุ่งเน้นในการสร้างนวัตกรรมในการปรับปรุงกระบวนการให้บริการทางพิเศษให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่กำลังมาอย่างรุนแรงและ Disruptive Technology ตามแผนภาพที่ 18 และ 19



แผนภาพที่ 18 หลักการทำงานของระบบ M-Flow (Multi-lane Free Flow) ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือ มอเตอร์เวย์ (Motorway)



แผนภาพที่ 19 ระบบ i-Movement ของ Central Nippon Expressway Company Limited (NEXCO Central) ประเทศญี่ปุ่น

กลยุทธ์ที่ 4 การยกระดับการแก้ไขปัญหามทางพิเศษ

มุ่งเน้นการสร้างความตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ที่จะมีผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานหรือมาใช้บริการ ซึ่ง กทพ. ได้มีการกำหนดนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการ ดังนี้ 1) ดำเนินงานภายใต้กฎหมาย ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน 2) ให้การสนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อให้เกิดผลในการปฏิบัติอย่างสูงสุด 3) พัฒนาความสามารถของบุคลากรด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ 4) พนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานหรือมาใช้บริการต้องปฏิบัติตามประกาศ กฎระเบียบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานโดยเคร่งครัด 5) ผู้บังคับบัญชาทุกระดับต้องให้การส่งเสริม สนับสนุน ดูแลรับผิดชอบ และให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ใต้บังคับบัญชา 6) สร้างวัฒนธรรมองค์กรในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ผ่านเจตนารมณ์ของผู้บริหาร และการมีส่วนร่วมของบุคลากรทุกระดับ

ในส่วนของการดำเนินงานเพื่อยกระดับการแก้ไขปัญหามทางพิเศษ จะต้องมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงด้านกายภาพของทางพิเศษและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนทางพิเศษ ให้มีความสะอาดปลอดภัย ผ่านการดำเนินการกิจกรรมบำรุงรักษาทางพิเศษ กิจกรรมบำรุงรักษาอุปกรณ์ รวมถึงการบำรุงรักษาไฟฟ้าบนทาง การบำรุงรักษายานพาหนะ การบำรุงรักษาอาคาร และพัฒนา/ปรับปรุง ทางพิเศษ เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิด

อุบัติเหตุบนทางพิเศษ และต้องมีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก กทพ. เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรอย่างบูรณาการ

3.3.1.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความผูกพันกับลูกค้า

กลยุทธ์ที่ 5 การยกระดับมาตรฐานการให้บริการของลูกค้าโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

โดยให้ความสำคัญกับการศึกษาปัจจัยและระดับความต้องการ ความคาดหวัง รายกลุ่มลูกค้าที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของลูกค้า ซึ่งจะมีการวิเคราะห์สารสนเทศจากการสำรวจเพื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับลูกค้าและตลาด และนำมาสรุปผลเป็นข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กร โดยสารสนเทศดังกล่าวจะถูกนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนผลิตภัณฑ์และบริการ การตลาด การปรับปรุงระบบงาน และกระบวนการทำงาน การพัฒนาโอกาสธุรกิจใหม่ การสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าในแต่ละกลุ่มลูกค้าที่เหมาะสม รวมถึงการทบทวนและปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการลูกค้าที่สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าที่ครอบคลุมทุกกลุ่มลูกค้า รักษากระดับมาตรฐานการให้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่ครอบคลุมทุกกลุ่มลูกค้า รวมถึงยกระดับมาตรฐานและขั้นตอนการให้บริการตามข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA)

ในส่วนของการสร้างประสบการณ์ที่ดีกับลูกค้า เป็นกระบวนการจัดการเพื่อเสริมสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่ลูกค้า สร้างความพึงพอใจ ความประทับใจให้กับลูกค้าตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษาข้อมูลสินค้าและบริการ การตัดสินใจ การซื้อ การใช้บริการ และการให้บริการหลังการขาย โดยการศึกษาว่าลูกค้าต้องการมีประสบการณ์อย่างไรในการใช้สินค้าและบริการ เพื่อออกแบบสินค้าและบริการ หรือกิจกรรมการสร้างปฏิสัมพันธ์กับลูกค้า รวมถึงการแสวงหาสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่ๆ ที่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าและช่วยเสริมสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่ลูกค้าได้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุค New Normal ที่พฤติกรรมการใช้บริการของลูกค้ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการให้บริการออนไลน์ รวมถึงส่งเสริมประชาสัมพันธ์การให้บริการออนไลน์ ทั้งนี้ในการพัฒนา Digital Customer Experience จำเป็นต้องมีการดำเนินงานผ่าน 5 ขั้นตอน คือ 1) Analyzing the Experiential world of the customer หมายถึง การแบ่งประเภทของลูกค้าและระบุเป้าหมายในการซื้อสินค้าและจุดสัมผัสลูกค้าของลูกค้า เพื่อพัฒนาสินค้าและกระบวนการให้บริการที่สอดคล้องสำหรับลูกค้าแต่ละประเภท 2) Building the experiential platform หรือการวางแผนกลยุทธ์ วางตำแหน่งของตัวสินค้าและบริการ ตลอดจนคุณภาพลักษณะขององค์กร รวมถึงการให้คำมั่นสัญญาว่าลูกค้าจะได้รับประสบการณ์ที่ดีจากการใช้สินค้าและบริการ 3) Designing the Brand Experience หรือการออกแบบภาพลักษณ์การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมกับลูกค้าทุก ๆ ด้าน 4) Structuring the Customer Interface หรือการติดต่อสื่อสารกับลูกค้าเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่สำคัญในการให้บริการระหว่างลูกค้าและองค์กร และ 5) Engaging in Continuous Experiential Innovation หรือการสร้างนวัตกรรมด้านประสบการณ์อย่างต่อเนื่องโดยการพัฒนาจากประสบการณ์เดิมที่ลูกค้าได้รับ เพื่อให้เกิดสินค้าและบริการใหม่ ๆ ที่เกินความคาดหวังของลูกค้า

กลยุทธ์ที่ 6 การพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วย Data Analysis

ข้อได้เปรียบของ กทพ. คือ การมีฐานข้อมูลของลูกค้าที่มาก โดยเป็นข้อมูลขนาดใหญ่ที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ และแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่และประเภทอุตสาหกรรม ดังนั้น การวิเคราะห์ข้อมูลที่มีจำนวนมากเหล่านี้ เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการต่อยอดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากฐานข้อมูลที่มี จึงจำเป็นต้องใช้ Data Analytics ซึ่งเป็น Business Intelligence เพื่อแสดงผลเพื่อช่วยในด้านธุรกิจ ซึ่งเริ่มต้น

จากการนำข้อมูลเหล่านั้นมาทำให้อยู่ในรูปแบบที่พร้อมจะประมวลผลได้โดยเทคโนโลยีหรือชุดคำสั่งและแบบจำลองที่สร้างขึ้นเพื่อนำข้อมูลที่ได้ผ่านการวิเคราะห์แล้วมาใช้ หรือแปลความหมายโดยบุคคลที่ได้รับการฝึกอบรมการใช้เทคโนโลยีเหล่านั้น รูปแบบของการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถแบ่งได้ดังนี้

การวิเคราะห์ข้อมูลแบบพื้นฐาน (Descriptive analytics) เป็นการวิเคราะห์เพื่อแสดงผลของรายการทางธุรกิจ เหตุการณ์ หรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่ได้เกิดขึ้น หรืออาจกำลังเกิดขึ้นในลักษณะที่ง่ายต่อการเข้าใจ หรือต่อการตัดสินใจ ตัวอย่างเช่น รายงานการขาย รายงานผลการดำเนินงาน

การวิเคราะห์แบบเชิงวินิจฉัย (Diagnostic analytics) เป็นการอธิบายถึงสาเหตุของสิ่งที่เกิดขึ้น ปัจจัยต่าง ๆ และความสัมพันธ์ของปัจจัยหรือตัวแปรต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์ต่อกันของสิ่งที่เกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น ความสัมพันธ์ระหว่างยอดขายต่อกิจกรรมทางการตลาดแต่ละประเภท ซึ่งเป็นก้าวใหม่ที่จะช่วยเสริมให้ตัดสินใจไปในทางที่ถูกต้อง

การวิเคราะห์แบบพยากรณ์ (Predictive analytics) เป็นการวิเคราะห์เพื่อพยากรณ์สิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้นหรือน่าจะเกิดขึ้น โดยใช้ข้อมูลที่ได้เกิดขึ้นแล้วกับแบบจำลองทางสถิติ หรือเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ต่าง ๆ (Artificial intelligence) ตัวอย่างเช่น การพยากรณ์ยอดขาย การพยากรณ์ผลประชามติ

การวิเคราะห์แบบให้คำแนะนำ (Prescriptive analytics) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีความซับซ้อนที่สุด เป็นทั้งการพยากรณ์สิ่งต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ข้อดี ข้อเสีย สาเหตุ และระยะเวลาของสิ่งที่เกิดขึ้น รวมถึงการให้คำแนะนำทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่ และผลของแต่ละทางเลือก ดังนั้น การวิเคราะห์ข้อมูลที่ กทพ. มีอยู่ จะทำให้องค์กรสามารถใช้ประโยชน์ข้อมูลที่เกิดจากพฤติกรรมของลูกค้าแต่ละราย วิเคราะห์ในภาพรวมรายพื้นที่หรือรายอุตสาหกรรม เพื่อนำไปสู่การทำการตลาดเบื้องต้น ไปจนถึงสถิติประชากรและภูมิประชากรศาสตร์ เพื่อช่วยในการตัดสินใจในการต่อยอดเชิงธุรกิจจากฐานลูกค้า หรือความต้องการของลูกค้าเหล่านั้น สู่การดำเนินธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่สามารถตอบสนองได้ตรงความต้องการของลูกค้า นอกจากนี้ Data Analytic จะสามารถช่วยเพิ่มช่องทางการตัดสินใจและ Productivities ซึ่งจะทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น ช่วยลดกระบวนการที่ไม่จำเป็นและลดต้นทุนขององค์กร รวมไปถึงการบริหารความเสี่ยงในมิติต่าง ๆ

3.3.2 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มศักยภาพในการใช้สินทรัพย์ และพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์

3.3.2.1 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การแสวงหาโอกาสในการใช้สินทรัพย์และการลงทุนธุรกิจเชิงพาณิชย์

กลยุทธ์ที่ 7 การส่งเสริมการลงทุนและใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์

กทพ. มีลักษณะการประกอบธุรกิจในรูปแบบ Asset - Based ดังนั้น ประเด็นในการบริหารสินทรัพย์จึงเป็นประเด็นที่องค์กรต้องให้ความสำคัญกับสินทรัพย์ทั้งสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดรายได้ ได้แก่ การลงทุนขยายเขตทางพิเศษ โดยต้องพิจารณาแหล่งเงินทุนในการขยายเส้นทาง โดยมีต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม นอกจากนี้ การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคตโดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษากิจกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคต ต้องมีการคำนึงถึงแหล่งเงินทุน

และต้นทุนทางการเงินที่มีความเหมาะสมและคุ้มค่าทั้งในเชิงการเงินและเศรษฐศาสตร์ ทั้งนี้ ต้องมีการคำนึงถึงการบริหารความเสี่ยงจากต้นทุนทางการเงินด้วย โดยพิจารณาจากแหล่งเงินทุน หรือการใช้เครื่องมือทางการเงินสมัยใหม่มาใช้เพื่อระดมเงินทุน ทั้งในรูปแบบพันธบัตร เงินกู้ และทางเลือกจากการระดมเงินจากนักลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตาม จากการที่มีการส่งเสริมการลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนมากขึ้นในรูปแบบของสัญญาสัมปทานทางพิเศษบางเส้นทาง ดังนั้น กทพ. จึงต้องให้ความสำคัญกับการกำหนดกลยุทธ์เพื่อบริหารสัญญาสัมปทานระหว่าง กทพ. กับบริษัทเอกชนที่มีความเป็นธรรมและไม่เกิดการเสียเปรียบในเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

กลยุทธ์ที่ 8 การพัฒนารูปแบบธุรกิจ และพัฒนาความร่วมมือเพื่อพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์

ปัจจุบัน กทพ. มีเขตทางรวมทั้งหมด ประมาณ 2,900 ไร่ สามารถนำมาใช้เป็นสาธารณประโยชน์ได้ประมาณ 1,136 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 39.17 โดย กทพ. ได้ดำเนินการพัฒนาพื้นที่บางส่วนเพื่อสาธารณประโยชน์ไปบางส่วนแล้ว เช่น การพัฒนาสวนหย่อม สวนสาธารณะ เส้นทางจักรยาน และการจัดทำเส้นทางลัด เป็นต้น สำหรับการพัฒนาพื้นที่เพื่อประโยชน์ของประชาชนตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กทพ. ได้พิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพ จำนวน 7 แห่ง ดังนี้

1. บริเวณใต้ด่านอโศก 1 เนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ พัฒนาเป็น พื้นที่สีเขียวพร้อมลู่วิ่ง ลานพักผ่อนและกิจกรรม โซนเส้นทางจักรยานและลานจอดรถ คาดว่าจะส่งมอบพื้นที่ให้พันธมิตรรับไปพัฒนาได้ในเดือนพฤศจิกายน 2564
2. บริเวณพื้นที่ร่วมบริการทางพิเศษเพลินจิต เนื้อที่ประมาณ 4.5 ไร่ พัฒนาเป็นพื้นที่ร่วมบริการ และลานกิจกรรม คาดว่าจะส่งมอบพื้นที่ให้พันธมิตรรับไปพัฒนาได้ในเดือนกรกฎาคม 2566
3. บริเวณศูนย์บริการทางพิเศษบางโพรง เนื้อที่ประมาณ 50 ไร่ พัฒนาเป็น Service Center ครบวงจร (เป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป)
4. บริเวณพื้นที่บริการสังคม ทางพิเศษสีลม เนื้อที่ประมาณ 4 ไร่ พัฒนาเป็นพื้นที่ร่วมบริการ และลานกิจกรรม คาดว่าจะสามารถส่งมอบพื้นที่ให้ผู้ที่ได้รับคัดเลือกได้ประมาณเดือนกันยายน 2566
5. บริเวณสถานที่บริการทางพิเศษอุดรรัถยา กม. 16 เนื้อที่ ประมาณ 20 ไร่ พัฒนาเป็น Service Area ครบวงจร (เป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป)
6. พื้นที่ทางพิเศษอุดรรัถยา บริเวณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์รังสิต เนื้อที่ประมาณ 98 ไร่ พัฒนาเป็น Park & Ride และโลจิสติกส์ (เป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ทั้งนี้ อาจพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)
7. พื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เนื้อที่ประมาณ 10 ไร่ พัฒนาเป็น ศูนย์บริการรัฐวิสาหกิจ ร้านค้า Skywalk และพื้นที่สาธารณะ คาดว่าจะส่งมอบพื้นที่ให้ผู้ที่ได้รับคัดเลือกได้ ประมาณเดือนกันยายน 2567

โดยในแต่ละพื้นที่มีแนวทางจะพัฒนาสู่เชิงพาณิชย์ อย่างไรก็ตามจะต้องมีการพิจารณาศักยภาพในทางธุรกิจและความเป็นไปได้ในการร่วมดำเนินงานกับพันธมิตรต่อไป ซึ่งการพัฒนาจะต้องสร้างรายได้ให้เพียงพอต่อการบริหาร และไม่เป็นภาระต่อภาครัฐ รวมถึงเพื่อลดปัญหาที่จะเกิดจากการพัฒนาพื้นที่ขอให้ กทพ. ทำความเข้าใจกับประชาชนถึงวัตถุประสงค์ของการพัฒนาให้มีความชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการดำเนินการตามที่ได้วางแผนไว้ นอกจากนี้ สำหรับพื้นที่ที่การพัฒนาจะเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ

และเอกชน กทพ. ต้องพิจารณาแนวทางร่วมลงทุนที่เหมาะสมในการดำเนินการ โดยจะต้องมีความชัดเจนทั้งในส่วนของวงเงินการลงทุน และผลตอบแทน

3.3.3 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างความยั่งยืนต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

3.3.3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กรสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ที่ 9 การวิเคราะห์ GAP และพัฒนาแนวทางการผลักดันองค์กรสู่ความยั่งยืน

การพัฒนาแนวทางการผลักดันองค์กรสู่ความยั่งยืนในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมจะสามารถสะท้อนจากภาพลักษณ์ที่ดีในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะพิจารณาจากผลการสำรวจภาพลักษณ์ด้าน ความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. จากผู้มีส่วนได้เสียทั้ง 7 กลุ่ม ประกอบด้วย (1) ภาครัฐในฐานะเจ้าของ (2) เจ้าหน้าที่ กทพ. (3) คู่ค้า (4) ผู้ใช้บริการทางพิเศษ (5) ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน (6) ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ และ (7) สังคม เพื่อนำผลที่ได้จากการสำรวจไปใช้ในการประเมินผลในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร และพัฒนาเป็นแนวทางในการส่งเสริมภาพลักษณ์ต่อการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ต่อมุมมองด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในการดำเนินธุรกิจ (Sustainable Business) การสร้างเสริมการยอมรับจากชุมชนและสังคมอย่างเป็นธรรม (Sustainable Society) และการพัฒนาขีดความสามารถต่อการบรรเทาและพัฒนาสิ่งแวดล้อม (Sustainable Planet) เป็นต้น

รวมทั้ง กทพ. ยังมุ่งเน้นในการพัฒนาเข้าสู่องค์กรที่มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยนำแนวทางที่ดีที่เป็นมาตรฐานสากล มาเป็นแนวปฏิบัติในการดำเนินงาน ทั้งมาตรฐาน ISO 26001 UN SDGs รวมถึงเกณฑ์การกำกับดูแลของสำนักคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ในการส่งเสริมกิจกรรมการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน สิ่งแวดล้อม โดยการพัฒนาระบบการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Engagement) เช่น บุคลากร ลูกค้า คู่ค้า และชุมชนสำคัญ เป็นต้น เพื่อจะได้ทราบความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละกลุ่ม มีการจ้างงานที่คำนึงถึงผลประโยชน์ขององค์กรและสังคม (Social Hiring) และสร้างมาตรฐานความปลอดภัย และระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในองค์กร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม การดูแลความถูกต้องสมบูรณ์ของห่วงโซ่อุปทาน (Monitor Supply Chain) การดำเนินงานที่ใส่ใจและให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม ควบคู่ไปกับการพัฒนาและส่งเสริมโครงการที่ยกระดับคุณภาพชีวิตของสังคม ชุมชน การสร้างสมดุลของสิ่งแวดล้อม และการเข้าถึงองค์กร สินค้าและบริการ (Accessibility) นอกจากนี้ กทพ. มุ่งเน้นโครงการ/กิจกรรมที่เป็นความรับผิดชอบต่อสังคมในกระบวนการทำงานหลัก (CSR In Process) ซึ่งจะสร้างภาพลักษณ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้เด่นชัดมากยิ่งขึ้น และสามารถสร้างภาพจำด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในวงกว้าง ซึ่งทำให้ภาพลักษณ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมดีขึ้นในอนาคตและสามารถเข้าถึงทุกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ได้มากขึ้น

3.3.3.2 ยุทธศาสตร์ที่ 6 การยกระดับการตอบสนองต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กลยุทธ์ที่ 10 การมุ่งตอบสนองความต้องการความคาดหวัง และความกังวลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กทพ. ได้กำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้ง 7 กลุ่ม ประกอบด้วย (1) ภาครัฐในฐานะเจ้าของ (2) เจ้าหน้าที่ กทพ. (3) คู่ค้า (4) ผู้ใช้บริการทางพิเศษ (5) ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน (6) ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ และ (7) สังคม ซึ่งตามแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ที่กำหนดให้มีการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้ กทพ. ให้ความสำคัญในการสร้างสายสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย เพื่อเป็นรากฐานให้องค์กรมีการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยเน้นการตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกขององค์กร เพื่อยกระดับความพึงพอใจและความผูกพันของทุกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยในการดำเนินงานของ กทพ. นั้นนอกเหนือจากการที่องค์กรจะให้ความสำคัญในด้านผลประโยชน์ทางการเงินหรือการดำเนินธุรกิจหลักแล้วนั้นการรับฟังเสียงจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับองค์กร ยังเป็นสิ่งที่จะต้องให้ความสำคัญ เพื่อนำไปพัฒนาส่งเสริม และปรับปรุงในแต่ละด้านที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานขององค์กร ทั้งในด้านบวกและด้านลบ นอกจากนี้ การสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังส่งผลดีต่อองค์กรในด้านต่าง ๆ โดยจะช่วยให้องค์กรสามารถพิจารณาครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวข้องและบริหารความเสี่ยงของธุรกิจได้ดียิ่งขึ้น ทำให้ปัจจุบันองค์กรทั้งในประเทศและต่างประเทศจึงเริ่มให้ความสำคัญกับการดำเนินการตามกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากขึ้น

ทั้งนี้ ในการให้ความสำคัญในการยกระดับการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการสำรวจและรับรู้ถึงความต้องการ ความคาดหวัง ความเชื่อมั่น และความพึงพอใจของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และนำมาจัดทำแนวทางการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นระบบ และไปในทิศทางเดียวกันทุกผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยจุดประสงค์ที่จะสามารถตอบสนองต่อความต้องการ ความคาดหวัง ความเชื่อมั่น และเพิ่มความพึงพอใจของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ดีขึ้น โดยในส่วนการจัดทำแผนบูรณาการในการยกระดับการตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อยกระดับการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ควรเริ่มจากการสำรวจและรับรู้ถึงความต้องการ ความคาดหวัง ความเชื่อมั่น และความพึงพอใจของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อกำหนดแนวทางการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นระบบ และไปในทิศทางเดียวกัน และท้ายที่สุดเพื่อที่จะสามารถตอบสนองต่อความต้องการ ความคาดหวัง ความเชื่อมั่น และเพิ่มความพึงพอใจของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ดีขึ้น

3.3.4 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 พลิกโฉมการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

3.3.4.1 ยุทธศาสตร์ที่ 7 การส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถด้วยเทคโนโลยีเพื่อขับเคลื่อนองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ (Digital Transformation)

กลยุทธ์ที่ 11 การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสะท้อนถึงประสิทธิภาพของกระบวนการดำเนินงานและการบริหารค่าใช้จ่าย

โดยกลยุทธ์จะมุ่งเน้นในการพัฒนาขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) เพื่อการขับเคลื่อนองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ (Digital Transformation) ภายในปี 2570 จากการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้ในกระบวนการทำงานต่าง ๆ อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้สามารถสะท้อนถึง

ประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร การบริหารค่าใช้จ่ายและประสิทธิภาพกระบวนการทำงานได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งผลักดันองค์กรสู่การเป็น Digital Transformation หรือการขับเคลื่อนองค์กรด้วยการเป็นผู้ให้บริการทางพิเศษด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลโดยอาศัย Operation Platform ในการดำเนินการ เช่น ระบบ AI (Artificial Intelligence) ระบบศูนย์บริหารจัดการทางพิเศษอัจฉริยะ หรือ Intelligence Operation Center (IOC) ระบบ RFID (Radio Frequency Identification) ระบบ M-Flow (Multi-lane Free Flow) เป็นต้น ซึ่ง กทพ. ต้องมีการปรับปรุงเพื่อก้าวเข้าสู่ Digital Technology และ Digital Service ดังนี้

การพัฒนาสถาปัตยกรรมองค์กร หรือ Create to Enterprise Architecture Organization ภายใต้แนวความคิด คือ การรวบรวมทุกสิ่งทุกอย่างขององค์กรเข้าไว้ด้วยกันตั้งแต่ นโยบาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ แผนยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ โครงสร้างองค์กร ระบบงาน กระบวนการทำงานที่สำคัญ ความเสี่ยง ข้อมูลสนับสนุนการทำงาน ระบบซอฟต์แวร์ต่าง ๆ โครงสร้างพื้นฐานทางด้านไอที และระบบความปลอดภัยภายในองค์กร นำมาจัดวางเข้ากันอย่างเป็นระบบและเป็นขั้นตอน ซึ่งสามารถแบ่งเป็นสถาปัตยกรรมย่อย ๆ ดังนี้ 1) Business Architecture คือ การแสดงกลยุทธ์ (Strategy) ขององค์กร โครงสร้างองค์กร (Organization Chart) รวมทั้งระบบงาน กระบวนการทำงาน/ขั้นตอนการทำงานที่สำคัญขององค์กร (Work System Business Process & Workflows) ของแต่ละฝ่ายงาน/สายงาน 2) Information Architecture คือ การแสดงโครงสร้างข้อมูล การจัดเก็บข้อมูลการแลกเปลี่ยนข้อมูล 3) Application Architecture คือ การแสดงระบบโปรแกรมหรือ IT ที่มีอยู่การเชื่อมต่อของระบบ IT 4) Technology/Infrastructure Architecture คือ การแสดงโครงสร้างซอฟต์แวร์/ฮาร์ดแวร์/เครือข่ายจากการพัฒนาสถาปัตยกรรมจะช่วยให้เราสามารถเข้าใจองค์กรได้ดียิ่งขึ้น พร้อมทั้งเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างองค์กรในอนาคต ตามนโยบายของหน่วยงานกำกับ/ผู้บริหารระดับสูง แนวทางกลยุทธ์ขององค์กรที่วางไว้ โดยให้สามารถกำหนดและเปลี่ยนแปลงได้เหมาะสมมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังเป็นสิ่งสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้องค์กรมากขึ้น จากการตัดสินใจในการทำงาน (Data Driven Organization) เช่น การลดปริมาณใช้กระดาษ ระยะเวลาการปฏิบัติงานที่ลดลง เป็นต้น รวมถึงการปรับปรุงกระบวนการทำงานสู่กระบวนการดิจิทัล (Digital Process for Organization Management) ภายใต้สถาปัตยกรรมองค์กรที่ได้กำหนดขึ้น โดยมีการบริหารจัดการข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบ Single Source เพื่อให้สามารถกำหนด Data Operation และ Data Governance อย่างเหมาะสมตามบริบทขององค์กร และรองรับการให้บริการทางพิเศษ เช่น กระบวนการชำระค่าผ่านทางพิเศษ กระบวนการเติมเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ กระบวนการแจ้งเตือนผู้ใช้บริการ กระบวนการกู้ภัย/ให้ความช่วยเหลือ กระบวนการให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน เป็นต้น เพื่อให้ กทพ. เข้าสู่ Smart Expressway Smart Connection to Fully Digital Service โดยอาศัยการพัฒนากระบวนการดิจิทัลหรือแอปพลิเคชันที่เชื่อมโยงระบบต่างๆ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม (Stakeholder) เพื่อสร้างความพึงพอใจจากการให้บริการที่ดีให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

การจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร จากการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างก้าวกระโดด ทำให้องค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนต้องปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ประกอบกับปัจจัยภายนอกของคู่แข่งทั้งภายในและต่างประเทศเป็นตัวเร่งที่สำคัญในการปรับตัวขององค์กรให้ทันต่อกระแสของการเปลี่ยนแปลง การจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กรจะเป็นการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่สำคัญต่าง ๆ ขององค์กร รวมถึงการพัฒนาและปรับปรุงฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กรเพื่อนำองค์กรไปสู่การขับเคลื่อนและการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Data Driven Digital) ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาขีดความสามารถด้านระบบงานและข้อมูล โดยมีการจัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาบริหารจัดการให้องค์กรมีการพัฒนาและ

เปลี่ยนแปลงไปตามแผนที่กำหนดไว้ เช่น การพัฒนาระบบ AI (Artificial Intelligence) การพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการทางพิเศษอัจฉริยะ หรือ Intelligence Operation Center (IOC) การพัฒนาระบบ Big Data รวมทั้งข้อมูลที่ยังไม่มีระบบจัดการ (Unstructured Data) เป็นต้น เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการและการนำข้อมูลไปวิเคราะห์ในเชิงลึกเพื่อนำไปใช้งานต่อยอดให้เกิดผล (Big Data Analytics) รวมถึงการบูรณาการข้อมูลขององค์กรทั้งหมดให้เป็นระบบ โดยการพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงข้อมูลภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพ และขยายผลระหว่างหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนา Data Platform ที่จะเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ ผ่านระบบตัวกลาง (Shared Platform) เพื่อให้ทุกหน่วยงานสามารถเข้าถึงข้อมูลและแลกเปลี่ยนข้อมูลได้ เป็นต้น นอกจากนี้ ควรมีการควบคุมและรักษาความปลอดภัยและสิทธิในการเข้าถึงข้อมูลที่เหมาะสม รวมทั้งการพัฒนาระบบเพื่อให้บริการกับผู้ใช้บริการทางพิเศษผ่านแพลตฟอร์มข้อมูลขององค์กร (Data Platform) พร้อมทั้งการบริการที่เป็นดิจิทัล (Digital Customer Service) เพื่อสร้างความพึงพอใจอย่างสูงสุดให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ

กลยุทธ์ที่ 12 การพัฒนาและเสริมสร้างการรักษาความปลอดภัยความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีดิจิทัล

โดยกลยุทธ์มุ่งเน้นการพัฒนาและสร้างความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีดิจิทัล และความเชื่อมั่นในการดำเนินงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่ช่วยขับเคลื่อนองค์กรสู่ Digital Technology และ Digital Service ซึ่งการพัฒนาและสร้างความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีดิจิทัลหรือ ความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) นั้น เป็นการใช้เทคโนโลยีกระบวนการหรือการกระทำทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อทำให้องค์กรปราศจากความเสียหายและความเสียหายที่มีผลต่อความปลอดภัยของข้อมูลข่าวสาร (Information) ในทุกรูปแบบ ทั้งทางอิเล็กทรอนิกส์และทางกายภาพ ความปลอดภัยของระบบเครือข่ายที่ใช้ในการเก็บข้อมูล การเข้าถึง การประมวลผล การกระจายข้อมูล รวมถึงการระวังป้องกันต่อการอาชญากรรม การโจมตี การบ่อนทำลาย การจารกรรมข้อมูลและความผิดพลาดต่าง ๆ โดยควรคำนึงถึงองค์ประกอบพื้นฐานของความปลอดภัยของข้อมูล หรือ CIA จำนวน 3 ประการ ได้แก่ 1) การรักษาความลับของข้อมูล (Confidentiality) 2) การรักษาความคงสภาพของข้อมูลหรือความสมบูรณ์ของข้อมูล (Integrity) และ 3) ความพร้อมใช้งานของข้อมูล (Availability) รวมถึงการทำธุรกรรมต่าง ๆ ทางออนไลน์ เช่น จัดให้มีระบบการชำระค่าผ่านทางพิเศษที่ตรงตามความต้องการ มีประสิทธิภาพ และมั่นคงปลอดภัย เป็นต้น

ดังนั้น การกำหนดมาตรการหรือนโยบายพัฒนาและสร้างความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีดิจิทัลและความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับองค์กรที่กำลังมุ่งสู่การให้บริการผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology & Digital Service) และการเป็นผู้ให้บริการทางพิเศษผ่านการพัฒนาแพลตฟอร์มข้อมูล (Data Platform) เพื่อการให้บริการผู้ใช้บริการและการสื่อสารผ่านโซเชียลมีเดีย (Communication & Social Media) รวมถึงสงครามทางไซเบอร์ (Cyber Warfare) และการกำหนดมาตรการการเฝ้าระวังและรับมือกับภัยคุกคามไซเบอร์ที่เหมาะสมและสอดคล้องตามมาตรฐานสากล โดยเฉพาะการปกป้องโครงสร้างพื้นฐานขององค์กร เช่น ระบบฐานข้อมูลผู้ใช้บริการทางพิเศษ ระบบการชำระค่าผ่านทางพิเศษ เป็นต้น เพื่อให้ระบบต่าง ๆ มีความมั่นคงปลอดภัยต่อการดำเนินงาน

นอกจากนี้ การส่งเสริมให้เกิดความตระหนักและรู้เท่าทันภัยคุกคามทางไซเบอร์ว่าเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องในองค์กร โดยมุ่งที่การพัฒนาและส่งเสริมหลักธรรมาภิบาลทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Governance) มาปฏิบัติใช้อย่างจริงจัง เพื่อปรับปรุงกระบวนการตัดสินใจและการบริหารจัดการทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) ขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ เป็นไปตาม

มาตรฐานสากล และสอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ขององค์กรอย่างแท้จริง รวมทั้งมีการนำเครื่องมือและมาตรฐานต่าง ๆ มาใช้อย่างเหมาะสม รวมถึงพัฒนากระบวนการตัดสินใจและการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) เช่น IT Government Cobit ITIL ISO เป็นต้น

3.3.4.2 ยุทธศาสตร์ที่ 8 การยกระดับระบบการจัดการนวัตกรรมองค์กร (Corporate Innovation System: CIS)

กลยุทธ์ที่ 13 การพัฒนาโครงสร้างและกระบวนการด้านนวัตกรรม

กลยุทธ์มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างและกระบวนการด้านนวัตกรรมองค์กรเพื่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการที่เป็นระบบ ซึ่งจำเป็นต้องสร้างโครงสร้างและระบบการจัดการนวัตกรรมขององค์กร (Corporate Innovation System: CIS) โดยการพัฒนาระบบนวัตกรรม (Innovation Systems) เป็นการนำความคิด การกระทำ หรือวัตถุใหม่ ๆ ซึ่งถูกรับรู้ว่าเป็นสิ่งใหม่ ๆ ด้วยตัวบุคคลแต่ละคนหรือหน่วยอื่น ๆ ของการยอมรับในสังคม (Everette M. Rogers, 1983) หรือเป็นการจัดเรียงการประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานองค์กร หรือกลุ่มคนที่เกี่ยวข้องในระบบห่วงโซ่อุปทานของนวัตกรรม (Freeman, 1987 ; Lundvall, 1992) ดังนั้น กล่าวได้ว่านวัตกรรมจะสามารถเกิดขึ้นได้มาจากการนำแนวความคิด การปฏิบัติหรือสิ่งประดิษฐ์ใหม่ ๆ ที่ยังไม่เคยนำมาใช้มาก่อนหรือเป็นการพัฒนาดัดแปลงจากของเดิมที่มีอยู่ให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น เมื่อนำนวัตกรรมมาใช้จะช่วยให้การทำงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลดีขึ้นมากกว่าเดิม รวมทั้งยังช่วยประหยัดเวลาและแรงงานได้ด้วย (กิดานันท์ มลิทอง, 2540)

กลไกในการสร้างองค์กรไปสู่องค์กรแห่งนวัตกรรมให้ประสบความสำเร็จได้นั้น องค์ประกอบที่สำคัญ คือ องค์กรจะต้องมีการกำหนดโครงสร้างและกระบวนการการทำงานที่ชัดเจน และกำหนดแนวทางการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งบูรณาการเชื่อมโยงระบบงาน กระบวนการทำงาน บุคลากรขององค์กร และองค์ความรู้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร และที่สำคัญต้องมีการกำหนดทิศทาง เป้าหมาย รูปแบบองค์กร และวิธีการปฏิบัติงานขององค์กรให้ชัดเจนและนำไปปฏิบัติได้จริงและทั่วถึงทั้งองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการส่งเสริมบรรยากาศในการสร้างนวัตกรรมเพื่อเป็นการกระตุ้นและจูงใจบุคลากรให้มีส่วนร่วมให้เกิดความมุ่งมั่นในการสร้างนวัตกรรมของตนและให้สอดคล้องเกิดการประสานงานตั้งแต่คณะกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง และพนักงานระดับต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการสนับสนุนซึ่งกันและกัน และส่งเสริมให้บุคลากรมีความกล้าคิด กล้าแสดงออก และเกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันภายในองค์กร รวมถึงนำระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ มาสนับสนุนการทำงานหรือการสร้างนวัตกรรมให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่องค์กรเพื่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการจัดการนวัตกรรมขององค์กร (Corporate Innovation System)

โดยการมุ่งเน้นการจัดการนวัตกรรมขององค์กรที่เป็นระบบ ผ่านกระบวนการตั้งแต่ การกำหนดทิศทาง/นโยบายด้านการจัดการนวัตกรรม บทบาทของผู้นำและบุคลากร/หน่วยงานด้านนวัตกรรม การกำหนดกลยุทธ์ด้านนวัตกรรม กระบวนการนวัตกรรมทั้งประเด็นโครงสร้างและการจัดการกระบวนการนวัตกรรมรวมทั้งการจัดการ/การใช้ประโยชน์จากนวัตกรรม การจัดการความรู้เพื่อสร้างให้เกิดนวัตกรรม พฤติกรรมและวัฒนธรรมขององค์กรและบุคลากร การส่งเสริม/สนับสนุนทรัพยากร และผลลัพธ์จากการพัฒนานวัตกรรม โดยกระบวนการสร้างนวัตกรรม (Innovation Process) สามารถแสดงได้ทั้งในรูปแบบของนวัตกรรมผลิตภัณฑ์ นวัตกรรมบริการ นวัตกรรมกระบวนการ นวัตกรรมรูปแบบธุรกิจ หรือนวัตกรรมในรูปแบบอื่น ๆ ขององค์กร เพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและส่งเสริมความสามารถในการทำกำไรในธุรกิจหลักขององค์กรอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ยังรวมถึงการสร้างนวัตกรรมใหม่ที่ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า/ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

กลยุทธ์ที่ 14 การส่งเสริมการนำนวัตกรรมมาปรับปรุงกระบวนการและติดตามผลลัพธ์

จากการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างรวดเร็ว ทำให้องค์กรต้องมีการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งปัจจัยที่สำคัญในการส่งเสริมให้เกิดการสร้างนวัตกรรมมาปรับปรุงกระบวนการทำงานนั้น คือ ความสามารถขององค์กรในการสร้างสรรค์และพัฒนานวัตกรรมที่สามารถนำมาใช้งานได้จริง และอีกปัจจัยหนึ่ง คือ การสร้างให้องค์กรเกิดวัฒนธรรมนวัตกรรม (Innovation Culture) เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดสร้างสรรค์นวัตกรรมมาปรับปรุงกระบวนการทำงาน รวมทั้งเป็นการสร้างบรรยากาศให้บุคลากรภายในองค์กรเกิดไอเดียใหม่ ๆ กล้าที่จะคิดนอกกรอบ และนำมาทบทวนพัฒนากระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพให้ดียิ่งขึ้น พร้อมทั้งกระตุ้นให้เกิดการปรับปรุงกระบวนการอย่างต่อเนื่อง โดยวัฒนธรรมนวัตกรรม ประกอบด้วย 1) วิเคราะห์วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม และสมรรถนะขององค์กร 2) วิเคราะห์และกำหนดสิ่งสนับสนุนและสิ่งขัดขวาง 3) ออกแบบวัฒนธรรมนวัตกรรมขององค์กร การพัฒนา แนวทางแก้ปัญหาและกิจกรรมนำร่อง มีองค์ประกอบย่อย คือ ภาวะผู้นำด้านนวัตกรรม การกระจายอำนาจให้บุคลากรด้วยการทำพื้นที่สมรรถนะของบุคลากร และทบทวนผลลัพธ์และพัฒนายกระดับให้สูงขึ้น (สมหวังวิทยา ปัญญานนท์, 2548) ดังนั้น หากองค์กรมีวัฒนธรรมนวัตกรรมจะช่วยส่งเสริมการนำนวัตกรรมมาปรับปรุงกระบวนการทำงานได้ อย่างต่อเนื่องและเห็นผลลัพธ์จากการปรับปรุงกระบวนการทำงานได้

กลยุทธ์ที่ 15 การสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรในการพัฒนานวัตกรรมขององค์กร

กลยุทธ์พันธมิตรธุรกิจ (Business Alliance) คือ การร่วมมือกันขององค์กรหรือบริษัท ดำเนินการกิจกรรมรูปแบบใดๆ ร่วมกัน เพื่อตอบสนองความต้องการทางธุรกิจร่วมกัน เพื่อให้สามารถบรรลุถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และความต้องการ รวมถึงการใช้ทรัพยากรร่วมกันทั้งในส่วนของบุคลากรและงบประมาณในการดำเนินการ หากมีการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจขององค์กรหรือบริษัทอาจมีโอกาสนในการบรรลุเป้าหมายหรือประสบความสำเร็จตามที่กำหนดไว้ได้โดยมีการใช้ทรัพยากรในการดำเนินงานทั้งบุคลากรและงบประมาณได้ในจำนวนที่น้อยกว่า โดยประโยชน์ของพันธมิตรธุรกิจ เช่น การขยายฐานลูกค้า/ตลาด การแบ่งปันทักษะ/ความรู้/ความสามารถ การแบ่งปันความเสี่ยงด้านต้นทุน การแบ่งปันมาตรฐานการดำเนินงานต่าง ๆ เป็นต้น และรูปแบบของพันธมิตรธุรกิจ สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 รูปแบบ (ยุคา รักษาไทย และสุภาวดี วิหะระประพันธ์, 2544) คือ

1. การรวมการเฉพาะกิจ (Ad Hoc Pool) เป็นการรวมลงทุนที่มีการดำเนินงานร่วมกันแชร์ทรัพยากรกันน้อยที่สุดทั้ง บุคลากร เงิน และเทคโนโลยี เพื่อไม่เป็นการสร้างต้นทุนให้เพิ่มขึ้นหรือถ้ามีก็ให้น้อยที่สุด เนื่องจากการดำเนินการร่วมกันในลักษณะนี้จะใช้ระยะเวลาสั้น ๆ และไม่มีเตรียมทุนไว้ สำหรับกรณีนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงภายหลัง

2. การร่วมมือ (Consortium) เป็นการร่วมพันธมิตรธุรกิจที่จะสร้างผลประโยชน์เช่นเดียวกับ Ad Hoc Pool แต่จะมีการเพิ่มทุนให้กับพันธมิตรธุรกิจ เพื่อให้สามารถรับมือกับความเปลี่ยนแปลงจากสภาพแวดล้อมหรือความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดภายหลังจากเริ่มดำเนินการ และจะส่งผลทำให้พันธมิตรธุรกิจสามารถสร้างโอกาสใหม่ ๆ จากการดำเนินการได้อย่างไม่มีอุปสรรค

3. โครงการร่วมลงทุน (Project-based Joint Ventures) เป็นการร่วมลงทุนโดยใช้ทรัพยากรหรือสิ่งที่มีอยู่ไปสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงกลยุทธ์ (Strategic Value) ส่วนผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานจะดำเนินการจ่ายออกเป็นตัวเงิน เช่น เงินปันผล ค่าธรรมเนียม เป็นต้น ส่วนทรัพยากรและผลผลิตส่วนใหญ่จะอยู่กับพันธมิตรเพื่อดำเนินการต่อไป

4. การร่วมลงทุน (Full-blown Joint Ventures) เป็นการร่วมลงทุนระยะยาว โดยพันธมิตรธุรกิจทุกฝ่ายจะให้การสนับสนุนด้านเงินทุนและทรัพยากรอย่างเต็มที่และต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถรับมือหรือเตรียมการรองรับในสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ โดยมีการให้ผลประโยชน์แก่พันธมิตร เช่น เงินปันผล ค่าธรรมเนียม เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทแม่จะมีการเรียกคืนเงินทุนหรือทรัพยากรที่นำไปใช้ดำเนินงาน ยกเว้นพันธมิตรจะยุติดำเนินการ

ดังนั้น การสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรในการพัฒนานวัตกรรมขององค์กรจะเป็นการ สร้างสายสัมพันธ์ที่ดีกับพันธมิตรที่มีความสามารถหรือความเก่งในด้านการสร้างและพัฒนานวัตกรรม ใน ลักษณะการแชร์ทรัพยากร บุคลากร/แรงงาน และผลประโยชน์ร่วมกันหรือบางส่วน เพื่อเป็นการขับเคลื่อน และส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมขององค์กร และสร้างองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืนจากการสร้างธุรกิจทางพิเศษ ธุรกิจใหม่/ธุรกิจเกี่ยวเนื่องจากความร่วมมือกับพันธมิตรด้วยนวัตกรรม และมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการ ของพันธมิตรทั้งภายในและภายนอกขององค์กร เพื่อยกระดับความพึงพอใจและความผูกพันของพันธมิตรจากการสร้าง ความร่วมมือกับพันธมิตร ทั้งนี้ กลุ่มพันธมิตรของ กทพ. เช่น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือ มอเตอร์เวย์ (Motorway) บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (Tollway) เป็นต้น หรือบริษัททางพิเศษใน ต่างประเทศ เช่น Central Nippon Expressway Company Limited (NEXCO Central) ประเทศญี่ปุ่น Korea Expressway Corporation (KEC) ประเทศเกาหลี เป็นต้น หาก กทพ. มีการสร้างความร่วมมือ กับพันธมิตรทางธุรกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยมีการแชร์และแลกเปลี่ยนความรู้ความสามารถ ทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง จะทำให้ กทพ. สามารถยกระดับการพัฒนานวัตกรรมในธุรกิจทาง พิเศษ และธุรกิจใหม่/ธุรกิจเกี่ยวเนื่องของ กทพ. สู่อันดับหนึ่งนวัตกรรมได้อย่างก้าวกระโดด

3.3.4.3 ยุทธศาสตร์ที่ 9 พลิกโฉมการบริหารและศักยภาพของทุนมนุษย์เพื่อรองรับการ เปลี่ยนแปลง

กลยุทธ์ที่ 16 การส่งเสริมการบริหารทุนมนุษย์ (HRM)

มุ่งเน้นในการบริหารทุนมนุษย์ในลักษณะเชิงกลยุทธ์มากขึ้น (Strategic HRM) ซึ่งจะ พัฒนาระบบการบริหารคนให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อให้องค์กรบรรลุเป้าหมาย โดยให้ความสำคัญ ในการพัฒนาระบบ Competency เป็นเครื่องมือสำคัญในการเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ และ กลยุทธ์ขององค์กรเข้ากับการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อที่จะวิเคราะห์คุณลักษณะที่จำเป็นสำหรับพนักงาน ในแต่ละตำแหน่งงาน และเตรียมความพร้อมบุคลากรให้พร้อมรองรับธุรกิจหลักขององค์กร รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ในอนาคต เพื่อให้พนักงานในตำแหน่งงานนั้น ๆ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้อง กับทิศทางการดำเนินงาน รวมถึงเป้าหมายขององค์กร โดยมีการทบทวนสมรรถนะประจำปี ให้สอดคล้อง กับยุทธศาสตร์ขององค์กร รวมถึงการประเมินสมรรถนะของบุคลากร (Competency Gap Analysis) และนำไปสู่การพัฒนาบุคลากรที่เหมาะสมต่อไป

ทั้งนี้ จะมีการพัฒนา/ทบทวนระบบ Competency โดยครอบคลุม Competency 3 กลุ่ม ได้แก่ Core Competency, Management Competency และ Functional Competency ให้มีความ สอดคล้องกับความสามารถพิเศษที่จำเป็นในอนาคตขององค์กร รวมถึง การนำระบบ Competency ดังกล่าวมา ใช้สำหรับการสรรหาและคัดเลือกพนักงาน (Recruitment and Selection) และฝึกอบรมพนักงาน (Training and Development) โดยแนวทางที่สำคัญ ประกอบด้วย 1) การสรรหาและคัดเลือกพนักงาน (Recruitment and Selection) โดยเป็นเกณฑ์หนึ่งในการพิจารณาคุณสมบัติและความสามารถของพนักงานที่รับเข้า ทำงานในตำแหน่งนั้น รวมถึงพฤติกรรมที่เหมาะสมกับวัฒนธรรมขององค์กร นอกจากนี้ในอนาคต ระบบ Competency ที่กำหนดขึ้นจะถูกนำไปใช้เป็นเกณฑ์หนึ่งในการพิจารณาเลื่อนตำแหน่ง 2) การฝึกอบรมพนักงาน (Training and Development) โดยการกำหนด Competency ที่ชัดเจนรายตำแหน่งงาน ซึ่งจะทำให้ทราบถึง จุดอ่อน และจุดแข็งของพนักงานแต่ละคนในแต่ละตำแหน่งได้ โดยข้อมูลจากการประเมินผลดังกล่าว จะถูก นำไปใช้ในการวางแผนการฝึกอบรมเพื่อความก้าวหน้าของพนักงานในแต่ละตำแหน่งงานต่าง ๆ และการ วางแผนการสืบทอดตำแหน่งงาน โดยครอบคลุมในตำแหน่งที่สำคัญ ตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป

โดยการกำหนด Competency ที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถคัดเลือกบุคลากรที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมและครบถ้วน มาเป็นผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor) รวมถึงมีการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) เหล่านั้น ให้มีความพร้อมในการสืบทอดตำแหน่งต่อไป และ 3) การประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน (Performance Appraisal) โดยปรับปรุงหลักเกณฑ์การประเมินผลของพนักงานให้สอดคล้องกับ Competency ที่ได้ปรับปรุง รวมถึงการพัฒนาหลักเกณฑ์ วิธีปฏิบัติให้สามารถวัดผลการปฏิบัติงานได้จริง และเชื่อมโยงกับระบบแรงจูงใจขององค์กร สามารถแยกกลุ่มบุคลากรได้จากผลการประเมินอย่างเป็นธรรมชาติ

กลยุทธ์ที่ 17 การบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management)

การพัฒนาบุคลากรต้องคำนึงถึงความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นทั้งจากเทคโนโลยี และการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมคมนาคม ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ดังนั้นบุคลากรจำเป็นต้องมีองค์ความรู้ และมีความสามารถทางด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม และพร้อมปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

กลยุทธ์ที่ 18 การยกระดับศักยภาพและความสามารถของบุคลากร (HRD)

การเพิ่มขีดความสามารถ และศักยภาพของบุคลากรในการรองรับการดำเนินงานของธุรกิจหลักและธุรกิจที่เกี่ยวข้องในอนาคต โดยมีแนวทางที่สำคัญ ทั้งการบริหารจัดการคนเก่ง (Talent Management) โดยจะมีการเสาะแสวงหาบุคลากร (Sourcing) ที่มีศักยภาพ ทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร โดยสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินงานในอนาคต เช่น การดำเนินในธุรกิจเกี่ยวเนื่อง การพัฒนานวัตกรรม เพื่อพัฒนาเกี่ยวเนื่องขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหารจัดการสินทรัพย์ เป็นต้น รวมถึงให้ความสำคัญการคัดเลือกและส่งเสริม Talent Pool ที่มีคุณภาพภายในองค์กร นอกจากนี้จะมุ่งเน้นในการพัฒนาศักยภาพ (Development) บุคลากรกลุ่มดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้พนักงาน Talent มีศักยภาพที่สูงขึ้น และมีทักษะสอดคล้องกับที่องค์กรคาดหวัง โดยกลุ่มพนักงานดังกล่าวจะเป็นตัวจักรสำคัญ ในการสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินงานขององค์กรในทุกมิติ และการวางแผนและพัฒนาบุคลากร เพื่อปิดช่องว่าง (Gap) ของ Competency ในแต่ละบุคคล อีกทั้งยังมุ่งเน้นในการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) ให้สอดคล้องกับ Career Path ของพนักงานในแต่ละตำแหน่ง รวมถึงเพื่อเตรียมความพร้อมของบุคลากรที่เป็น Successor ในการสืบทอดตำแหน่งที่สำคัญขององค์กร และตามความต้องการทางธุรกิจในอนาคตต่อไป

กลยุทธ์ที่ 19 การพัฒนาระบบการจัดการความรู้ (KM) เพื่อรองรับและพร้อมต่อการดำเนินธุรกิจ

การพัฒนาบุคลากรให้รองรับทิศทางในอนาคต นอกจากการอบรมแล้วยังต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management) ตลอดทั้งกระบวนการ ตั้งแต่การระบุงค์ความรู้ที่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันและอนาคตขององค์กร การจัดเก็บองค์ความรู้ที่เกิดขึ้น ทั้งที่เป็นความรู้ชัดแจ้ง (Explicit Knowledge) และความรู้แฝงเร้น หรือความรู้แบบฝังลึก (Tacit Knowledge) รวมถึงการเผยแพร่ การแบ่งปันองค์ความรู้ที่เกิดขึ้นระหว่างหน่วยงาน/ฝ่ายงาน/กลุ่มงาน เพื่อให้เกิดการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานขององค์กร นอกจากนี้

กลยุทธ์ดังกล่าวจะสนับสนุนให้เกิดการจัดเก็บและพัฒนานวัตกรรมขององค์กร ให้เกิดการต่อยอดการนำไปประยุกต์ใช้ และสร้างนวัตกรรมในกระบวนการทำงาน ในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร

3.4 มาตรการ/ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง (Means)

แผนวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ประกอบด้วย 4 เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ 9 ประเด็นยุทธศาสตร์ และ 19 กลยุทธ์การพัฒนา ซึ่งสามารถกำหนดแผนงานและโครงการปีงบประมาณ 2566 - 2570 (Strategy Map) โดยมีการแปลงยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติผ่าน Balanced Scorecard (BSC) ออกได้ 46 ตัวชี้วัด ดำเนินการจัดทำแผนงาน/โครงการ เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์องค์กรไปสู่วิสัยทัศน์ที่วางไว้ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ตัวชี้วัดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566 - 2570

กลยุทธ์	KPI	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย 5 ปี					ผู้รับผิดชอบหลัก โครงสร้างปัจจุบัน	ผู้รับผิดชอบหลัก โครงสร้างใหม่
			2566	2567	2568	2569	2570		
S1 การเสริมสร้างความมั่นคงของระบบโครงข่ายด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม									
1.1 การพัฒนาและขยายโครงข่ายรองรับการขยายตัวของประเทศ	KPI 1.1 จำนวนโครงการทางพิเศษสายใหม่ที่ดำเนินงานได้แล้วเสร็จตามแผนงาน	โครงการ	7	7	7	6	5	ผนผ./ผกส./ผกท.	ฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์โครงการ/ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน/ฝ่ายวิศวกรรมการก่อสร้าง
1.2 การพัฒนาระบบโครงข่ายที่รองรับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี	KPI 1.2 เทคโนโลยี/นวัตกรรมที่ใช้ในระบบโครงข่าย (ITS)	ร้อยละ	100	100	100	100	100	กทพ./ผสท.	ฝ่ายวิจัยและนวัตกรรม/ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
S2 การส่งเสริมนวัตกรรมในการให้บริการ									
2.1 การส่งเสริมการนำนวัตกรรมมาพัฒนาบริการ	KPI 2.1 อัตราส่วนปริมาณจราจรที่ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เทียบกับปริมาณจราจรทั้งหมด	ร้อยละ	53.54*	55.04*	56.54*	58.04*	59.54*	ผจค./ ผบร./กทพ.	ฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง/ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนเทคโนโลยีสารสนเทศ/ฝ่ายวิจัยและนวัตกรรม
2.2 การยกระดับการแก้ไขปัญหาบนทางพิเศษ	KPI 2.2.1 ระยะเวลาการช่วยเหลือรถที่เกิดอุบัติเหตุให้พ้นการกีดขวางการจราจรบนทางพิเศษ	นาที	19.76	19.50	19.00	18.66	18.66	ผจค./กทพ.	ฝ่ายควบคุมการจราจร
	KPI 2.2.2 ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาารถขัดข้องบนทางพิเศษ	นาที	17.63	17.50	17.00	16.24	16.24	ผจค./กทพ.	ฝ่ายควบคุมการจราจร
	KPI 2.2.3 อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ	100 ล้านคัน-กม.	12.30	12.30	12.10	11.87	11.87	ผจค./กทพ.	ฝ่ายควบคุมการจราจร
	KPI 2.2.4 ความแตกต่างของระยะเวลาในการเดินทางบนทางพิเศษกับถนนพื้นราบ (Time Saving)	ร้อยละ	40% ¹	42.5% ¹	45% ¹	47.5% ¹	50% ¹	กทพ.	ฝ่ายควบคุมการจราจร
S3 การสร้างความผูกพันกับลูกค้า									
3.1 การยกระดับมาตรฐานการให้บริการของลูกค้าโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล	KPI 3.1 ระดับความพึงพอใจลูกค้า (CSI)	ร้อยละ	94.25	94.50	94.75	95.00	95.25	สมว.	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและบริหารพื้นที่
3.2 การพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้วย Data Analytics	KPI 3.2 ความสำเร็จในการวิเคราะห์และจัดทำฐานข้อมูลของลูกค้า เพื่อกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด	ร้อยละ	100 Descriptive Analytics	100 Diagnostic Analytics	100 Predictive Analytics	100 Prescriptive Analytics	100 Cognitive/Self Learning Analytics	สมว./ผสท./ผบร./ผจค.	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและบริหารพื้นที่/ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ/ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนเทคโนโลยีสารสนเทศ
S4 การแสวงหาโอกาสในการใช้สินทรัพย์และการลงทุนธุรกิจเชิงพาณิชย์									
4.1 การส่งเสริมการลงทุนและใช้ประโยชน์จาก	KPI 4.1.1 รายได้ค่าผ่านทาง (ไม่น้อยกว่า)	ล้านบาท	12,632	12,931	15,220.44	16,009.97	16,335.81	ผกง./ผนผ.	ฝ่ายการเงินและบัญชี/ฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์โครงการ

กลยุทธ์	KPI	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย 5 ปี					ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้รับผิดชอบหลัก
สินทรัพย์	KPI 4.1.2 จำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่ทางพิเศษ	ล้านบาท	310.26	360.53	413.32	468.75	526.94	ฝกส.	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและบริหารพื้นที่
4.2 การพัฒนารูปแบบธุรกิจและพัฒนาความร่วมมือเพื่อพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์	KPI 4.2.1 จำนวนโครงการการพัฒนาแบบธุรกิจอื่น (Potential Business)	โครงการ	3	3	3	3	3	ฝกส./สผว.	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและบริหารพื้นที่
	KPI 4.2.2 ROA	ร้อยละ	3.15*	3.05*	3.02*	2.91*	3.00*	ฝกง./ฝกส.	ฝ่ายการเงินและบัญชี/ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและบริหารพื้นที่
S5 การส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กรสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน									
5.1 การวิเคราะห์ GAP และพัฒนาแนวทางการผลักดันองค์กรสู่ความยั่งยืน	KPI 5.1 ระดับผลประเมินภาพลักษณ์ขององค์กร	ร้อยละ	80	81	82	83	84	สผว.	สำนักผู้ว่าการ
	KPI 5.2 ค่าแฟคเตอร์ของค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency)	Factor X	ปีฐาน+A%	ปีฐาน+B%	ปีฐาน+C%	ปีฐาน+D%	ปีฐาน+5%	ฝนผ.	ฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์โครงการ
S6 การยกระดับการตอบสนองต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย									
6.1 การมุ่งตอบสนองความต้องการความคาดหวัง และความกังวลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	KPI 6.1 ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	80	81	82	83	84	สผว.	สำนักผู้ว่าการ
S7 การส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถด้วยเทคโนโลยี เพื่อการขับเคลื่อนองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ (Digital Transformation)									
7.1 การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสะท้อนถึงประสิทธิภาพของกระบวนการดำเนินงานและการบริหารค่าใช้จ่าย	KPI 7.1.1 ความสำเร็จของการพัฒนาสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture : EA)	ร้อยละ	100	100	100	100	100	ฝสท.	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
7.2 การพัฒนาและสร้างเสริมการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีดิจิทัล	KPI 7.1.2 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล	ร้อยละ	100	100	100	100	100	ฝสท.	ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนเทคโนโลยีสารสนเทศ
	KPI 7.2 ระบบบริหารจัดการฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีดิจิทัล ของขอบเขตงานที่กำหนด	ร้อยละ	100	100	100	100	100	ฝสท.	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
S8 การยกระดับระบบจัดการนวัตกรรมองค์กร (Corporate Innovation System :CIS)									
8.1 การพัฒนาโครงสร้างและกระบวนการด้านนวัตกรรม	KPI 8.1 ความสำเร็จของการพัฒนาระบบการจัดการนวัตกรรมขององค์กร (Corporate Innovation System : CIS)	ร้อยละ	100	100	100	100	100	กวพ.	ฝ่ายวิจัยและนวัตกรรม
8.2 การส่งเสริมการนำนวัตกรรมมาปรับปรุงกระบวนการ และติดตามผลลัพธ์	KPI 8.2 จำนวนกระบวนการที่มีการปรับปรุงโดยการใช้นวัตกรรม	จำนวน/ ร้อยละ	1	1	100%	100%	100%	กวพ./ฝบท.	ฝ่ายยุทธศาสตร์และประเมินผล/ ฝ่ายวิจัยและนวัตกรรม
8.3 การสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรในการพัฒนานวัตกรรมขององค์กร	KPI 8.3 จำนวนนวัตกรรมที่พัฒนาได้จากความร่วมมือกับพันธมิตรในการพัฒนานวัตกรรม และใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์	จำนวน/ ร้อยละ	1	1	100%	100%	100%	กวพ./ฝบร.	ฝ่ายวิจัยและนวัตกรรม/ ฝ่ายบำรุงรักษา

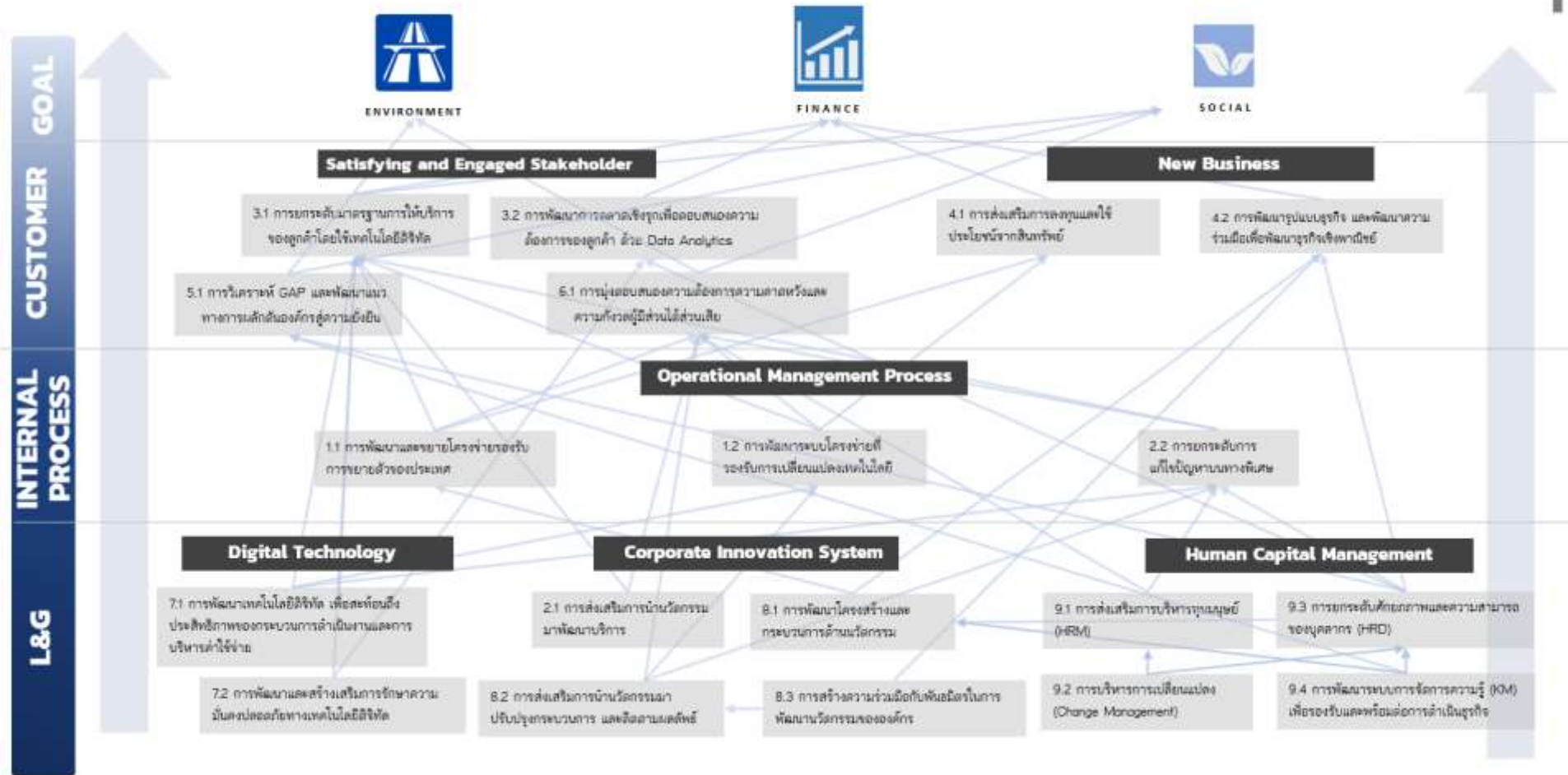
กลยุทธ์	KPI	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย 5 ปี					ผู้รับผิดชอบหลัก	ผู้รับผิดชอบหลัก
S9 การพลิกโฉมการบริหารและศักยภาพของทุนมนุษย์เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง									
9.1 การส่งเสริมการบริหารทุนมนุษย์ (HRM)	KPI 9.1 Productivity Ratio	อันดับ	อันดับ 1 ใน 3 ของรัฐวิสาหกิจกลุ่มคมนาคม และมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น	Productivity ratio อันดับ 1 ใน 3 ของรัฐวิสาหกิจกลุ่มคมนาคม และมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น	Productivity ratio อันดับ 1 ใน 3 ของรัฐวิสาหกิจกลุ่มคมนาคม และมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น	Productivity ratio อันดับ 1 ใน 3 ของรัฐวิสาหกิจกลุ่มคมนาคม และมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น	อันดับ 1 ใน 2 ของรัฐวิสาหกิจกลุ่มคมนาคม	ฝบท./ฝกง./ฝนผ.	ฝ่ายทรัพยากรบุคคล/ฝ่ายการเงินและบัญชี/ฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์โครงการ
9.2 การบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management)	KPI 9.2 ระดับความสำเร็จในการบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management)	ร้อยละ	100	100	100	-	-	ฝนผ./ฝบท./กvwพ.	ฝ่ายนโยบายและแผน/ฝ่ายทรัพยากรบุคคล/ฝ่ายวิจัยและนวัตกรรม
9.3 การยกระดับศักยภาพและความสามารถของบุคลากร (HRD)	KPI 9.3 ระดับ Competency ของกลุ่มเป้าหมายที่ได้รับการพัฒนา New-skill/Up-skill/Re-skill	ร้อยละ	80	85	90	90	90	ฝบท.	ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
9.4 การพัฒนาระบบการจัดการความรู้ (KM) เพื่อรองรับและพร้อมต่อการดำเนินธุรกิจ	KPI 9.4 ระดับความสำเร็จในการนำองค์ความรู้สู่การพัฒนานวัตกรรมและสร้างมูลค่าเพิ่ม	ร้อยละ	100	100	100	100	100	ฝบท./กvwพ.	ฝ่ายทรัพยากรบุคคล/ฝ่ายวิจัยและนวัตกรรม

หมายเหตุ ¹ ตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลง

3.5 แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategic Map)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีการแปลงยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติผ่าน Balanced Scorecard (BSC) โดยกำหนดกลยุทธ์ ตัวชี้วัด เป้าหมาย และแผนงาน/โครงการที่สอดคล้องยุทธศาสตร์ ใน 4 ด้าน ได้แก่ ด้านเป้าหมายองค์กร (Goal) ด้านลูกค้า (Customer) ด้านกระบวนการภายใน (Internal Process) และด้านการเรียนรู้และพัฒนา (Learning & Growth) โดยแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) และ Balanced Scorecard กทพ. มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ ตามแผนภาพที่ 20

STRATEGY MAP



แผนภาพที่ 20 แผนที่ยุทธศาสตร์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566 - 2570

บทที่ 4

ข้อเสนอแนะทางยุทธศาสตร์

4.1 สรุปผลการศึกษา

ผลจากการตรวจสอบและวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการทางพิเศษ - แห่งประเทศไทย พบว่าในการจัดทำแผนวิสาหกิจทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ควรวางแผนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางยุทธศาสตร์ชาติในระดับต่าง ๆ ดังนี้

แผนระดับที่ 1 : แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) สำหรับยุทธศาสตร์ชาติ ที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ

แนวคิดที่ (2) “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ มีเป้าหมาย การพัฒนาที่สำคัญเพื่อปรับเปลี่ยนภาครัฐที่ยึดหลัก “ภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” โดยภาครัฐต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ แยกแยะบทบาทหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ในการกำกับหรือในการให้บริการ ยึดหลักธรรมาภิบาล ปรับวัฒนธรรมการทำงานให้มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม มีความทันสมัยและพร้อมที่จะปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัล เข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล โดย กทพ. ต้องดำเนินกิจการด้วยหลักธรรมาภิบาล ปรับวัฒนธรรมการทำงานให้มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม พร้อมที่จะปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กทพ. ควรการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล

แผนระดับที่ 2 : แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)

ทั้งนี้ การดำเนินงานของ กทพ. แม้จะไม่ปรากฏด้านที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมโดยตรง แต่ส่วนที่ กทพ. จะเกี่ยวข้องคือแผนการปฏิรูปประเทศ คือด้านที่ 5 ด้านเศรษฐกิจ โดยประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องคือการเป็นกลไกสถาบันบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศตามหลักแนวคิดการบริหารงานคุณภาพ ที่มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนประเด็นปฏิรูปเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และลดความเหลื่อมล้ำให้เกิดผลสัมฤทธิ์

แผนระดับที่ 3 : แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

ทั้งนี้ กทพ. ใช้ทิศทางและกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 - 2564 เป็นแนวนโยบายภาครัฐประกอบการวางแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งทิศทางและกรอบยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ กทพ. ประกอบไปด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดย กทพ. ควรมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง การเชื่อมโยงเครือข่ายโทรคมนาคม

ยุทธศาสตร์ที่ 8 ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม ซึ่ง กทพ. ควรมุ่งให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม เพื่อมุ่งให้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรมเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาองค์กรในมิติต่าง ๆ

แผนระดับที่ 4 : ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566 - 2570)

ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. ได้แก่

หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดย กทพ. ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าและการค้าผ่านแดน ยุทธศาสตร์ระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งในอาเซียนอย่างไร้รอยต่อ

หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่มีสมรรถนะสูง กทพ. ให้ความสำคัญกับการทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการและเป็นเอกภาพ ตั้งแต่ระดับนโยบายระดับปฏิบัติ จนถึงการติดตามประเมินผล ทั้งระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาครัฐ และเอกชน รวมถึงการดำเนินงานร่วมกับภาคีการพัฒนาอื่น ๆ

แผนระดับที่ 5 : แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ด้านที่ 7) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. ได้แก่

แผนย่อยที่ 1 แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประเทศไทยมีโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ

แนวทางการพัฒนาที่ 4 การขนส่งทางถนน พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด่านการค้าและประตูการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และเชื่อมต่อกัน ระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีคุณภาพ สามารถทำหน้าที่เป็นระบบเสริมเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งไปยังโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้กำหนดวิสัยทัศน์ขึ้นในปี 2564 “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for better drive and better life)” เพื่อใช้นวัตกรรมขับเคลื่อนองค์กร ก่อให้เกิดผลิตภัณฑ์บริการด้านนวัตกรรมสู่ผู้ใช้บริการ ยุทธศาสตร์

4.2 อภิปรายผลการศึกษา

เนื่องจากการศึกษายุทธศาสตร์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (Core Value) ระยะสั้นปี 2566 - 2570 ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการสู่ทางพิเศษอัจฉริยะ และเนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจดำเนินกิจการภายใต้การดำเนินงานตามเชิงธุรกิจจึงได้ทำการวิเคราะห์ Business Model

ปี 2566-2570 ▶ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการสู่ทางพิเศษอัจฉริยะ



ประเด็นในการพิจารณา	
Customer Segment	<p>ในระยะแรกของแผนวิสาหกิจคือ ปี 2566-2570 จากวิสัยทัศน์ที่ได้กำหนดให้เป็นองค์กรแห่งการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาเพื่อให้บริการต่อผู้ใช้ทาง รวมถึงการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลลูกค้าในเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมของลูกค้าในการขยายไปสู่ธุรกิจเกี่ยวเนื่องและยกระดับการให้บริการให้เป็นไปตามความคาดหวังของลูกค้านั้น ในช่วงต่อไปจนถึงปี 2570 กทพ. จะมุ่งการยกระดับการพัฒนาผลิตภัณฑ์และยกระดับการให้บริการต่อกลุ่มลูกค้าปัจจุบัน ซึ่งคือลูกค้าผู้ใช้บริการทางพิเศษ และลูกค้ารวมถึงผู้ประกอบการที่ใช้บริการและประกอบกิจการในพื้นที่ได้เขตทาง</p>
Value Proposition	<p>ข้อได้เปรียบของผลิตภัณฑ์และบริการขององค์กร ที่ถูกนำเสนอให้กับลูกค้าในรูปแบบองค์กรด้านการบริหารทางพิเศษที่สร้างความเชื่อมั่นต่อผู้ใช้ทางทั้งด้านความปลอดภัย และความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง โดยได้นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการบริหารทางพิเศษ เพื่อสร้างความประทับใจต่อผู้ใช้บริการ ซึ่งต้องมีการนำระบบ ITS มาใช้กับทุกทางพิเศษ นอกจากนั้น กทพ. ต้องเป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการที่เป็นเลิศทั้งการบริหารสินทรัพย์ และระบบการบริหารจัดการองค์กรรวมถึงต้องการให้ยกระดับคุณภาพการบริการทั้งการเริ่มต้นดำเนินการผ่านระบบ Digital สำหรับช่องทางในการให้บริการทั้งในรูปแบบ M-Pass และ Easy Pass</p>
Business Process	<p>วิธีการดำเนินการธุรกิจ ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> • การดำเนินธุรกิจบริหารทางพิเศษ ได้แก่ การเวนคืน การจัดการมลพิษ การก่อสร้างทางพิเศษ การบริหารสัญญาสัมปทาน การบำรุงรักษา การให้บริการทางพิเศษ การกู้ภัยและการบริหารจัดการเพื่อเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ • อย่างไรก็ตามจากแนวโน้มของเทคโนโลยีที่นำมาใช้บนทางพิเศษ ส่งผลให้ต้องมีการกำหนดกิจกรรมในการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน ประกอบด้วย การพัฒนาปรับปรุงระบบ ITS เพื่อใช้บนทุกทางพิเศษ การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ • รวมถึงการหารายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง โดยการให้ประโยชน์จากสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด นำมาสู่การพัฒนาพื้นที่ได้เขตทาง รวมถึงการมองหาแหล่งพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อช่วยสนับสนุนแหล่งเงินทุน และการนำองค์ความรู้จากองค์กรต่าง ๆ หรือจากการฝึกอบรม เพื่อมาพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญมากขึ้น และพัฒนาต่อยอดการบริหารทางพิเศษ และองค์ความรู้ในการต่อยอดในเชิงธุรกิจ
Performance	<p>โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่าย อย่างอิงจากงบการเงินที่สัมพันธ์กับผลประกอบการขององค์กร โดยองค์กรมีรายได้หลักมาจากรายได้ค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายหลักมาจาก ต้นทุนค่าบริการ และค่าใช้จ่ายในการบริหารงานรวมถึงค่าใช้จ่ายบุคลากร</p>

แผนภาพที่ 21 Business Model ระยะที่ 1 ปี 2566 – 2571
ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการสู่ทางพิเศษอัจฉริยะ

4.3 ข้อเสนอแนะทางยุทธศาสตร์ที่ได้จากการศึกษา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรพัฒนาระบบนวัตกรรมองค์กรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์และบริการ

ประเด็นสำคัญคือนวัตกรรมเชิงกระบวนการ ซึ่งเป็นการพัฒนาองค์ความรู้ และประสบการณ์ของบุคลากรในองค์กรเพื่อพัฒนาให้การดำเนินงานในกระบวนการที่สำคัญมีประสิทธิภาพสูงสุด ไม่ว่าจะเป็นการลดระยะเวลาการดำเนินงาน โดยใช้ Digital เข้าช่วยในการลดระยะเวลาและกระบวนการในการดำเนินงาน ซึ่งจะเป็นการตอบสนองต่อทิศทางของ Digital Utility ในการสร้างมูลค่าเพิ่มต่อกระบวนการในการดำเนินงานจากแนวโน้มการขยายตัวของการบริหารจัดการทางพิเศษ ส่งผลให้องค์กรต้องวิเคราะห์ถึงศักยภาพทางธุรกิจ ทั้งการรักษาฐานลูกค้าเดิม และพัฒนาองค์ความรู้สู่ธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ซึ่งการส่งเสริมนวัตกรรมเป็นการใช้ความรู้ทักษะการบริหารจัดการ รวมทั้งประสบการณ์ของบุคลากรในองค์กรเพื่อการคิดค้น การประดิษฐ์ การพัฒนาการผลิตสินค้า การบริการ กระบวนการผลิต และการจัดการองค์กรในรูปแบบใหม่ ดังนั้นการพัฒนา นวัตกรรมอย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว ทั้งในส่วนของนวัตกรรมผลิตภัณฑ์ (Product Innovation) และนวัตกรรมกระบวนการ (Process Innovation) นั้นจะช่วยขับเคลื่อนให้องค์กรก้าวไปสู่ องค์กรที่มุ่งฐานความรู้ (knowledge - based Organization) และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก ได้อย่างยั่งยืน ซึ่งความท้าทายในการบูรณาการระหว่างส่งเสริมนวัตกรรมของ กทพ. เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในเชิง พาณิชยกรรม ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการวิเคราะห์ธุรกิจเกี่ยวเนื่องขององค์กร โดยการดำเนินงานเป็นโครงการ นำร่องสำหรับการวิเคราะห์ความเป็นได้ทางธุรกิจของบริษัทในเครือ รวมถึง หรือการดำเนินงานร่วมกันตลอด ห่วงโซ่คุณค่า ล้วนแล้วแต่เป็นประเด็นสำคัญและเป็นความท้าทายที่องค์กรจะต้องมีการผลักดันให้ นวัตกรรม ขององค์กร เข้าไปอยู่ในทุกกระบวนการการทำงาน เพื่อส่งเสริมให้ กทพ. เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม โดยผลสัมฤทธิ์ที่ได้ นอกเหนือจากการวิเคราะห์และใช้ประโยชน์ของธุรกิจเกี่ยวเนื่องแล้ว จะทำให้องค์กร เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และคิดค้นสิ่งใหม่เพื่อพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน

บรรณานุกรม

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เอกสารประกอบการบรรยาย ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เดือนกุมภาพันธ์ 2564. http://nscr.nesdc.go.th/wpcontent/uploads/2021/02/Feb21_Full.pdf เข้าถึง 8 มีนาคม 2565

คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ, 2561. แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ. https://www.nesdc.go.th/download/document/SAC/RF_Plan05.pdf เข้าถึง 15 มีนาคม 2565

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี, 2559. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564). https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422 เข้าถึง 15 มีนาคม 2565

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี, 2565. ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570). https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422 เข้าถึง มีนาคม 2565

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2564. แผนวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560 – 2564). https://www.exat.co.th/%E0%B9%80%E0%B8%81%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%A2%E0%B8%A7%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%9A-%E0%B8%81%E0%B8%97%E0%B8%9E/exat_plan/ เข้าถึง มีนาคม 2565

ประวัติย่อผู้จัดทำเอกสารวิชาการ

เทพฤทธิ์ รัตนปัญญากร

ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สถานที่ติดต่อ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. ชั้น 24

เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ

เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

Email : thepp9@hotmail.com โทรศัพท์ 08 1633 6947



จบการศึกษาระดับปริญญาตรี วิศวกรรมบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยนเรศวร รุ่นที่ 1 นักศึกษาทุนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระดับปริญญาโท วิศวกรรมมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ นักศึกษาทุนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ปัจจุบัน นายเทพฤทธิ์ รัตนปัญญากร เป็นผู้บริหารของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนา และการจัดทำบทความวิชาการเข้าร่วมในงานโยธาแห่งชาติ และบทความเข้าร่วมในงานสมาคมวิชาการไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์ โทรคมนาคม และสารสนเทศ หรือ ECTI CARD

โดยงานวิจัยและพัฒนาของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อพัฒนางานด้านวิศวกรรม การจราจร ระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS) การพัฒนาระบบขับเคลื่อนยานยนต์อัตโนมัติ (Automatic Vehicle) และควบคุมและพัฒนามาตรฐานงานทางพิเศษ การดำเนินงานระบบเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ และสุดท้ายงานประสานความร่วมมือกับต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ มาเลเซีย เยอรมนี