



แผนปฏิบัติการ

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักแผนงาน

สิงหาคม ๒๕๖๖

สารบัญ

หน้า

แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

บทสรุปผู้บริหาร	๑
บทที่ ๑ บทนำ.....	๑๙
๑.๑ ความเป็นมา.....	๑๙
๑.๒ การดำเนินงานที่ผ่านมา.....	๒๐
๑.๓ นโยบายของคณะผู้บริหาร ขสมก.	๒๐
๑.๔ แนวคิดและขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี.....	๒๒
๑.๕ กระบวนการจัดทำ/ทบทวนแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปีของ ขสมก.	๒๔
บทที่ ๒ ข้อมูลทั่วไป.....	๒๘
๒.๑ ความเป็นมาขององค์การ.....	๒๘
๒.๒ กฎหมายจัดตั้งองค์การ.....	๒๘
๒.๓ ประเภทกิจการและลักษณะประกอบการ.....	๒๘
๒.๔ การดำเนินการในปัจจุบัน.....	๒๙
๒.๕ โครงสร้างองค์การ.....	๓๐
๒.๖ อัตรากำลัง	๓๑
บทที่ ๓ กรอบการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗.....	๓๓
๓.๑ นโยบายของรัฐบาล.....	๓๓
๓.๒ นโยบายในแผนระดับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง.....	๓๓
๓.๓ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง.....	๓๔
๓.๔ สภาพแวดล้อม.....	๓๔
๓.๕ สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอก.	
๓.๕.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอก.....	๓๕
๓.๕.๒ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้านการแข่งขัน.....	๓๗
๓.๕.๓ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย.....	๓๘
๓.๕.๔ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้านลูกค้า.....	๔๐
๓.๖ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายใน	
๓.๖.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายใน	๔๒
๓.๖.๑ การวิเคราะห์ปัจจัยภายในด้านปัญหาและอุปสรรคของการบริหารงาน.....	๔๓
๓.๖.๓ การวิเคราะห์ปัจจัยภายในด้านความท้าทายขององค์การ	
ต่อการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ	๔๔
บทที่ ๔ การวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าในการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์การ.....	๔๖
๔.๑ กรอบการวิเคราะห์.....	๔๖
๔.๒ การวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix.....	๔๖

บทที่ ๕	รายละเอียดแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗.....	๕๗
๕.๑	กรอบแนวคิด.....	๕๗
๕.๒	พันธกิจ (Missions).....	๕๘
๕.๓	วิสัยทัศน์ (Vision).....	๕๘
๕.๔	ภารกิจ (Objectives).....	๕๙
๕.๕	ค่านิยมร่วม (Core Value).....	๕๙
๕.๖	วัฒนธรรมองค์การ (Culture) หรือ คำขวัญ (Slogan).....	๖๐
๕.๗	ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการประจำปีของ ขสมก. ในส่วนพันธกิจถึงวัฒนธรรม องค์การ	๖๑
๕.๘	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ขององค์การ.....	๖๒
๕.๙	เป้าประสงค์องค์การ / เป้าหมายยุทธศาสตร์.....	๖๓
๕.๑๐	ประเด็นยุทธศาสตร์.....	๖๓
๕.๑๑	ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์	๖๕
บทที่ ๖	รายละเอียดแผนงาน / โครงการของแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗	๗๒
	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย	
	กลยุทธ์ที่ ๑.๑ การกำหนดแผนและการจัดการโดยสารเพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ	
	โครงการที่ ๑ โครงการเช่ารถโดยสารไฟฟ้า	๗๒
	กลยุทธ์ที่ ๑.๔ การยกระดับ อยู่ ท่ารถและป้ายหยุดรถประจำทาง เพื่อสนับสนุนการเดินทาง และคุณภาพชีวิต	
	โครงการที่ ๒ โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์.....	๗๕
	โครงการที่ ๓ โครงการพัฒนาปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการ และระบบสาธารณูปโภค เพื่อคุณภาพ ชีวิตที่ดี	
	โครงการย่อยที่ ๓.๑ รายการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ ชั้น ๓ - ๔ (อู่แสมดำ).....	๗๗
	โครงการย่อยที่ ๓.๒ รายการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาสำนักงาน.....	๗๙
	โครงการย่อยที่ ๓.๓ รายการปรับปรุงพื้นที่อู่สวนสยามเพื่อสร้างศูนย์อาหาร และนันทนาการ.....	๘๑
	โครงการย่อยที่ ๓.๔ รายการสร้างต่อเติมห้องสุขา.....	๘๓
	โครงการย่อยที่ ๓.๕ รายการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นที่ลานจอดรถอู่ข้างเราววิน ๒	๘๕
	โครงการย่อยที่ ๓.๖ รายการทำหลังคาโครงเหล็กพร้อมมุงหลังคาและทาสีใหม่ภายใน และภายนอกที่ทำการ สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔ และที่ทำการ กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ อู่คลองเตย	๘๖
	โครงการย่อยที่ ๓.๗ รายการปรับปรุงห้องน้ำพนักงาน	๘๘
	โครงการย่อยที่ ๓.๘ รายการปรับปรุงหลังคาตึก อาคารสำนักงานเขต (เรือและติดตั้ง)	๙๐
	โครงการย่อยที่ ๓.๙ รายการปรับปรุงระบบไฟฟ้า และระบบสื่อสาร ภายในอาคารและ โรงจอดรถ.....	๙๒

โครงการย่อยที่ ๓.๑๐ รายการปรับปรุงท่าปล่อยรถ	๙๔
โครงการย่อยที่ ๓.๑๑ รายการปรับปรุงแก้ไขบ่อบำบัดน้ำเสีย.....	๙๕
โครงการย่อยที่ ๓.๑๒ รายการปรับปรุง ซ่อมแซมพื้นที่คอนกรีตลานจอดรถโดยสาร ในส่วนชำระ.....	๙๗
โครงการย่อยที่ ๓.๑๓ รายการขยายพื้นที่ลานจอดรถอยู่ริชิ่ง	๙๙
โครงการย่อยที่ ๓.๑๔ รายการปรับปรุงทาสีกำแพงรั้วอุเทศบาลบางบัวทอง	๑๐๐
โครงการย่อยที่ ๓.๑๕ รายการปรับปรุงแก้ไขห้องน้ำอู่กำแพงเพชร	๑๐๑
กลยุทธ์ที่ ๑.๖ การปรับปรุงมาตรฐานการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง เพื่อความปลอดภัย และคุณภาพในการให้บริการ	
โครงการที่ ๔ โครงการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานให้มีประสิทธิภาพ	
โครงการย่อยที่ ๔.๑ รายการซ่อมบำรุงเครื่องปรับอากาศอายุการใช้งานเกิน ๑๐ ปี หรือซื้อใหม่.....	๑๐๒
โครงการย่อยที่ ๔.๒ รายการซ่อมบำรุงเครื่องปริ้นเตอร์/เครื่องโรเนียว	๑๐๔
โครงการย่อยที่ ๔.๓ รายการปรับปรุงซ่อมแซมอุปกรณ์สำนักงาน	๑๐๕
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย	
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเดินรถ เพื่อการให้บริการที่มีคุณภาพ	
โครงการที่ ๕ โครงการเช่า GPS.....	๑๐๖
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ การส่งเสริมพนักงานภาคบริการให้มีศักยภาพสูง เพื่อรอยยิ้มของผู้ใช้บริการ	
โครงการที่ ๖ โครงการพัฒนาทักษะการให้บริการ และการจัดการปัญหาเฉพาะหน้า	๑๐๘
โครงการที่ ๗ โครงการจัดทุกป้ายอย่างปลอดภัยเพื่อส่งและรับทุกคน.....	๑๑๐
โครงการที่ ๘ โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ.....	๑๑๒
กลยุทธ์ที่ ๒.๔ การพัฒนาการให้บริการข้อมูลที่ทันสมัยและเชื่อถือได้	
โครงการที่ ๙ โครงการจ้างพัฒนาและปรับปรุงระบบเว็บไซต์ ขสมก.	๑๑๕
กลยุทธ์ที่ ๒.๕ การยกระดับการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน	
โครงการที่ ๑๐ โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์องค์การ.....	๑๑๗
โครงการที่ ๑๑ โครงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบคอลเซ็นเตอร์.....	๑๑๙
กลยุทธ์ที่ ๒.๖ การเสริมสร้างความปลอดภัยในการให้บริการแก่ทุกคน	
โครงการที่ ๑๒ โครงการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง.....	๑๒๑
โครงการที่ ๑๓ โครงการเช่า CCTV.....	๑๒๓
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน	
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ การพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากรในทุกมิติ	
โครงการที่ ๑๔ โครงการพัฒนาทักษะความรู้สู่พนักงานทุกระดับ	
โครงการย่อยที่ ๑๔.๑ แผนพัฒนารายบุคคล (ID).....	๑๒๕
โครงการย่อยที่ ๑๔.๒ แผนการบริหารผลการปฏิบัติงาน (PM).....	๑๒๗
โครงการย่อยที่ ๑๔.๓ แผนการพัฒนาองค์การ (OD).....	๑๒๙
โครงการย่อยที่ ๑๔.๔ แผนพัฒนาอาชีพ (CD).....	๑๓๑

โครงการย่อยที่ ๑๔.๕ ฝึกอบรม (EVM).....	๑๓๓
โครงการย่อยที่ ๑๔.๖ ฝึกอบรมของ สกม.....	๑๓๕
กลยุทธ์ที่ ๓.๒ การพัฒนาระบบบริหารองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ	
โครงการที่ ๑๕ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก.	๑๓๗
โครงการที่ ๑๖ โครงการยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลที่ดีและการบริหารความเสี่ยง.....	๑๓๙
กลยุทธ์ที่ ๓.๓ การยกระดับศักยภาพขององค์กรด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี	
โครงการที่ ๑๗ โครงการดูแลบำรุงรักษาทรัพยากรเทคโนโลยีสารสนเทศ	
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑ รายการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์ พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง.....	๑๔๑
โครงการย่อยที่ ๑๗.๒ เช่าใช้บริการสื่อสารสัญญาณความเร็วสูง MPLS+MPLS กบด. และ MPLS เขตการเดินรถ และ MPLS ที่ DR Site	๑๔๓
โครงการย่อยที่ ๑๗.๓ รายการเช่าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN.	๑๔๕
โครงการย่อยที่ ๑๗.๔ การเช่าอุปกรณ์บริหารจัดการ IP Address.....	๑๔๗
โครงการย่อยที่ ๑๗.๕ เช่าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง.....	๑๔๙
โครงการย่อยที่ ๑๗.๖ รายการเช่าระบบ Leascd Line Internet พร้อมอุปกรณ์ กระจายสัญญาณแบบไร้สาย	๑๕๑
โครงการย่อยที่ ๑๗.๗ รายการค่าเช่าเครื่อง Face Scan ๔๘ ชุด และ UPS.....	๑๕๓
โครงการย่อยที่ ๑๗.๘ รายการเช่าระบบ Cloud (Server ERP).....	๑๕๕
โครงการย่อยที่ ๑๗.๙ เช่า Server (DR) Databasr.....	๑๕๗
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๐ เช่าคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง (เช่าใหม่ PC ๓๐๐ เครื่อง)	๑๕๙
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๑ เช่า Mail gateway.....	๑๖๑
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๒ เช่า Switch ๑๐๐ ชุด.....	๑๖๓
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๓ เช่า Sever (DR) ERP.....	๑๖๕
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๔ ระบบ Security Information Event Management	๑๖๗
กลยุทธ์ที่ ๓.๔ การผลักดันการฟื้นฟูองค์กร	
โครงการที่ ๑๘ โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและบุคลากร	๑๖๙
กลยุทธ์ที่ ๓.๕ การบริหารจัดการความสมดุลระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร	
โครงการที่ ๑๙ โครงการว่าจ้างที่ปรึกษา	
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑ จ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล.....	๑๗๑
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒ จ้างที่ปรึกษาองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ (in house) เพื่อการศึกษาและวิเคราะห์ประเมินผลโครงการ.....	๑๗๓

กลยุทธ์ที่ ๓.๗ การส่งเสริมความร่วมมือทางสังคมและสิ่งแวดล้อม	
โครงการที่ ๒๐ โครงการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)	๑๗๖
สรุปงบประมาณ แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗	๑๗๘
บทที่ ๗ การติดตาม การประเมินผล และการคาดการณ์ผลการดำเนินงาน	๑๘๑
บทที่ ๘ กระบวนการเปลี่ยนแปลงแผนงานในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย	๑๘๔
ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗	๑๘๖

บทสรุปผู้บริหาร

แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ฉบับนี้จัดทำขึ้นตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒ และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี เพื่อกำหนดเป้าหมาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงาน/โครงการ ของ ขสมก. ให้สอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ รวมถึงแผนพัฒนาของประเทศในด้านอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงหลักวินัยการเงินการคลังของประเทศ ภารกิจของรัฐวิสาหกิจในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง บริบทที่เปลี่ยนแปลง และบทบาทหน้าที่ของรัฐวิสาหกิจที่มีต่อการพัฒนาประเทศ

ขสมก. มีภารกิจหลัก คือ การรับส่งประชาชนด้วยรถโดยสารในจังหวัดกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งประกอบด้วยบริการในหลาย ๆ ส่วน ที่ปรับให้สอดคล้องและทันกับโลกในยุคปัจจุบันที่มีการเติบโตทางเทคโนโลยีไปอย่างมาก รวมถึงวิถีการดำรงชีวิตของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้ ขสมก. จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการพัฒนาองค์การให้สอดคล้องกับสถานการณ์ สภาพแวดล้อม ตลอดจนความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกส่วนอย่างเหมาะสม

ประเด็นสำคัญที่สามารถนำเสนอภายใต้แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. คือ การจัดการบริการรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ สะดวกสบาย ปลอดภัย รองรับบุคคลทุกคน ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารทั่วไป นักเรียน คนสูงอายุ คนพิการ และนักท่องเที่ยว การพัฒนาประโยชน์ในการใช้บริการที่มีความคุ้มค่าทางการเงิน เน้นการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เป็นองค์การอัจฉริยะ รวมทั้ง การดำเนินงานที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมด้วย เพื่อให้การดำเนินงานให้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑลให้มีศักยภาพมากขึ้น การสร้างความร่วมมือระหว่าง ขสมก. และพื้นที่ รวมถึง การจัดการรถร่วมเอกชน เป็นกิจกรรมที่ต้องเร่งดำเนินการในอนาคต นอกจากนี้แล้ว การขาดทุนต่อเนื่องของ ขสมก. เป็นปัญหาสำคัญอย่างการหาพันธมิตรร่วม เพื่อการบริหารทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นผู้จอดรถ พื้นที่ทั้งภายในและภายนอกรถโดยสาร การทำแอปพลิเคชันและเว็บไซต์ เพื่อสนับสนุนการบริการ และเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของหน่วยงานด้วย การทำกิจกรรมที่ส่งเสริมการมีรายได้เพิ่ม นอกเหนือจากการเดินรถโดยสาร

พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป จากการปฏิบัติงานสถานที่ตั้ง (Work from Home) การปิดสถานที่ทำการต่าง ๆ และการต้องการบริการที่รวดเร็ว ทันใจ ตามไลฟ์สไตล์ใหม่ของประชากรในเมือง ส่งผลให้การพัฒนาเทคโนโลยี ไม่ว่าจะเป็น แอปพลิเคชัน หรือเว็บไซต์ โดยอาจมีการเพิ่มบริการและกิจกรรมที่น่าสนใจ รักษาฐานผู้ใช้บริการ เช่น กิจกรรมรถเมล์พาพบแพทย์ ท่องเที่ยวหนึ่งวันกับ ขสมก. รวมทั้ง การจองพื้นที่เพื่อใช้ขนกระเป๋าดูหนังไปใหญ่ หรือ การขึ้นรถโดยสารด้วย Wheel Chair ซึ่งจะเป็นการเปิดนวัตกรรมบริการรูปแบบใหม่ของ ขสมก. การบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน ยกระดับการบริการ และพัฒนาทักษะของบุคลากร ก็เป็นประเด็นสำคัญในแผนวิสาหกิจฉบับนี้ กล่าวคือ การส่งเสริมองค์การให้มีการใช้เทคโนโลยีบริหารจัดการองค์การที่เหมาะสม รวมทั้ง การพัฒนาบริการด้านตัวอิเล็กทรอนิกส์ และรถโดยสารพลังไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดและความเชื่อมโยงระหว่างพันธกิจ วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม และวัฒนธรรมในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ขสมก.ฉบับนี้จะมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับ “ทุกคน” ซึ่งหมายความรวมถึง ผู้ใช้บริการ ประชาชน บุคลากร และภาครัฐ ซึ่งเป็นหน้าที่พื้นฐานของ ขสมก. ในฐานะที่เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจด้านบริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน



วิสัยทัศน์
(Vision)

รถเมล์ของทุกคน Busses for All

พันธกิจ (Missions)

มุ่งมั่นให้บริการรถโดยสารประจำทาง
บริการต่อเนื่อง และบริการอื่น
ด้วยคุณภาพเพื่อประโยชน์แก่ทุกคน

ค่านิยมองค์กร (Core Value) ภารกิจ (Objectives)

BMTA CARE

B Believable Service

บริการที่เชื่อถือได้

M Modern & Digitalization

มีความทันสมัยและมุ่งสู่ยุคดิจิทัล

T Teamwork and Alliance

ทำงานเป็นทีมและสร้างเครือข่ายทุกมิติ

A Agility Operation and Collaboration

บริหารงานที่มีความคล่องตัวและมุ่งเน้นความร่วมมือทุกภาคส่วน

C Customer Focus

ใส่ใจผู้ใช้บริการ

A Active Learning

มุ่งมั่นเรียนรู้และพัฒนา

R Responsibility for Social and Environment

รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

E Economic and Governance

สร้างคุณค่าและยึดมั่นในธรรมาภิบาล

- ให้บริการรถโดยสารประจำทางที่ทันสมัยและเชื่อมต่อการเดินทาง
- ให้บริการธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการขนส่งบุคคล
- ให้บริการธุรกิจอื่นด้วยทรัพย์สินของ ขสมก.
- ให้บริการคุณภาพและตรงความต้องการของผู้ใช้บริการทุกระดับและทุกช่วงวัย
- ให้บริการด้วยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- ให้บริการด้วยการพัฒนาศักยภาพบุคลากรมุ่งเน้นนวัตกรรมและเป็นองค์กรดิจิทัล
- ให้บริการด้วยการคำนึงถึงชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม

วัฒนธรรมองค์กร (Culture/Slogan)

ขสมก. ใส่ใจ ก้าวสู่ยุคใหม่
บริหารโปร่งใส พร้อมให้บริการ



ความเชื่อมโยงแผนปฏิบัติการของ ขสมก. ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗

แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. จะมีการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ในระดับประเทศ เพื่อให้ทำให้การขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศเป็นไปในทิศทางเดียวกันเช่นเดียวกับองค์การภาครัฐอื่น ๆ โดยมีการพิจารณาความสอดคล้องกับรายละเอียดทั้งในแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) แผนการปฏิรูปประเทศ ๑๑ ด้าน (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

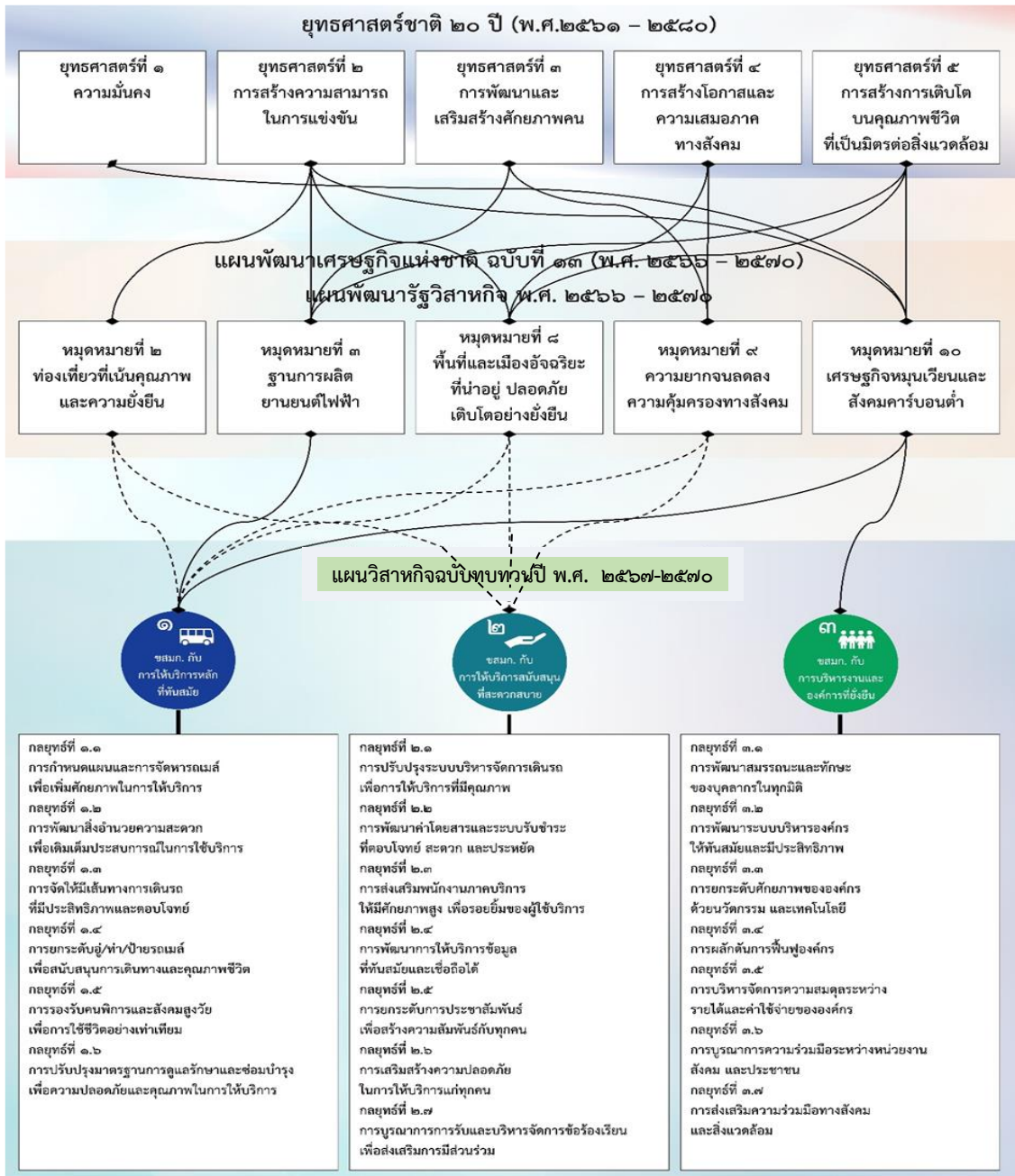
ความสอดคล้องของการกำหนดวัตถุประสงค์การก่อตั้ง พันธกิจของ ขสมก. เมื่อวิเคราะห์แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ เพื่อเตรียมพร้อมในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์และเป็นแนวทางขับเคลื่อนประเทศตามแนวทางที่กำหนดในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ นโยบายรัฐบาล แผนการปฏิรูปประเทศ ๑๑ ด้าน ได้ภาพความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์ ขสมก.

จากผลการกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ขององค์การ และผลการกำหนดเป้าประสงค์องค์การ / เป้าหมายยุทธศาสตร์ นำไปสู่การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. ใน ๓ ด้าน ได้แก่

- (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย
- (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย
- (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน

อย่างไรก็ดี แม้ประเด็นยุทธศาสตร์ของ ขสมก. นั้นจะมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐในหลากหลายประเด็น แต่ ขสมก. ยังคงต้องรับฟังความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่ล้วนแต่มุ่งหวังให้บทบาทของ ขสมก. มีภารกิจในการจัดบริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่อย่างมีคุณภาพ ปลอดภัย พร้อมความเชี่ยวชาญจากบุคลากรขององค์การ อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับการบริการประชาชนในทุกกลุ่ม มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยอำนวยความสะดวก และสามารถปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูอย่างเหมาะสม แม้ผลการวิเคราะห์การดำเนินงานที่ผ่านมายังคงพบอุปสรรคในการดำเนินงานตามประเด็นต่าง ๆ และปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก จะฉายภาพของปัญหาจำนวนผู้โดยสารที่มีแนวโน้มลดลง และการปรับเปลี่ยนนโยบายการเดินทางโดยสารให้สอดคล้องกับแนวโน้มของกระทรวงคมนาคม แต่ความเชี่ยวชาญในเส้นทางการเดินทางโดยสาร ประสบการณ์ของพนักงาน และการสนับสนุนของภาครัฐ จะเป็นแรงผลักดันสำคัญที่ทำให้ ขสมก. สามารถกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาองค์การในระยะยาวได้

ความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน (ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจสาขาขนส่ง)



เมื่อพิจารณาพันธกิจ วิสัยทัศน์ และค่านิยมร่วม ขององค์การ นำไปสู่การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของ ชสมก. พร้อมทั้งศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์/สิ่งแวดล้อม และปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นภายในองค์การ เพื่อนำมาสรุปเป็นประเด็นโอกาสและอุปสรรค รวมทั้งเปรียบเทียบกับข้อค้นพบที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้เสีย การทบทวนเอกสาร สรุปผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปีของ ชสมก. ในช่วงที่ผ่านมา สามารถนำมาวิเคราะห์ภารกิจและระบบการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน (As Is) เทียบกับทิศทางในอนาคต (To be) เพื่อวิเคราะห์ Gap ในการพัฒนาและปรับปรุง

แนวทางในการดำเนินงานนั้น สามารถพิจารณาจากผลการดำเนินงานที่ผ่านมาและแนวทางการดำเนินงาน ยุทธศาสตร์ขององค์การ สอดคล้องกับการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) เพื่อหา ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenge) และความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage)

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weaknesses)
S๑ การเป็นหน่วยงานในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ	W๑ ขอบเขตที่จำกัดในอำนาจหน้าที่ไม่มีความครอบคลุม
S๒ ความเชี่ยวชาญการให้บริการรถโดยสารประจำทาง	W๒ รถโดยสารประจำทางมีอายุการใช้งานนาน
S๓ การให้บริการที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้	W๓ การขาดประสิทธิภาพการสื่อสาร ทั้งภายใน - ภายนอก
S๔ อัตราค่าโดยสารมีราคาถูกกว่าระบบขนส่งสาธารณะอื่นในเขตเมือง	W๔ การให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้านเทคโนโลยีไม่เพียงพอ
S๕ การมีความพร้อมด้านทรัพยากรในการประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะ	W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ
S๖ อู่รถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ	W๖ การมีปัญหาในระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล
S๗ ความสามารถในการให้บริการประชาชนที่มีความหลากหลาย	W๗ การมีต้นทุน ค่าใช้จ่าย และรายได้ ที่ไม่สมดุล
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
O๑ การสนับสนุนการฟื้นฟูภาครัฐโดยภาครัฐ	T๑ ความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ
O๒ การสนับสนุนด้านการเงินโดยภาครัฐ	T๒ การได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เพียงพอ
O๓ รัฐบาลมีนโยบายให้ทุกภาคส่วนมีการใช้ทรัพยากรหรือบูรณาการร่วมกันในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน	T๓ ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง
O๔ การเติบโตของกลุ่มคนที่มีความหลากหลายในสังคม	T๔ สภาพการจราจรที่ติดขัดและมีความหนาแน่น
O๕ การพัฒนาและเข้าถึงได้สะดวกของเทคโนโลยี	T๕ การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนเกินไปของเทคโนโลยี
O๖ การใช้งานสมาร์ทโฟนและเทคโนโลยีดิจิทัลที่แพร่หลาย	T๖ การถูกแทรกแซงโดยหน่วยงานอื่น
O๗ การเติบโตของสื่อสังคมออนไลน์	T๗ พฤติกรรมการใช้บริการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลง

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ชสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
จุดแข็ง (Strength : S)		
S๑ การเป็นหน่วยงานในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ	<ul style="list-style-type: none"> > รัฐเป็นเจ้าของกิจการทำให้สร้างความน่าเชื่อถือและความเชื่อมั่นในการให้บริการ > ความคล่องตัวในการบริหารงาน และสามารถใช้งบประมาณจากการดำเนินงานของหน่วยงานได้ > ประโยชน์จากการเป็นรัฐวิสาหกิจในแง่ต่าง ๆ ทั้งเรื่องเงินกู้ กฎหมาย ภาษี การแข่งขัน และการได้รับเงินอุดหนุนการดำเนินงานจากภาครัฐ > การบูรณาการในการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานของรัฐอื่นได้โดยสะดวก 	<ul style="list-style-type: none"> > พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การ พ.ศ. ๒๕๑๙ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง > คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ > บันทึกข้อตกลงความร่วมมือต่างๆ เช่น กฟน. บขส. รฟท. รฟม. บมจ. ธนาคารกรุงไทย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เป็นต้น
S๒ ความเชี่ยวชาญการให้บริการรถโดยสารประจำทาง	<ul style="list-style-type: none"> > การให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางมาเป็นระยะเวลา ๔๖ ปี > ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ชสมก. จำนวน ๗๑๙,๐๘๔ คนต่อวันมากกว่ารถขนส่งสาธารณะประเภทเดียวกัน > อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อกิโลเมตรบริการลดลง 	<ul style="list-style-type: none"> > พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การ พ.ศ. ๒๕๑๙ > รายงานข้อมูลการเดินทางและขนส่งสาธารณะของกระทรวงคมนาคม > รายงานประจำปีขององค์การ > รายงานข้อมูลอุบัติเหตุ
S๓ การให้บริการที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้	<ul style="list-style-type: none"> > กลุ่มผู้มีรายได้ได้น้อยสามารถเข้าถึงการให้บริการได้ > เส้นทางเดินรถและจำนวนรถครอบคลุมพื้นที่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากกว่าระบบขนส่งมวลชนอื่น > จำนวนรถโดยสารที่มีครอบคลุมทุกเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง > ให้บริการเป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตและเพียงพอต่อการให้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> > รายงานความพึงพอใจประจำปี ๒๕๖๕ > แผนที่เส้นทางเดินรถของ ชสมก. > รายงานสถานภาพรถโดยสารและเส้นทางเดินรถ > ข้อมูลตารางราคาค่าโดยสารในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ขสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
	<ul style="list-style-type: none"> > อัตราค่าโดยสารต่ำกว่ารถขนส่งสาธารณะประเภทเดียวกัน > ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในภาพรวมปี ๒๕๖๕ อยู่ในระดับมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๙๐.๖๐ 	
S๔ อัตราค่าโดยสารมีราคาถูกกว่าระบบขนส่งสาธารณะอื่นในเขตเมือง	<ul style="list-style-type: none"> > อัตราค่าโดยสารต่ำกว่ารถขนส่งสาธารณะประเภทเดียวกัน 	<ul style="list-style-type: none"> > ข้อมูลตารางราคาค่าโดยสารในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
S๕ การมีความพร้อมด้านทรัพยากรในการประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะ	<ul style="list-style-type: none"> > บุคลากรมีความพร้อมที่จะเข้ารับการอบรมความรู้เพื่อเพิ่มศักยภาพในด้านต่าง ๆ ให้ดีขึ้นกว่าเดิม > จำนวนรถโดยสารประจำทางที่ครอบคลุมและเพียงพอต่อการให้บริการตามเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง > ระบบการบริหารจัดการเดินรถโดยสารที่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> > แผนการอบรมประจำปี > รายงานความพึงพอใจประจำปี ๒๕๖๕
S๖ อู่รถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ	<ul style="list-style-type: none"> > อู่รถโดยสารตั้งอยู่ในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่นได้ > อู่รถโดยสารตั้งอยู่ในพื้นที่ในเมืองและพื้นที่ชุมชนสามารถพัฒนาในเชิงพาณิชย์ได้ เช่น อู่บางเขน อู่มีนบุรี อู่หมอชิต อู่ไร่จิง และอู่ไทรน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> > รายงานสถานภาพที่ตั้งอู่จอดรถแต่ละแห่งที่มีศักยภาพในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ > รายงานผลการศึกษาพื้นที่เชิงพาณิชย์จากที่ปรึกษาประจำองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
S๗ ความสามารถในการให้บริการประชาชนที่มีความหลากหลาย	<ul style="list-style-type: none"> > ความสามารถในการเดินรถโดยสารเส้นทางหลัก และการเดินรถในแต่ละช่วงตามใบอนุญาตประกอบการ > ความสามารถในการปรับเปลี่ยนการเดินรถโดยสารที่เหมาะสมทั้งระบบขนส่งมวลชนหลักและขนาดรอง 	<ul style="list-style-type: none"> > แผนที่เส้นทางเดินรถของ ขสมก. > ข้อมูลใบอนุญาตประกอบการขนส่ง > ข้อมูลการให้เช่ารถโดยสารประจำทางของ ขสมก.

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ชสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
จุดอ่อน (Weaknesses : W)		
W๑ ขอบเขตที่จำกัดในอำนาจหน้าที่ ไม่มีความครอบคลุม	<ul style="list-style-type: none"> > ความเข้าใจคลาดเคลื่อนว่า ชสมก. ยังคงกำกับดูแลและรับผิดชอบรถโดยสารประจำทางทุกประเภท ซึ่งผู้ประกอบการบางส่วนอยู่ภายใต้การกำกับของกรมขนส่งทางบกหรือหน่วยงานรัฐอื่นหรือหน่วยงานท้องถิ่น > ความเข้าใจคลาดเคลื่อนว่าป้ายหยุดรถประจำทางเป็นความรับผิดชอบของ ชสมก. > ทศนคติเชิงลบต่อองค์การปราศจากข้อเท็จจริงและความเชื่อในข่าวปลอม (Fake New) ที่เกี่ยวกับ ชสมก. โดยทันที 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์การได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
W๒ รถโดยสารประจำทางมีอายุการใช้งานนาน	<ul style="list-style-type: none"> > รถโดยสารที่มีในปัจจุบันเกินกว่าร้อยละ ๕๐ มีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๕ ปี > รถโดยสารมีสภาพชำรุดทรุดโทรมและเสียคิดเป็นร้อยละ ๑๐ ของจำนวนรถทั้งหมดต่อวัน > ความไม่พร้อมด้านอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของรถโดยสารที่เก่า ชำรุด และไม่สามารถใช้งานได้ 	<ul style="list-style-type: none"> > ข้อมูลปีที่บรรจุรถโดยสารแต่ละประเภท > รายงานสถิติรถเสีย
W๓ การขาดประสิทธิภาพการสื่อสารทั้งภายใน – ภายนอก	<ul style="list-style-type: none"> > การชี้แจงปัญหาและแนวทางการแก้ไขไม่เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน เช่น ปัญหาการรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรต่าง ๆ > ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารเกิดปัญหาการรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรต่าง ๆ > การประชาสัมพันธ์ล่าช้า ไม่ทันสมัยและไม่ตรงกลุ่มเป้าหมาย 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์การได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ขสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
	<ul style="list-style-type: none"> > ช่องทางการประชาสัมพันธ์ที่ไม่ครอบคลุม > การไม่มีแอปพลิเคชันเพื่อให้บริการ > เนื้อหาของข้อมูลที่ใช้ในการสื่อสารไม่ถูกต้องครบถ้วน 	
W๔ การให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้านเทคโนโลยีไม่เพียงพอ	<ul style="list-style-type: none"> > ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารไม่ทันสมัยและไม่เพียงพอต่อการให้บริการ > ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารไม่ครบถ้วน 	<ul style="list-style-type: none"> > รายงานเครื่อง EDC ในการจัดเก็บค่าโดยสารชำรุด > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์กรได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ	<ul style="list-style-type: none"> > ระบบฐานข้อมูล > ระบบการทำงานที่ล่าช้า > ระบบการประชุมที่ล่าช้า > ปัญหาการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงานภายใน > ปัญหาการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงานภายนอก > ปัญหาการสื่อสารภายในองค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์กรได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
W๖ การมีปัญหาระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล	<ul style="list-style-type: none"> > ปัญหาการเลื่อนตำแหน่ง > ปัญหาการรับบุคลากรใหม่ > ปัญหาการส่งบุคลากรไปศึกษาต่อ > ปัญหาการอบรมบุคลากรต่างๆ > ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร > ห้ามมิให้ ขสมก. รับพนักงานในตำแหน่งอื่น ยกเว้นเฉพาะการรับพนักงานในตำแหน่ง พขร. และ พกส. เท่านั้น 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์กรได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง > มติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๗
W๗ การมีต้นทุน ค่าใช้จ่าย และรายได้ ที่ไม่สมดุล	<ul style="list-style-type: none"> > ปัญหาต้นทุน > ปัญหาค่าใช้จ่าย > ปัญหารายได้ > ปัญหาค่าซ่อมบำรุง 	<ul style="list-style-type: none"> > สรุปลักษณะภาพของ ขสมก. > สรุปรายงาน งบดุล งบกำไร-ขาดทุน งบกระแสเงินสด ขสมก.

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ชสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
โอกาส (Opportunities : O)		
O๑ การสนับสนุนการฟื้นฟูองค์กรโดยภาครัฐ	<ul style="list-style-type: none"> > สนับสนุนให้ดำเนินงานแผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู > การสนับสนุนงบประมาณต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐและแผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู > การแก้ไขพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การ พ.ศ. ๒๕๑๙ (ฉบับที่ ๕) มาตรา ๖ (๓) และ ๗ (๗/๑) > นโยบายบัตรสวัสดิการแห่งรัฐเพื่อการเดินทางได้เฉพาะรถโดยสาร ชสมก.
O๒ การสนับสนุนด้านการเงินโดยภาครัฐ	<ul style="list-style-type: none"> > การได้รับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) และในการดำเนินโครงการอื่น ๆ > การสนับสนุนงบประมาณ 	<ul style="list-style-type: none"> > สรุปรายงานการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐ > คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะกับ ชสมก.
O๓ รัฐบาลมีนโยบายให้ทุกภาคส่วนมีการใช้ทรัพยากรหรือบูรณาการร่วมกันในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน	<ul style="list-style-type: none"> > การลงทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของรัฐบาล > การตื่นตัวและการเรียกร้องเกี่ยวกับประเด็นต่าง ๆ ของระบบขนส่งมวลชน รวมถึงรถโดยสารประจำทางของภาคประชาชนต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐ > บันทึกข้อตกลงความร่วมมือต่างๆ เช่น ขชส. รฟท. รฟม. บมจ. ธนาคารกรุงไทย เป็นต้น > ข้อเสนอแนะจากประชาชนทุกภาคส่วน
O๔ การเติบโตของกลุ่มคนที่มีความหลากหลายในสังคม	<ul style="list-style-type: none"> > การมีบทบาทมากขึ้นในสังคมของกลุ่มคนพิการ > การเติบโตและมีบทบาทมากขึ้นในสังคมของผู้สูงอายุการเติบโตและมีบทบาทมากขึ้นในสังคมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้รถโดยสารประจำทาง 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐและแผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู โดยมีโครงการจัดการรถโดยสารชานต่ำรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม เช่น สิทธิมนุษยชน คนพิการ ผู้สูงอายุ เป็นต้น
O๕ การพัฒนาและเข้าถึงได้สะดวกของเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> > เทคโนโลยีต่างๆ พัฒนาไปมาก มีขนาดเล็ก มีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถประยุกต์ใช้กับรถโดยสารประจำทางได้อย่างสะดวก > เทคโนโลยีต่างๆ มีราคาถูกลงมาก จึงใช้งบประมาณในการจัดซื้อลดน้อยลง 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายรัฐบาล ๔.๐ และแผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู > พัฒนาช่องทางบริการสื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ให้บริการได้ให้ข้อเสนอแนะผ่าน Application ต่างๆ เช่น Facebook Instagram Call center ๑๓๔๘ เป็นต้น

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ชสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
O๖ การใช้งานสมาร์ทโฟนและเทคโนโลยีดิจิทัลที่แพร่หลาย	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ให้บริการ ประชาชน มีสมาร์ทโฟน ทำให้ ชสมก. มีช่องทางเข้าถึงโดยตรง การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลในด้านต่างๆ เช่น สื่อสาร ติดตาม การดูข้อมูล วิเคราะห์ การควบคุม 	<ul style="list-style-type: none"> นโยบายภาครัฐ และแผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู
O๗ การเติบโตของสื่อสังคมออนไลน์	<ul style="list-style-type: none"> การที่ผู้ให้บริการ ประชาชน สามารถเข้าถึงการสื่อสารของ ชสมก. ผ่าน Facebook Line Twitter Instagram TikTok ซึ่งทำให้สื่อสารได้เร็ว ตรงกลุ่มและมีค่าใช้จ่ายน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> นโยบายภาครัฐ และแผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู ความนิยมใช้ประโยชน์เทคโนโลยีดิจิทัลในด้านต่าง ๆ จำนวนผู้ให้บริการผ่าน เพชบุ๊ก แฟนเพจ ชสมก. พร้อมบวก
อุปสรรค (Threats : T)		
T๑ ความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ	<ul style="list-style-type: none"> แผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟูยังไม่ได้รับการอนุมัติ การเปลี่ยนแปลงนโยบายพลังงานสำหรับรถโดยสารสาธารณะ การระงับหรือชะลอนโยบายต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> นโยบายภาครัฐ แผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู
T๒ การได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เพียงพอ	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณที่ได้รับจัดสรรไม่ตรงกับที่ต้องการ การไม่ได้รับสนับสนุนงบประมาณที่เหมาะสม การได้รับสนับสนุนเงินอุดหนุนบริการสาธารณะที่ไม่เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> นโยบายภาครัฐ คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
T๓ ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง	<ul style="list-style-type: none"> ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ไม่สามารถปรับขึ้นราคาโดยสารได้ 	<ul style="list-style-type: none"> สถานการณ์เปลี่ยนแปลง นโยบายภาครัฐ ระบบเศรษฐกิจชะลอตัว
T๔ สภาพการจราจรที่ติดขัดและมีความหนาแน่น	<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสาธารณูปโภค การเกิดอุบัติเหตุ การเกิดการชุมนุม การเกิดน้ำท่วม สถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> สภาพการจราจร ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ รถขาดระยะและหมุนเวียนไม่เพียงพอ
T๕ การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนเกินไปของเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> ทำให้ระบบ/อุปกรณ์/แผนงานบางอย่างล้าสมัยเร็วเกินไป 	<ul style="list-style-type: none"> ตามผลกระทบ Technology Disruption

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ชสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
	<ul style="list-style-type: none"> > ทำให้บุคลากรของ ชสมก. ปรับตัวไม่ทัน > ทำให้บุคลากรของ ชสมก. มีภาระที่ต้องเรียนรู้และพัฒนาอยู่ตลอดเวลา 	
T๖ การถูกแทรกแซงโดยหน่วยงานอื่น	<ul style="list-style-type: none"> > การชะลอไม่ให้ ชสมก. เพิ่มจำนวนบุคลากร > การไม่ได้รับการปรับขึ้นค่าโดยสาร > การยกเลิกการเดินทางในเส้นทางที่มีศักยภาพ > การไม่สามารถจัดเส้นทางการเดินทางตามความประสงค์ของ ชสมก. > การต้องนำรถไปช่วยวิ่งในเส้นทางอื่นที่เอกชนไม่สามารถดำเนินการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐ > มติคณะรัฐมนตรีปี พ.ศ. ๒๕๓๘ ให้ ชสมก. ชะลอการบรรจุพนักงานใหม่ไว้ก่อน > การแทรกแซงจากการเมือง
T๗ พฤติกรรมการใช้บริการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลง	<ul style="list-style-type: none"> > การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นและรถส่วนบุคคล > การปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้ง Work from Home > ปริมาณการเดินทางที่ลดลงจากผลกระทบการแพร่ระบาดของโรคโควิด - ๑๙ 	<ul style="list-style-type: none"> > วิถีชีวิตในรูปแบบใหม่ (New Normal) > จำนวนผู้ใช้บริการลดลง

จากการวิเคราะห์ SWOT ข้างต้น สามารถนำมาวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อกำหนดความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenge) และความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage)

**ผลการวิเคราะห์
TOWS Matrix**

โอกาส (Opportunities)		อุปสรรค (Threats)	
O๑	การสนับสนุนการฟื้นฟูองค์กรโดยภาครัฐ	T๑	ความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ
O๒	การสนับสนุนด้านการเงินโดยภาครัฐ	T๒	การได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เพียงพอ
O๓	รัฐบาลมีนโยบายให้ทุกภาคส่วนมีการใช้ทรัพยากรหรือบูรณาการร่วมกันในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน	T๓	ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง
O๔	การเติบโตของกลุ่มคนที่มีความหลากหลายในสังคม	T๔	สภาพการจราจรที่ติดขัดและมีความหนาแน่น
O๕	การพัฒนาและเข้าถึงได้สะดวกของเทคโนโลยี	T๕	การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนเกินไปของเทคโนโลยี
O๖	การใช้งานสมาร์ทโฟนและเทคโนโลยีดิจิทัลที่แพร่หลาย	T๖	การถูกแทรกแซงโดยหน่วยงานอื่น
O๗	การเติบโตของสื่อสังคมออนไลน์	T๗	พฤติกรรมการใช้บริการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลง

จุดแข็ง (Strength)	ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage)	ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)
S๑ การเป็นหน่วยงานในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ S๒ ความเชี่ยวชาญการให้บริการรถโดยสารประจำทาง S๓ การให้บริการที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ S๔ อัตราค่าโดยสารมีราคาถูกกว่าระบบขนส่งสาธารณะอื่นในเขตเมือง S๕ การมีความพร้อมด้านทรัพยากรในการประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะ S๖ อยู่รถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ S๗ ความสามารถในการให้บริการประชาชนที่มีความหลากหลาย	- S๓O๕ การจัดการโดยสารที่ใช้ระบบอัจฉริยะ - S๑O๓ การพัฒนาระบบการให้บริการที่สะดวกสบาย ร่วมกับภาคส่วนต่าง ๆ - S๗O๓ การพัฒนาประสิทธิภาพเส้นทางการเดินรถและการเชื่อมต่อ - S๖O๖ การปรับปรุงประสิทธิภาพผู้และผู้ใช้เทคโนโลยีให้มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับชุมชน - S๒O๔ การปรับปรุงการให้บริการแก่ผู้สูงอายุ คนพิการและผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ	- S๕T๓ การจัดการโดยสารที่ใช้พลังงานสะอาด - S๒T๕ ปรับปรุงระบบการบริหารการเดินรถที่มีคุณภาพด้วยเทคโนโลยี - S๔T๕ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบชำระค่าโดยสารผ่านเทคโนโลยี - S๒T๗ การเพิ่มทักษะการบริการแก่พนักงาน
จุดอ่อน (Weaknesses)	ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)	ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)
W๑ ขอบเขตที่จำกัดในอำนาจหน้าที่ไม่มีครอบคลุม W๒ รถโดยสารประจำทางมีอายุการใช้งานนาน W๓ การขาดประสิทธิภาพการสื่อสารทั้งภายใน-ภายนอก W๔ การให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้านเทคโนโลยีไม่เพียงพอ W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ W๖ การมีปัญหาในระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล W๗ การมีต้นทุน ค่าใช้จ่าย และรายได้ที่ไม่สมดุล	- O๖W๑ สร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ผ่านกิจกรรมทางออนไลน์ - O๓W๒ การปรับปรุงการให้บริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นขององค์กร - O๗W๔ เน้นการสื่อสารกับผู้ให้บริการเพื่อแก้ปัญหาอย่างทันเหตุการณ์	- W๒T๑ ปรับปรุงโครงสร้างบุคลากรให้ตอบสนองกับบทบาทที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต - W๗T๑ ผลักดันการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูและการสร้างแผนงานเพื่อเสริมการดำเนินงานอย่างยั่งยืน

จากการวิเคราะห์ความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ ความท้าทายทางยุทธศาสตร์ และความสามารถพิเศษขององค์การ ร่วมกับสภาพแวดล้อมภายนอก สามารถกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ขององค์การ เพื่อเป็นแนวการทำงานในเชิงยุทธศาสตร์ของ ขสมก. ที่ระบุในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ดังนี้

๑. ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย (Smart)

หมายถึง ขสมก. เป็นหน่วยงานที่ให้บริการรถโดยสารประจำทาง บริการต่อเนื่อง และบริการอื่น ให้มีความทันสมัยด้วยเทคโนโลยี แนวคิดและวิธีการล่าสุด อย่างมีคุณภาพ ซึ่งหมายความรวมถึงมีสมรรถนะ มีลักษณะเฉพาะเชื่อถือได้ สอดคล้องตามที่ข้อกำหนด มีความทนทาน มีความสามารถในการให้บริการ มีความสวยงาม และสามารถรับรู้ได้ถึงคุณภาพ

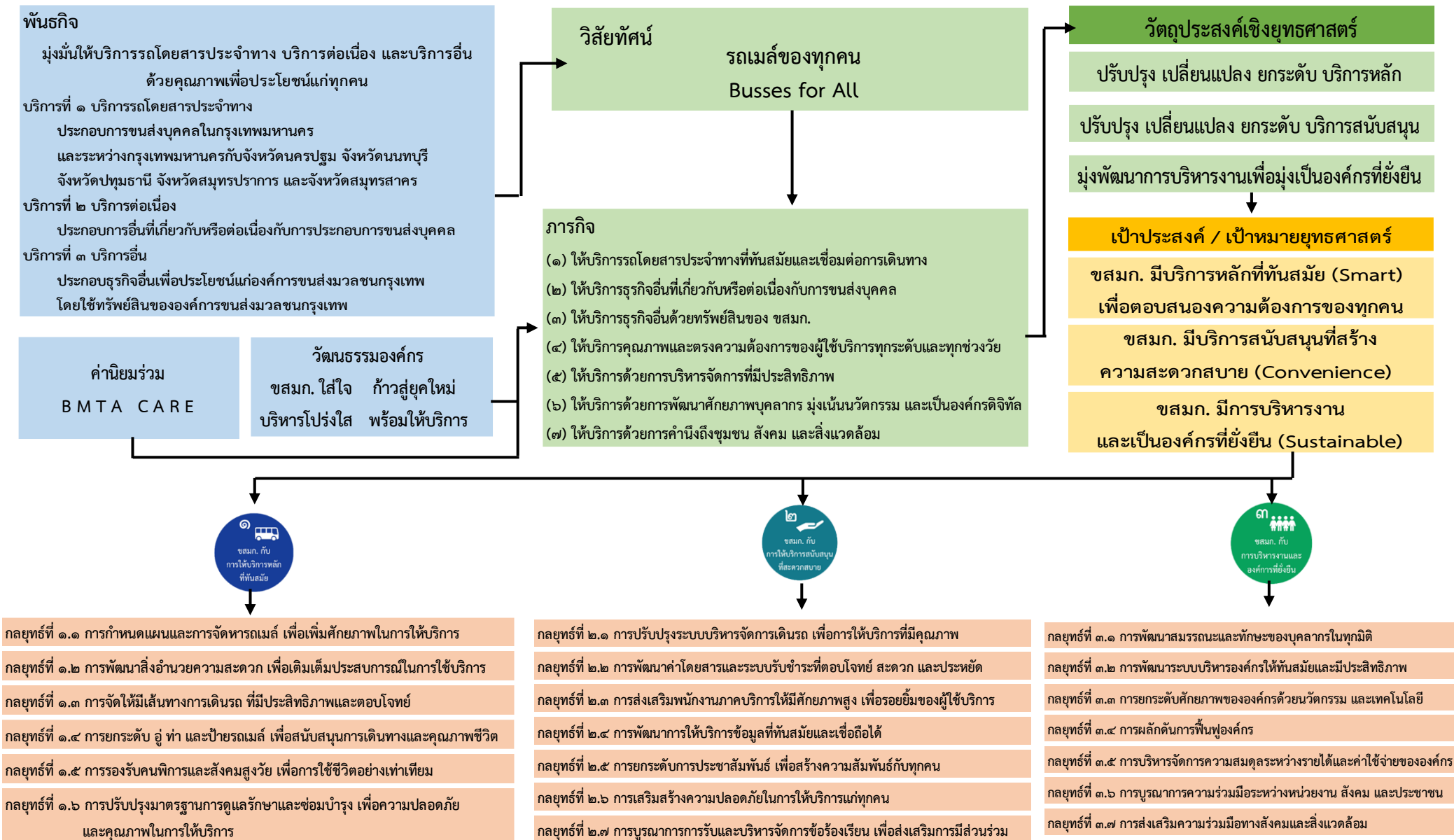
๒. ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย (Convenience)

หมายถึง ขสมก. เป็นหน่วยงานที่บริการประชาชน จากเสริมการให้บริการหลักขององค์การ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกสบายเมื่อเข้าใช้บริการ ทั้งในด้านความรวดเร็ว ความพึงพอใจ และความคุ้มค่า อย่างมีคุณภาพ ซึ่งหมายความรวมถึง เชื่อถือได้ ตอบสนองความต้องการ มีความสามารถ เข้าถึงได้ มีความสุภาพ ติดต่อสื่อสารได้ น่าเชื่อถือ มีความปลอดภัย เข้าใจลูกค้า และรู้สึกได้ในบริการ

๓. ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน (Sustainable)

หมายถึง ขสมก. มุ่งมั่นพัฒนาการบริหารงานเพื่อมุ่งเป็นองค์กรที่ยั่งยืน ทั้งกับตัวองค์กร และสังคม ผ่านความมุ่งมั่นในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การสร้างสรรค์ประสบการณ์ที่ดีแก่ลูกค้า การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การสร้างจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ซึ่งประเด็นยุทธศาสตร์มีรายละเอียดเบื้องต้น ดังนี้



ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย

สำหรับ ขสมก. ที่มุ่งเน้นการให้บริการประชาชน ครอบคลุมกลุ่มประชาชนทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะ เป็นกลุ่มผู้ใช้บริการทั่วไป กลุ่มผู้มีรายได้น้อย และกลุ่มคนพิการ เพื่อให้ได้รับการบริการที่มีคุณภาพ และมีความปลอดภัย ด้วยราคาค่าบริการที่ยอมรับได้ ดังนั้น ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการพัฒนาการให้บริการที่มีคุณภาพ ทั้งในด้านจำนวนรถโดยสาร ประเภทรถโดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวกบนรถโดยสาร เส้นทาง การเดินรถ การยกระดับ อุ้ ท่า และป้ายรถเมล์ การรองรับคนพิการและสังคมสูงวัย และการปรับปรุงมาตรฐานการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาการให้บริการ ทั้งทางด้านการจัดการที่มีจำนวนพอเพียง ใช้พลังงานสะอาด ควบคุมระบบอัจฉริยะ การปรับปรุงรถโดยสารที่มีอยู่ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นมาตรฐานการให้บริการ รองรับการให้บริการรถ Wheel chair ยกระดับการบริหาร ให้บริการที่ตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนทุกกลุ่มได้

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย

ไลฟ์สไตล์การใช้ชีวิตใหม่ของผู้ใช้บริการในยุค New Normal ส่งผลให้ ขสมก. ต้องมีการปรับการให้บริการที่เน้นตอบโจทย์ผู้ใช้บริการในด้านความสะดวกสบายมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการบริหารการเดินรถ ด้วยระบบอัจฉริยะ การประยุกต์ใช้ประโยชน์จาก GPS การเพิ่มความสะดวกในการชำระค่าบริการ การเสริมทักษะต่าง ๆ และพัฒนาคุณภาพชีวิตให้แก่พนักงานภาคบริการ เพื่อให้เกิดการส่งต่อการบริการที่ดีแก่ผู้ใช้บริการได้ ภายใต้ความต้องการที่หลากหลายของผู้ใช้บริการ ขสมก. จำเป็นที่จะต้องมีการสื่อสาร ทั้งทางตรงและทางอ้อม ด้วยข้อมูลที่มีความทันสมัย และน่าเชื่อถือ ทำการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความพึงพอใจเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ การบูรณาการการรับและบริหารจัดการข้อร้องเรียน จะช่วยให้การดำเนินงานขององค์การมีความเข้มแข็งมากขึ้นได้

อย่างไรก็ดี ปัญหาระหว่างการให้บริการแก่ผู้โดยสารมักจะเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะปัญหาที่ไม่ได้เกิดจากการให้บริการ อาทิ อุบัติเหตุบนท้องถนน การแพร่ระบาดของโรค และการเกิดอาชญากรรมบนรถโดยสาร สิ่งเหล่านี้ทำให้ ขสมก. จำเป็นต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาระหว่างการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการพัฒนาการให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย ทั้งในด้านการบริหารการเดินรถ ระบบชำระค่าโดยสาร ทักษะพนักงานภาคบริการ ช่องทางการสื่อสาร รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยบนรถโดยสาร จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อการบริการ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการบริการ ตลอดจน พัฒนาความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุและอาชญากรรมที่เกิดขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน

ขสมก. เป็นองค์การที่ให้ความใส่ใจต่อผู้ใช้บริการ ประชาชน ชุมชน และสังคม โดยการดำเนินงานขององค์การนั้นมุ่งเน้นการสร้างประโยชน์ให้กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง สามารถเป็นองค์การที่ประชาชนพึงพิงได้ในช่วงที่เกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ดังนั้น การพัฒนาองค์การให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืนจึงมีความจำเป็นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ขสมก. จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากร ปรับการบริหารจัดการองค์การให้มีความทันสมัย มีการสร้างนวัตกรรมและเทคโนโลยี ซึ่งจะช่วยให้องค์การมีศักยภาพต่อการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ภาวะทางการเงินด้านรายได้ และรายจ่ายเป็นอีกหนึ่งประเด็นที่ทางองค์การจะดำเนินการพิจารณา รวมทั้งการบูรณาการความร่วมมือระหว่างชุมชนและสังคม ความสำเร็จสิ่งแวดล้อมก็เป็นหนึ่งในภารกิจขององค์การด้วย

ดังนั้น ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการบริการงานและองค์การที่ยั่งยืน ทั้งในด้านทรัพยากรบุคคล ระบบบริหารองค์การ การใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี การบริหารรายได้ การสร้างความร่วมมือกับชุมชนและสังคม รวมทั้ง การใส่ใจสิ่งแวดล้อม จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก.กับการบริการงานและองค์การที่ยั่งยืน โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการดำเนินงานทั้งภายในและภายนอกองค์การ

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมา

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช ๒๕๑๙ มีหน้าที่ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร ในรูปแบบของการให้บริการเชิงพาณิชย์เพื่อหารายได้เข้าสู่องค์การ เพื่อลดภาระด้านงบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐ ไปพร้อมกับการประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล และการประกอบธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่องค์การด้วยทรัพย์สินขององค์การ (ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๙ และพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๖๔ รวมถึงการให้บริการเชิงสังคมต่าง ๆ

อย่างไรก็ดีที่ผ่านมา ขสมก. มีผลประกอบการขาดทุนต่อเนื่องมาโดยตลอด อันเป็นผลมาจากหลายสาเหตุ อาทิ อัตราค่าโดยสารที่ถูกควบคุมให้อยู่ในระดับต่ำกว่าต้นทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ โครงสร้างไม่สอดคล้องกับภาระหน้าที่ในปัจจุบัน ปัญหาด้านอัตรากำลัง การแทรกแซงการทำงานโดยหน่วยงานอื่น ปัญหารถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ซึ่งส่วนใหญ่มีสภาพทรุดโทรม เนื่องจากมีอายุการใช้งานเกินกว่า ๒๐ ปี ส่งผลให้มีค่าซ่อมบำรุงในอัตราที่สูงมาก เกิดปัญหาเสียดกลางทาง และไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้ นอกจากนี้ จากการที่ภาครัฐบาลมีนโยบายแยกบทบาทการกำกับดูแลออกจากการปฏิบัติการเดินรถ อีกทั้งเมื่อการพัฒนาระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลส่วนใหญ่แล้วเสร็จ จำเป็นต้องมีการปรับปรุงเส้นทางเดินรถเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อ ปัจจัยทั้งหมดข้างต้นส่งผลให้ ขสมก. จำเป็นต้องมีการปรับบทบาท ทบทวนภารกิจหน้าที่ และหาทางแก้ไขปัญหา เพื่อให้ ขสมก. ยังสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างยั่งยืน

ขสมก. จึงได้จัดให้มีการทบทวนแผนพัฒนาองค์การเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ต่าง ๆ ในปัจจุบัน โดยยึดหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Good Governance) ให้สอดคล้องตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs) แนวคิดการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างคุ้มค่า (Reduced Reuse and Recycle, ๓Rs) เพื่อเป็นการกำหนดทิศทางการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสม พร้อมกับการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องและทันกับโลกในยุคปัจจุบันที่มีเทคโนโลยีเติบโตอย่างรวดเร็ว การเข้ามาแทนที่ของเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งส่งผลให้วิถีการดำรงชีวิตของประชาชนเปลี่ยนแปลงไป

ทั้งนี้ ผลสืบเนื่องจากแนวทางการบริหารภาครัฐแนวใหม่ ตามพระราชบัญญัติการพัฒนากำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ มาตรา ๒๕ ให้รัฐวิสาหกิจจัดทำแผนวิสาหกิจที่มีกรอบระยะเวลาห้าปี และแผนปฏิบัติการประจำปี โดยต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาวิสาหกิจ เสนอต่อสำนักงานตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานกำหนด รวมทั้งให้มีผลประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ตามพันธกิจ แผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปี หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลกรรมการรัฐวิสาหกิจ สถานะและเสถียรภาพทางการเงินขององค์การ ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงาน การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง แนวทางการพัฒนาองค์การให้มีความยั่งยืนในระยะยาว ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ และการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณชน ตลอดจนจนสภาวะทางเศรษฐกิจ ปัญหาและสภาพการแข่งขันในรายสาขาธุรกิจ

ขสมก. ในฐานะที่เป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจ จึงได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี โดยมีการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ในการดำเนินงาน โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการ และเป้าหมายยุทธศาสตร์ให้มีความสอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ และคำนึงถึงหลักวินัยการเงินการคลังของประเทศ ภารกิจของรัฐวิสาหกิจในบริบทที่เปลี่ยนแปลง และบทบาทหน้าที่ของรัฐวิสาหกิจที่มีต่อการพัฒนาประเทศอันสอดคล้องกับแนวทางของแผน ๓ ระดับ ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ และวิธีการเสนอแผนของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

๑.๒ การดำเนินงานที่ผ่านมา

ในช่วง ๔๖ ปีที่ผ่านมา ขสมก. ยังคงให้บริการแก่ผู้โดยสารในราคาค่าโดยสารที่ยุติธรรม เพื่อให้ผู้ใช้บริการที่มีรายได้น้อย หรือให้บริการอย่างสม่ำเสมอต่อผู้ใช้บริการ ภายใต้การคำนึงถึงการให้บริการที่มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ทั้งนี้การจัดบริการรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เป็นการดำเนินงานในรูปแบบเชิงพาณิชย์ที่มีการหารายได้เข้าสู่องค์กร เพื่อลดภาระด้านงบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐ

โดย ขสมก. ได้ดำเนินนโยบายอัตราค่าโดยสารราคาต่ำมาโดยตลอด เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่าย ในการเดินทางของผู้โดยสาร อันเป็นไปตามนโยบายของภาครัฐในด้านการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประชาชนผู้มีรายได้น้อยและปานกลาง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบโดยตรงของนโยบายอัตราค่าโดยสารราคาต่ำส่งผลให้ทาง ขสมก. ประสบปัญหาการขาดทุนต่อเนื่องมาโดยตลอด ประกอบกับการมีจำนวนบุคลากร ที่ค่อนข้างมาก ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานที่ค่อนข้างนาน ทำให้ภาครัฐมีมติให้ทาง ขสมก. จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ มุ่งหมายให้เกิดการปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ สามารถเลี้ยงตัวเองได้ลดภาระกับภาครัฐ อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูกิจการของ ขสมก. ยังคงมีความล่าช้าและหยุดชะงักตามสภาวะการณ์และปัจจัยภายนอก จนกระทั่ง ณ ปัจจุบัน ขสมก. ยังไม่สามารถดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายตามแผนฟื้นฟูกิจการได้

นอกจากนี้แล้ว ปัจจัยภายนอกที่ ขสมก. ต้องคำนึงถึง ณ ปัจจุบัน คือ แนวทางการดำเนินกิจกรรมภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID – ๑๙ อันจะส่งผลให้เกิดการปรับตัวในการดำเนินกิจกรรมบางประการ รวมทั้งการเร่งให้เกิดโครงการที่ตอบสนองต่อการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสอหิวาห์ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศ ทดแทนการใช้รถโดยสารเพื่อลดความเสี่ยง โครงการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม เป็นต้น เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการในการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงการดำเนินการลดความหนาแน่นในการเดินทาง จัดการเดินรถตามความจำเป็นให้เหมาะสมกับสถานการณ์ เพื่อลดการแพร่กระจายเชื้อไวรัสในอนาคตได้

๑.๓ นโยบายของคณะผู้บริหาร ขสมก.

สถานะปัจจุบันขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จะพบว่าเป็นหนึ่งในองค์การเพื่อการดำเนินงานด้านการขนส่งในประเทศ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ประเภทกิจการสาธารณูปโภค มีภารกิจและขอบเขตความรับผิดชอบในการจัดบริการรถโดยสารประจำทางรับ-ส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อีกทั้ง ขสมก. ยังมีหน้าที่ในการพัฒนาการให้บริการเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย อีกทั้ง ขสมก. ยังคงต้องคำนึงถึงความเชื่อมโยงโครงข่ายการให้บริการกับระบบการขนส่งอื่น ๆ การดำเนินการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีประสิทธิภาพในการทำงาน

สำหรับอำนาจหน้าที่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) นั้นเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การ เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๙ โดยมีขอบเขตความรับผิดชอบในการจัดบริการรถโดยสารประจำทางและกิจการที่เกี่ยวข้อง อันจัดเป็นสาธารณูปโภคชนิดหนึ่งของรัฐที่มุ่งเน้นให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อย และปานกลางเป็นหลัก การดำเนินการจึงมุ่งสนองต่อนโยบายของรัฐบาลในด้านการให้ความช่วยเหลือ แก่ผู้มีรายได้น้อยโดยไม่หวังผลกำไร ดังนั้น ขอบเขตหน้าที่การให้บริการของ ขสมก. จึงอยู่ภายใต้สถานะที่กีดกันทั้งจากด้านการให้บริการประชาชนอย่างเต็มรูปแบบ การดูแลความปลอดภัยในการเดินทาง ตลอดจนการบริการผู้ใช้บริการทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม การคิดค่าบริการจะต้องอยู่ภายใต้กรอบแห่งความเท่าเทียมเป็นธรรม ไม่เน้นการแสวงหากำไรจนเกินไป รวมถึงการคำนึงถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียอย่างครอบคลุมในการกำกับดูแล ขสมก. ซึ่งเป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจ โดยมีกระทรวงการคลัง มีส่วนในการกำกับดูแล และวางรากฐานในการดำเนินการของรัฐวิสาหกิจ โดยความร่วมมือกันของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงเจ้าสังกัดของรัฐวิสาหกิจ และกระทรวงการคลัง ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้จัดทำแนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement Of Directions : SODs) ที่มีต่อ ขสมก. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ และชี้ประเด็นที่ ขสมก. ควรให้ความสำคัญและเร่งด่วนตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการกำหนดตัวชี้วัดสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานของ ขสมก. ต่อไป ซึ่งแนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement Of Directions : SODs) ที่มีต่อ ขสมก. มี ๓ ระดับ ดังนี้

๑. แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม เป็นแนวทางขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศบนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล
๒. แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบขนส่งเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐาน สนับสนุนบริการขนส่งมวลชน และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน
๓. แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐที่มีต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พัฒนาคุณภาพการให้บริการและปรับปรุงเส้นทางให้สามารถรองรับการขยายตัวของระบบขนส่งในภาพรวม ปรับปรุงฐานะการเงินให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้

จากแนวนโยบายข้างต้น ทำให้ทางคณะผู้บริหาร ขสมก. มีการกำหนดแนวทางเพื่อให้สามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น โดยแบ่งแผนงานออกเป็นตามระยะเวลา ดังนี้

๑. แผนระยะสั้น

- ๑.๑ จัดหารถเมล์ที่ใช้พลังงานสะอาด
- ๑.๒ ปรับปรุงการให้บริการต่าง ๆ ให้มีคุณภาพ ทันสมัย และสะดวกสบาย
- ๑.๓ ปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย

๒. แผนระยะยาว

- ๒.๑ พื้นฟูฐานะการเงินขององค์กร
- ๒.๒ ปรับปรุงต้นทุนการดำเนินงาน
- ๒.๓ พัฒนาการการบริหารจัดการองค์กรและบุคลากรเพื่อความยั่งยืน

ซึ่งการดำเนินการตามแผนทั้งสองระยะจะถูกนำไปใช้ในการกำหนดแผนวิสาหกิจขององค์กร เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานต่อไป

๑.๔ แนวคิดและขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี

แนวคิดและขั้นตอนในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. สามารถแบ่งออกเป็น ๔ ส่วน ได้แก่

๑. แนวทางและวิธีการปฏิบัติงานส่วนที่ ๑ การศึกษาและรวบรวมข้อมูล

การดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่สำคัญ รวมทั้งศึกษาสถานะปัจจุบันของ ขสมก. โดยวิเคราะห์สภาพปัญหา และประเด็นท้าทายต่าง ๆ รวมถึงวิเคราะห์สภาพแวดล้อม รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับองค์การ เพื่อสรุปและนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ รวมถึงเพื่อระบุขั้นตอนในการรวบรวมและวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าในการวางยุทธศาสตร์ การวิเคราะห์ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ การกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ การกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่ชัดเจน อันนำไปสู่การมองเห็นจุดเด่น จุดด้อย โอกาส และอุปสรรคขององค์การ ณ ปัจจุบัน เพื่อใช้ในการสะท้อนภาพการวิเคราะห์องค์การที่ได้ดำเนินการที่ผ่านมา อันจะนำไปสู่การจัดทำแผนการปฏิบัติงาน แนวทางและวิธีการปฏิบัติงานและขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ รวมถึงการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงกับแผนและนโยบายของรัฐในปัจจุบัน เช่น นโยบายกระทรวงคมนาคม (คค.) นโยบายกระทรวงการคลัง (กค.) นโยบายคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) นโยบายสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) นโยบายสำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

๒. แนวทางและวิธีการปฏิบัติงานส่วนที่ ๒ การสัมภาษณ์

ภายหลังจากการวิเคราะห์ข้อมูลภาพรวมจากงานส่วนแรก พร้อมกับการสังเคราะห์แนวทางและกระบวนการจัดทำแผนรัฐวิสาหกิจ ขั้นตอนถัดไป คือ การดำเนินการสัมภาษณ์ผู้บริหารสูงสุดและผู้เกี่ยวข้องภายใน ขสมก. รวมถึงดำเนินการ สัมภาษณ์หน่วยงานของรัฐและหน่วยงานเอกชนอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ ขสมก. เกี่ยวกับมุมมองและประเด็นสำคัญต่าง ๆ หลังจากนั้น จึงทำการสรุปประเด็นสำคัญจากการสัมภาษณ์และการเก็บข้อมูลที่ได้ร่วมจากการสัมภาษณ์ เพื่อนำมาวิเคราะห์และสรุปประเด็นร่วมกับผลที่ได้จากงานส่วนแรก สำหรับใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ พร้อมนำเสนอทิศทางการดำเนินงานของ ขสมก. ในอนาคต

๓. แนวทางและวิธีการปฏิบัติงานส่วนที่ ๓ การสำรวจ/สอบถาม/การประชุม

เมื่อสามารถสรุปผลที่ได้จากงานในสองส่วนข้างต้นเรียบร้อยแล้ว จะเข้าสู่การดำเนินการทำงานในส่วนที่สาม ดังนี้

๓.๑ การสำรวจ/สอบถามผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมมุมมอง ข้อเสนอแนะ และประเด็นความท้าทาย ในการพัฒนาและจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗

๓.๒ การประชุมเพื่อพิจารณากลับกรองประเด็นปัญหาและข้อสรุปที่ได้จากการสัมมนา และร่วมกันวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม (SWOT Analysis) ของ ขสมก. เพื่อนำมาระบุและแจกแจงเป็นประเด็นสำคัญ สำหรับใช้ประกอบการพัฒนาพันธกิจ วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม วัฒนธรรมองค์กร (คำขวัญ) เป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด แผนงาน/โครงการ ต่าง ๆ ของ ขสมก. และใช้ประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗

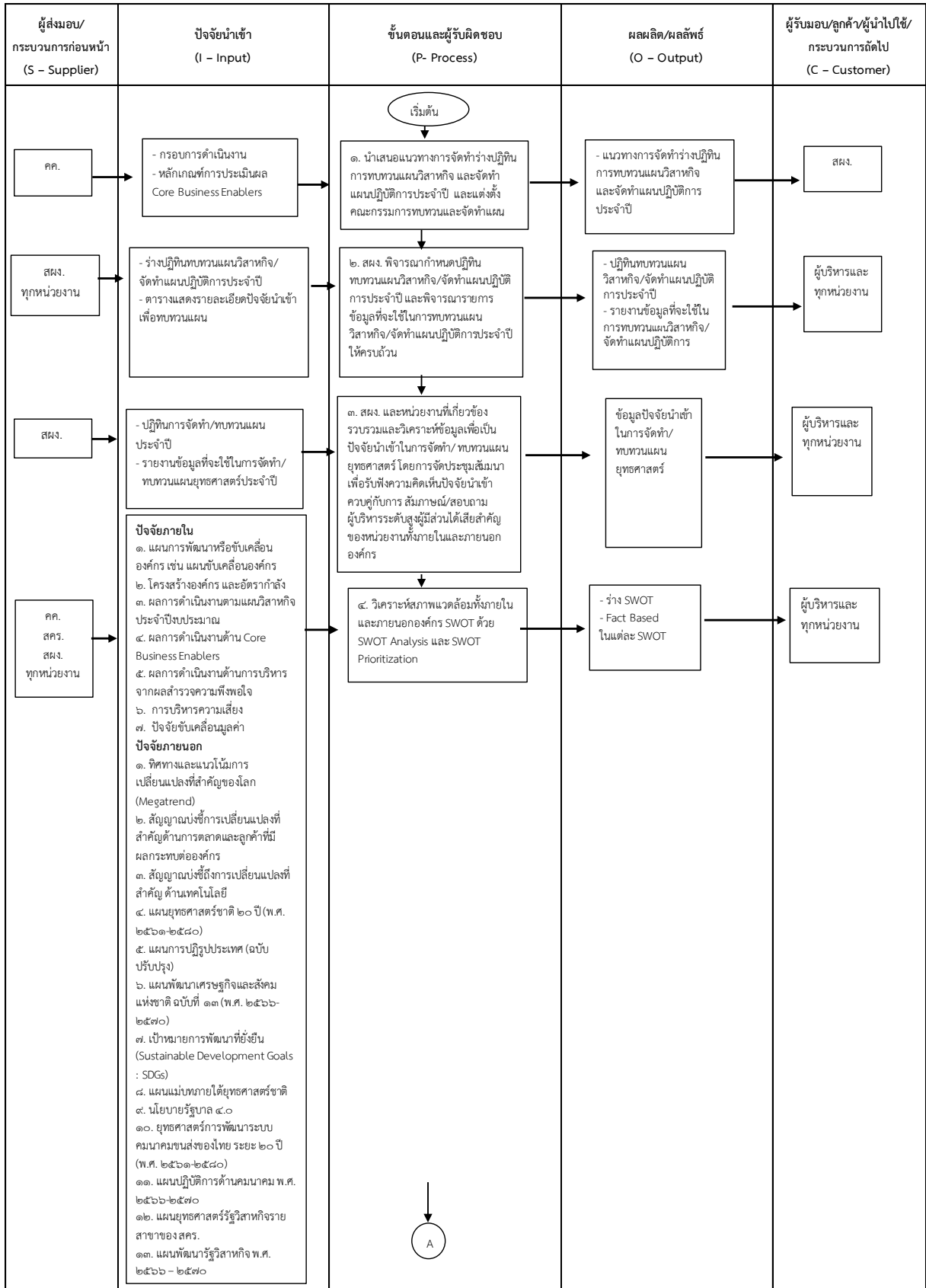
๓.๓ การประชุมเพื่อนำเสนอและพิจารณายุทธศาสตร์และแผนงาน/โครงการ เพื่อบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก.

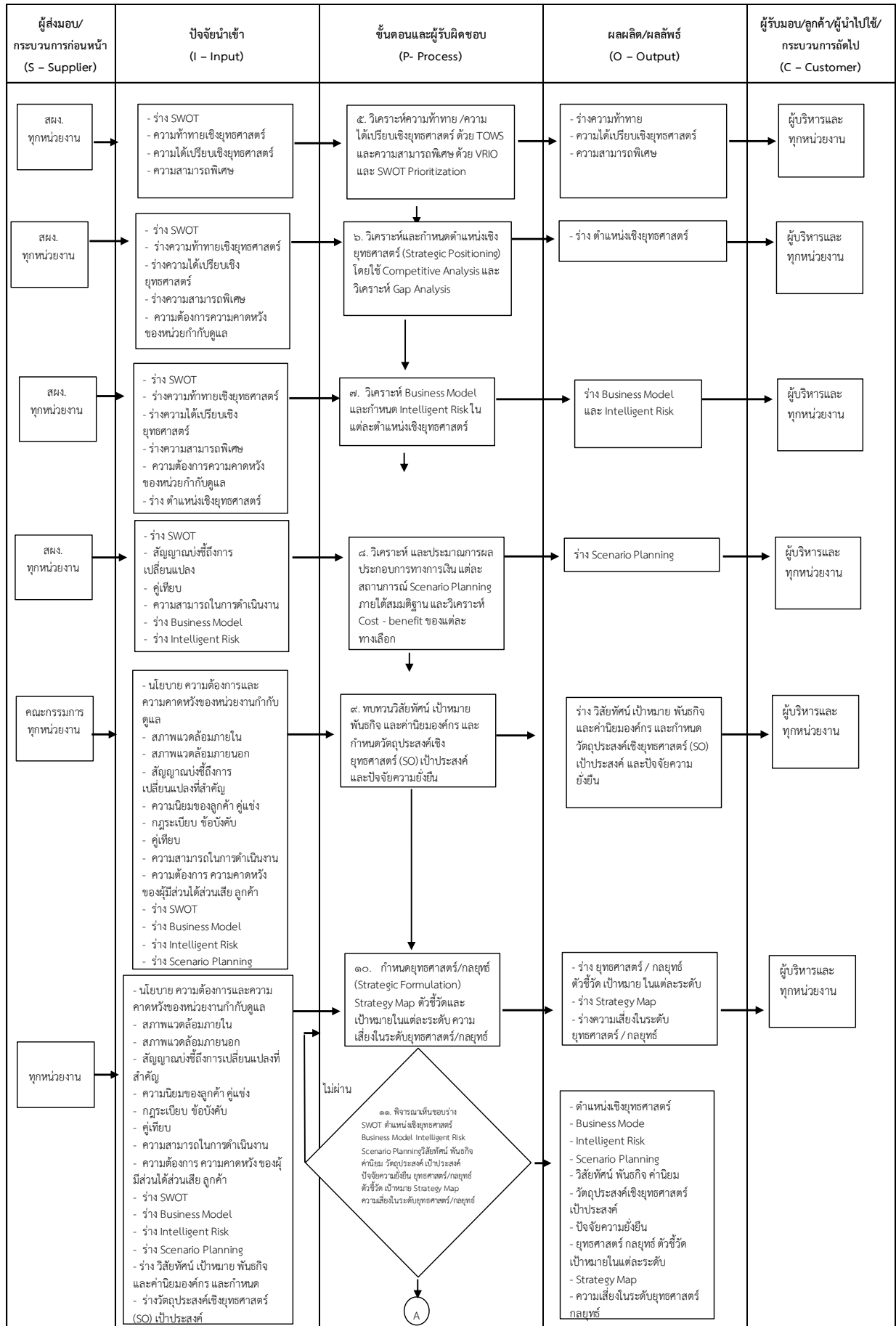
๔. แนวทางและวิธีการปฏิบัติงานส่วนที่ ๔ การพัฒนาแผนปฏิบัติการประจำปี

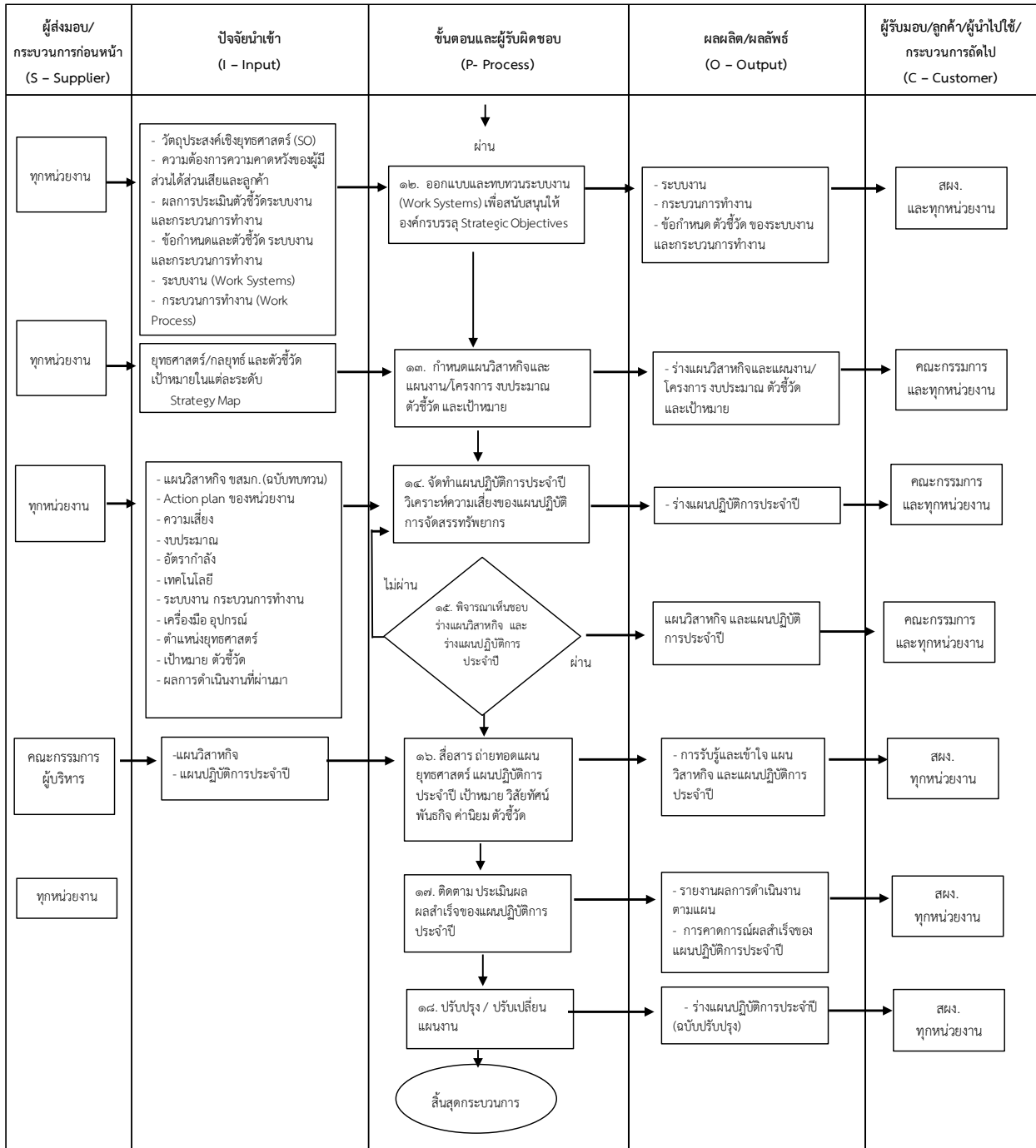
ด้วยข้อมูลและผลการวิเคราะห์ทั้งหมดที่ได้จากงานในสามส่วนแรก จะนำไปสู่การพัฒนาและจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. ที่ประกอบไปด้วย พันธกิจ วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม วัฒนธรรมองค์กร (คำขวัญ) เป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด แผนงาน/โครงการ พร้อมรายละเอียดประกอบที่สำคัญ หลังจากนั้น จึงนำผลที่ได้มาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. ต่อไป

กระบวนการและขั้นตอนการจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปี ของ ขสมก. จากการรวบรวมข้อมูลภายในและภายนอก ได้แก่ ผู้ส่งมอบ/กระบวนการก่อนหน้า (S – Supplier) ปัจจัยนำเข้า (I – Input) ขั้นตอนและผู้รับผิดชอบ (P- Process) ผลผลิต/ผลลัพธ์ (O – Output) ผู้รับมอบ/ลูกค้า/ผู้นำไปใช้/กระบวนการถัดไป (C – Customer)

๑.๕ กระบวนการจัดทำ/ทบทวนแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปีของ ขสมก.







ทั้งนี้ การรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อจัดทำแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๐) รวมถึงแผนปฏิบัติการประจำปีของ ขสมก. พ.ศ. ๒๕๖๗ จะถูกนำมารวบรวมและวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ โดยมีกระบวนการ ขั้นตอน และข้อมูลที่ต้องทราบ เพื่อให้ได้ภาพรวมเพื่อนำไปกำหนดวิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม วัฒนธรรม สมรรถนะหลัก ประเด็นยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์ ตำแหน่งยุทธศาสตร์ รูปแบบธุรกิจ กลยุทธ์ และโครงการ ได้อย่างครบถ้วนและตรงประเด็น

สำหรับปัจจัยนำเข้าในการวิเคราะห์ครั้งนี้ ได้แก่

- > สภาพแวดล้อมและบริบทที่องค์กรควรพิจารณา อันได้แก่ ปัจจัยนำเข้าด้านตลาด ปัจจัยนำเข้าด้านการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี ปัจจัยนำเข้าการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของลูกค้าเป็นต้น
- > ความต้องการของลูกค้า/ผู้มีส่วนได้เสีย
- > ผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค
- > ความเสี่ยงต่าง ๆ
- > ความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจที่ผ่านมา
- > เกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (SE-AM)
- > แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี
- > แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
- > นโยบายรัฐบาล
- > แผนและนโยบายต่าง ๆ ในแผน ๓ ระดับ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- > แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ
- > แผนขับเคลื่อนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ
- > แผนวิสาหกิจที่ผ่านมา
- > แผนปฏิบัติการประจำปีที่ผ่านมา
- > แผนยุทธศาสตร์ทุนมนุษย์
- > วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม
- > สมรรถนะหลักขององค์กร
- > เอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- > ทิศทางขององค์กร
- > ข้อมูลของอุตสาหกรรมเทียบเคียง

ขสมก. จะนำทุกปัจจัยที่กล่าวข้างต้นมาวิเคราะห์ร่วมกัน โดยเฉพาะความสอดคล้องตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs) แนวคิดการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างคุ้มค่า (Reduced Reuse and Recycle, ๓R) การบริหารความเสี่ยง ปัจจัยขับเคลื่อนมูลค่า และความสามารถในการนำแผนไปปฏิบัติให้สำเร็จมีความทันกาล และสามารถแสดงถึงศักยภาพและภารกิจขององค์กร อันเป็นไปตามการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) ทั้งนี้ การนำไปกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กรได้จริงผลของการจะกระทำทำให้ได้

- > นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
- > สภาพแวดล้อมภายนอก (PESTEL)
- > การดำเนินงานขององค์กร ทั้งทางด้านปัจจัยที่เป็นด้านการเงินและไม่ใช่การเงิน
- > ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา พร้อมปัญหาอุปสรรค

บทที่ ๒

ข้อมูลทั่วไป

๒.๑ ความเป็นมาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ในสมัยรัฐบาล หม่อมราชวงศ์ คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๑๘ ได้มีมติของคณะรัฐมนตรี ให้รวมรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครเป็นบริษัทเดียว โดยให้มีชื่อเรียกว่า "บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด" ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทบริษัท จำกัด มีรัฐถือหุ้นอยู่ ๕๑% และเอกชนถือหุ้น ๔๙% แต่การรวมและการจัดตั้งเป็น บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในขณะนั้นมีปัญหาบางประการ ดังนั้น ต่อมาใน สมัยรัฐบาล ม.ร.ว. เสถียร ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐ ชื่อว่า "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๙ โดยรวมกิจการรถโดยสารทั้งหมดจาก บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด มาขึ้นอยู่กับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทกิจการสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยจัดเป็นสาธารณูปโภคชนิดหนึ่งของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้ต่ำและปานกลางเป็นหลักด้วยการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารในอัตราต่ำกว่าต้นทุน ภายใต้นโยบายการให้บริการที่มุ่งเน้นในด้านความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินรถของผู้โดยสารเป็นหลัก

๒.๒ กฎหมายจัดตั้งองค์การ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช ๒๕๑๙ (ประกาศใช้เมื่อ วันที่ ๑๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๙) ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๙ ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๑ ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๖๔ ตามลำดับ

๒.๓ ประเภทกิจการและลักษณะประกอบการ

ขสมก. มีลักษณะประเภทกิจการเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีลักษณะประกอบการ ตามมาตรา ๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๙ และพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๖๔ แบ่งออกเป็น ๓ ด้าน ได้แก่

- (๑) ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับ จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และ จังหวัดสมุทรสาคร
- (๒) ประกอบการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล
- (๓) ประกอบธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยใช้ทรัพย์สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๒.๔ การดำเนินการในปัจจุบัน

๒.๔.๑ แนวโน้มการให้บริการ

การเดินทางของประชาชนในเมืองส่วนใหญ่เป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ เพราะมีเส้นทางครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟฟ้า การเดินทางทางน้ำและทางอากาศ

ทั้งนี้รถโดยสารส่วนใหญ่ของ ขสมก. เป็นรถโดยสารเก่าที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า ๒๕ ปี ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงทำให้เกิดมลภาวะทางอากาศ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาของระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบ กระทรวงคมนาคม จึงมีนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนให้ ขสมก. นำรถโดยสารใช้พลังงานไฟฟ้า และก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง พร้อมให้นำระบบเทคโนโลยีทั้งระบบ GPS และระบบตั๋วร่วม (E-Ticket) มาติดตั้งบนรถโดยสารสาธารณะ เพื่อจัดเก็บข้อมูล และเชื่อมโยงไปยังศูนย์ควบคุม ทำให้สามารถบริหารจัดการการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการพัฒนารูปแบบการให้บริการให้มีคุณภาพมากขึ้น

๒.๔.๒ จำนวนรถโดยสารและเส้นทางการเดินรถโดยสาร

ณ ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายประหยัดพลังงานน้ำมันดีเซลและลดมลพิษทางอากาศ จึงสนับสนุนให้ ขสมก. ใช้รถโดยสารที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) บริการผู้โดยสาร ดังนั้น เพื่อสนองนโยบายดังกล่าว ขสมก. จึงได้จัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เพื่อมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล จำนวน ๔๘๗ คัน ทั้งนี้ รถโดยสารแต่ละประเภทมีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกันไปโดย ขสมก. มีนโยบายในการกำกับ ควบคุมกิจการรถโดยสารประจำทางทุกประเภทให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกคน ทั้งอัตราค่าโดยสาร ความสะดวก ความปลอดภัย รวมทั้งกิริยามารยาทในการให้บริการของพนักงานประจำรถ และบุคคลที่เกี่ยวข้อง

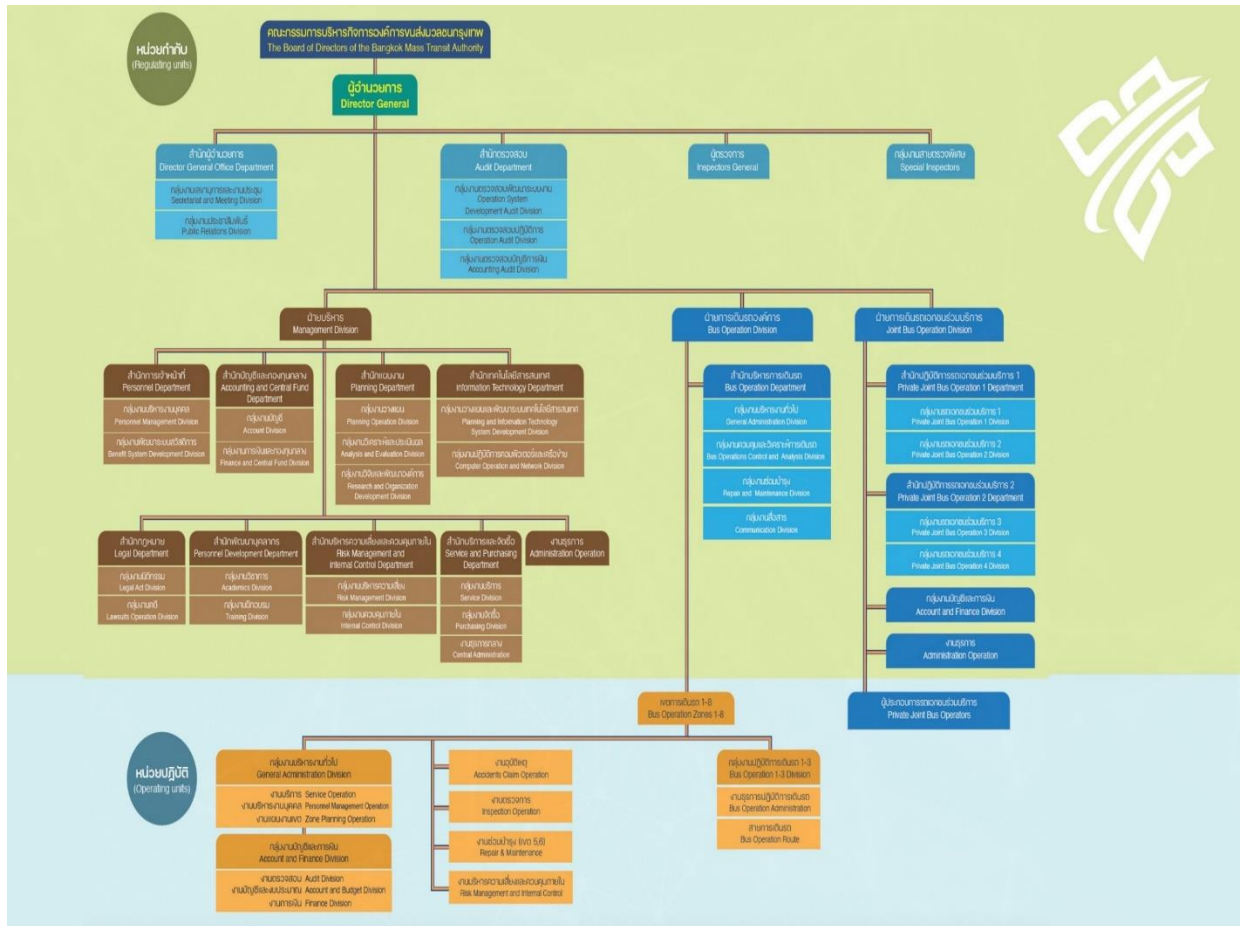
จำนวนรถโดยสารและเส้นทางการเดินรถโดยสาร

ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖

ประเภทรถ	จำนวนเส้นทางเดินรถ (สาย)			จำนวนรถ (คัน)		
	รถองค์การฯ	รถร่วม	รวม	รถองค์การฯ	รถร่วม	รวม
๑. รถธรรมดา	๓๙	๒	๔๑	๑,๕๒๐	๒๗	๑,๕๔๗
๒. รถปรับอากาศ	๔๐	-	๔๐	๑,๓๖๕	-	๑,๓๖๕
๓. รถธรรมดา+ รถปรับอากาศ	๔๒	-	๔๒	-	-	-
รวม ๑+ ๒+๓	๑๒๑	๒	๑๒๓	๒,๘๘๕	๒๗	๒,๙๑๒
๔. รถโดยสารชนิดอื่น						
๔.๑ หมวด ๑ (มินิบัส)	(๑๗)	๘	๘	-	๑๑๗	๑๑๗
๔.๒ หมวด ๔ (ในซอย)		๘๘	๘๘	-	๑,๕๑๕	๑,๕๑๕
๔.๓ รถตู้โดยสารปรับอากาศ		๘๒	๘๒	-	๑,๕๖๔	๑,๕๖๔
๔.๔ รถตู้ CNG เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ		๖	๖	-	๖๒	๖๒
รวม ๔		๑๘๔	๑๘๔	-	๓,๒๕๘	๓,๒๕๘
รวม ๑+๒+๓+๔	๑๒๑	๑๘๖	๓๐๗	๒,๘๘๕	๓,๒๘๕	๖,๑๗๐

๒.๕ โครงสร้างองค์กร

ตามข้อบังคับองค์การฉบับที่ ๑๕๙ ลงวันที่ ๑๖ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงสร้างองค์กรของ ขสมก. มีรายละเอียด ดังนี้



๒.๖ อัตรากำลัง

ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ ขสมก. มีพนักงานองค์กร รวมถึงพนักงานอัตราจ้าง และพนักงาน Outsource เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น ๑๑,๙๑๑ คน โดยแบ่งเป็น

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| (๑) พนักงานองค์กร | จำนวน ๑๑,๙๑๑ คน |
| (๒) พนักงานอัตราจ้าง | จำนวน ๑๓ คน |
| (๓) พนักงาน Outsource | จำนวน ๑๒ คน |

อัตรากำลัง ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖

ลำดับ	ตำแหน่ง	ระดับ	สำนักงานใหญ่			เขตการเดินรถ			รวมทั้งองค์การ		
			ข้อ กำหนด	มีจริง ปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อ กำหนด	มีจริง ปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อ กำหนด	มีจริง ปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด
๑	ผู้อำนวยการ (อัตราราชการ)	๑๑	๑	๑	๐			๐	๑	๑	๐
๒	รองผู้อำนวยการฝ่าย	๑๐	๓	๑	-๒			๐	๓	๑	-๒
๓	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่าย	๙	๔	๔	๐			๐	๔	๔	๐
๔	ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้ตรวจการ ระดับ ๘ /ผู้อำนวยการเขต	๘	๑๖	๑๑	-๕	๘	๘	๐	๒๔	๑๙	-๕
๕	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนัก /ผู้ตรวจการ ระดับ ๗ /ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต	๗	๑๕	๑๕	๐	๘	๘	๐	๒๓	๒๓	๐
๖	หัวหน้ากลุ่มงาน /ผู้ตรวจการ ระดับ ๖	๖-๗	๓๕	๓๔	-๑	๔๐	๔๐	๐	๗๕	๗๔	-๑
๗	หัวหน้างาน	๕	๖๕	๓๙	-๒๖	๙๗	๗๔	-๒๓	๑๖๒	๑๑๓	-๔๙
๘	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	๓-๔	๑๘	๑๑	-๗	๓๒	๒๘	-๔	๕๐	๓๙	-๑๑
๙	เจ้าหน้าที่ควบคุมภายใน	๓-๔	๓	๓	๐	๘	๐	-๘	๑๑	๓	-๘
๑๐	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน	๓-๔	๑๒	๘	-๔			๐	๑๒	๘	-๔
๑๑	เจ้าหน้าที่บริหารความเสี่ยง	๓-๔	๓	๒	-๑	๘	๐	-๘	๑๑	๒	-๙
๑๒	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	๓-๔	๓๙	๒๘	-๑๑	๓๒	๒๘	-๔	๗๑	๕๖	-๑๕
๑๓	เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์	๓-๔	๔	๑	-๓			๐	๔	๑	-๓
๑๔	เจ้าหน้าที่ฝึกอบรม	๓-๔	๙	๘	-๑			๐	๙	๘	-๑
๑๕	นิติกร	๓-๔	๒๓	๑๔	-๙			๐	๒๓	๑๔	-๙
๑๖	เจ้าหน้าที่พัสดุ	๓-๔	๔	๔	๐			๐	๔	๔	๐
๑๗	เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์	๓-๔	๒๒	๑๘	-๔			๐	๒๒	๑๘	-๔
๑๘	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	๓-๔	๑๓	๕	-๘			๐	๑๓	๕	-๘
๑๙	เจ้าหน้าที่สถิติ	๓-๔	๑	๑	๐			๐	๑	๑	๐
๒๐	นักวิทยาศาสตร์การแพทย์	๓-๔	๒	๐	-๒			๐	๒	๐	-๒
๒๑	บุคลากร /เจ้าหน้าที่อาชีวอนามัย	๓-๔	๑๘	๑๓	-๕	๑๖	๑๔	-๒	๓๔	๒๗	-๗
๒๒	พยาบาลวิชาชีพ	๓-๔	๔	๐	-๔			๐	๔	๐	-๔
๒๓	พยาบาลเทคนิค	๓	๗	๐	-๗			๐	๗	๐	-๗
๒๔	ช่าง	๔	๒	๑	-๑	๑	๐	-๑	๓	๑	-๒
๒๕	ช่าง	๓	๑๐	๑	-๙			๐	๑๐	๑	-๙
๒๖	ช่าง	๑-๒	๕๐	๒๔	-๒๖	๕๙	๐	-๕๙	๑๐๙	๒๔	-๘๕
๒๗	ช่างสื่อสาร	๔	๒	๐	-๒			๐	๒	๐	-๒
๒๘	ช่างสื่อสาร	๓	๕	๔	-๑			๐	๕	๔	-๑
๒๙	ช่างสื่อสาร	๑-๒	๒	๑	-๑			๐	๒	๑	-๑
๓๐	พนักงานการเงินและบัญชี	๓	๙	๙	๐	๓๒	๓๒	๐	๔๑	๔๑	๐
๓๑	พนักงานการเงินและบัญชี	๑-๒	๑๗	๑๔	-๓	๔๐	๓๙	-๑	๕๗	๕๓	-๔
๓๒	พนักงานการเงินค่าโดยสาร (หัวหน้าหมวดการเงินค่าโดยสาร)	๔	๐	๐	๐	๒๔	๑๙	-๕	๒๔	๑๙	-๕
๓๓	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	๓	๐	๐	๐	๒๔	๒๒	-๒	๒๔	๒๒	-๒
๓๔	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	๑-๒	๐	๑๘๒	๑๖๘	-๑๔	๑๖๘	-๑๔	๑๘๒	๑๖๘	-๑๔
๓๕	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร (หัวหน้าหมวดบัญชีค่าโดยสาร)	๔	๐	๐	๐	๒๔	๒๑	-๓	๒๔	๒๑	-๓
๓๖	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	๓	๐	๐	๐	๒๔	๑๘	-๖	๒๔	๑๘	-๖
๓๗	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	๑-๒	๐	๐	๐	๑๕๖	๑๕๐	-๖	๑๕๖	๑๕๐	-๖
๓๘	พนักงานสื่อสาร	๔	๒	๒	๐			๐	๒	๒	๐
๓๙	พนักงานสื่อสาร	๓	๖	๑	-๕			๐	๖	๑	-๕
๔๐	พนักงานสื่อสาร	๑-๒	๑๓	๕	-๘	๓๑	๒๙	-๒	๔๔	๓๔	-๑๐
๔๑	พนักงานคอมพิวเตอร์	๓	๒	๐	-๒			๐	๒	๐	-๒
๔๒	พนักงานคอมพิวเตอร์	๑-๒	๓	๓	๐			๐	๓	๓	๐

แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



ลำดับ	ตำแหน่ง	ระดับ	สำนักงานใหญ่			เขตการเดินรถ			รวมทั้งองค์การ		
			ชื่อ กำหนด	มีจริง ปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ชื่อ กำหนด	มีจริง ปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ชื่อ กำหนด	มีจริง ปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด
๔๓	พนักงานธุรการ	๔	๒๕	๒๐	-๕	๓๒	๓๑	-๑	๕๗	๕๑	-๖
๔๔	พนักงานธุรการ	๓	๒๙	๒๖	-๓	๗๒	๖๖	-๖	๑๐๑	๙๒	-๙
๔๕	พนักงานธุรการ	๑-๒	๗๒	๖๖	-๖	๑๘๕	๑๗๖	-๙	๒๕๗	๒๔๒	-๑๕
๔๖	พนักงานธุรการ (๑๓๔๘)	๑-๒	๓๘	๒๕	-๑๓			๐	๓๘	๒๕	-๑๓
๔๗	พนักงานควบคุมระบบสารสนเทศการเดินรถ	๑-๒	๕	๔	-๑	๗๒	๖๕	-๗	๗๗	๖๙	-๘
๔๘	พนักงานธุรการ (จ่ายงาน)	๑-๒			๐	๑๓๘	๑๒๕	-๑๓	๑๓๘	๑๒๕	-๑๓
๔๙	พนักงานพัสดุ	๓	๑	๐	-๑			๐	๑	๐	-๑
๕๐	พนักงานพัสดุ	๑-๒	๓	๐	-๓	๑	๐	-๑	๔	๐	-๔
๕๑	ครูฝึกขับรถ	๓	๑๐	๓	-๗			๐	๑๐	๓	-๗
๕๒	สายตรวจพิเศษ	๓	๒๕๐	๕๔	-๑๙๖			๐	๒๕๐	๕๔	-๑๙๖
๕๓	นายตรวจ	๓			๐	๑๙๒	๙๓	-๙๙	๑๙๒	๙๓	-๙๙
๕๔	พนักงานขับรถประจำสำนักงาน	๒	๒๙	๒๘	-๑	๖๔	๖๒	-๒	๙๓	๙๐	-๓
๕๕	ผู้จัดการสาย	๕			๐	๕๔	๑๕	-๓๙	๕๔	๑๕	-๓๙
๕๖	ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	๔			๐	๕๑	๗๑	๒๐	๕๑	๗๑	๒๐
๕๗	นายท่า / นายท่าอู่	๓			๐	๓๘๘	๓๐๒	-๘๖	๓๘๘	๓๐๒	-๘๖
๕๘	พนักงานเติมน้ำมันหรือเชื้อเพลิง	๑			๐	๑๘๓	๑๕๐	-๓๓	๑๘๓	๑๕๐	-๓๓
๕๙	พนักงานทำความสะอาด	๑	๑	๑	๐	๒	๒	๐	๓	๓	๐
๖๐	นักรถ	๑	๐	๐	๐	๑	๑	๐	๑	๑	๐
๖๑	ยาม	๑			๐	๐	๒	๒	๐	๒	๒
รวมพนักงานมีจริงสำนักงาน			๙๐๗	๕๑๒	-๓๙๕	๒,๒๘๑	๑,๘๔๙	-๔๓๒	๓,๑๘๘	๒,๓๖๑	-๘๒๗
๖๒	พนักงานขับรถรายวัน	๒			๐		๔	๔	๐	๔	๔
๖๓	พนักงานขับรถรายเดือนเดิม	๒			๐		๐	๐	๐	๐	๐
๖๔	พนักงานขับรถรายเดือนใหม่	๒			๐	๖,๐๕๙	๕,๗๒๕	-๓๓๔	๖,๐๕๙	๕,๗๒๕	-๓๓๔
รวม พ.ชร.				๐	๐	๖,๐๕๙	๕,๗๒๕	-๓๓๔	๖,๐๕๙	๕,๗๒๕	-๓๓๔
๖๕	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายวัน	๑			๐		๒	๒	๐	๒	๒
๖๖	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนเดิม	๑			๐		๓	๓	๐	๓	๓
๖๗	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนใหม่	๑			๐	๖,๐๕๙	๕,๘๑๖	-๒๔๓	๖,๐๕๙	๕,๘๑๖	-๒๔๓
รวม พ.กส.			๐	๐	๐	๖,๐๕๙	๕,๘๑๖	-๒๔๓	๖,๐๕๙	๕,๘๑๖	-๒๔๓
รวมพนักงานองค์การ			๙๐๗	๕๑๒	-๓๙๕	๑๙,๓๙๙	๑๑,๓๙๙	-๘,๐๐๐	๑๕,๓๐๖	๑๑,๙๑๑	-๓,๓๙๕
แยก ชาย - หญิง แยกสังกัด											
หน่วยงานแยกสังกัด		สนง.	ขจร.๑	ขจร.๒	ขจร.๓	ขจร.๔	ขจร.๕	ขจร.๖	ขจร.๗	ขจร.๘	รวม
ชาย		๒๕๘	๗๙๖	๘๖๒	๗๓๐	๖๖๐	๗๘๐	๗๒๔	๗๖๐	๖๘๗	๖,๒๕๗
หญิง		๒๕๔	๘๖๒	๖๙๔	๗๐๒	๕๓๓	๗๔๖	๖๑๐	๖๔๑	๖๑๒	๕,๖๕๕
รวมพนักงานองค์การ		๕๑๒	๑,๖๕๘	๑,๕๕๖	๑,๔๓๒	๑,๑๙๓	๑,๕๒๖	๑,๓๓๔	๑,๔๐๑	๑,๒๙๙	๑๑,๙๑๑
พนักงาน(อัตราจ้าง)		ระดับ	ชาย	หญิง							
๑	ผอ.	๑๑	๑	๐							
๒	นิติกร		๙	๓							
๓	เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน		๐	๐							
๔	พนักงานขับรถโดยสารจ้างเหมาบริการ เขตการเดินรถที่ ๑-๘	๒	๐	๐							
รวม (อัตราจ้าง)			๑๐	๓							
พนักงาน ousource											
๑	แพทย์		๑								
๒	เจ้าหน้าที่เทคนิคการแพทย์			๑							
๓	พยาบาล		๑	๙							
รวมพนักงาน ousource			๒	๑๐							
สรุปรวมพนักงานองค์การ+อัตราจ้าง+ousource ทั้งหมด					๑๑,๙๓๖						

บทที่ ๓

กรอบการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗

๓.๑ นโยบายของรัฐบาล

นโยบายของรัฐบาล เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ได้กำหนดนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินที่สอดคล้องกับหมวด ๕ หน้าที่ของรัฐ และหมวด ๖ แนวนโยบายแห่งรัฐตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ ตลอดจนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ โดยมีวิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนประเทศ คือ "มุ่งมั่นให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในศตวรรษที่ ๒๑"

ทั้งนี้ รัฐบาลได้กำหนดนโยบายหลักในการบริหารราชการแผ่นดินไว้ ๑๒ ด้าน ดังนี้

๑. การปกป้องและเชิดชูสถาบันพระมหากษัตริย์สถาบันพระมหากษัตริย์
๒. การสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศ และความสงบสุขของประเทศ
๓. การทำนุบำรุงศาสนา ศิลปะและวัฒนธรรม
๔. การสร้างบทบาทของไทยในเวทีโลก
๕. การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย
๖. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค
๗. การพัฒนาสร้างความเข้มแข็งจากฐานราก
๘. การปฏิรูปกระบวนการเรียนรู้และการพัฒนาศักยภาพของคนไทยทุกช่วงวัย
๙. การพัฒนาระบบสาธารณสุขและหลักประกันทางสังคม
๑๐. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน
๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ
๑๒. การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และกระบวนการยุติธรรม

๓.๒ นโยบายในแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ตามมติคณะรัฐมนตรี ได้เห็นชอบให้จำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ โดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นแผนระดับที่ ๑ ซึ่งเป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการร่วมกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยในการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติจะดำเนินการผ่านการถ่ายทอดเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ชาติสู่แผนระดับที่ ๒ ซึ่งประกอบด้วยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ส่วน แผนระดับที่ ๓ จะประกอบด้วยแผนปฏิบัติการด้านต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการทำงานของแผนระดับที่ ๑ และระดับที่ ๒ สู่การปฏิบัติตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ขสมก. เป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้การดูแลของภาครัฐ ซึ่งจำเป็นต้องกำหนดกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับแผนในระดับประเทศ เพื่อให้การขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศเป็นไปในทิศทางเดียวกันเช่นเดียวกับองค์การภาครัฐอื่น ๆ โดยต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์ และแนวทางการปฏิบัติงานขององค์การให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนในระดับประเทศอื่น ๆ ทั้งนี้สามารถสรุปประเด็นแผนระดับต่าง ๆ ข้างต้นที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. ได้ดังนี้

- ๓.๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)
- ๓.๒.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
- ๓.๒.๓ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)
- ๓.๒.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
- ๓.๒.๕ แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
- ๓.๒.๖ นโยบายรัฐบาล ๔.๐ (พ.ศ. ๒๕๖๕)
- ๓.๒.๗ แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจสาขาขนส่ง
- ๓.๒.๘ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๙)
- ๓.๒.๙ แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเนื่องมาจากสถานการณ์โควิด - ๑๙
- ๓.๒.๑๐ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)
- ๓.๒.๑๑ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
- ๓.๒.๑๒ นโยบายกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ

๓.๓ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติ / พระราชกฤษฎีกา

- > พระราชบัญญัติการพัฒนากำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒
- > พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช ๒๕๑๙
 - พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๙
 - พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๑
 - พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๒
 - พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๖๔

๓.๔ สภาพแวดล้อม

สำหรับสภาพแวดล้อมหรือชื่อเต็มคือ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environmental Scanning) ทั้งภายในและภายนอกองค์กร จะเป็นเครื่องบ่งชี้ให้ทราบถึงจะเป็นการอันจะช่วยวิเคราะห์สถานการณ์ต่าง ๆ ในปัจจุบันที่จะมีผลกระทบต่อการใช้บริการรถโดยสารของ ขสมก. รวมทั้งแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการในภาพรวม รวมไปถึงการนำไปวิเคราะห์เพื่อพิจารณาหาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความท้าทาย เพื่อนำไปใช้ในการวางแผนยุทธศาสตร์ได้อย่างเหมาะสม โดยเน้นแสดงภาพให้เห็นสภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน และสภาพแวดล้อมในการแข่งขันขององค์กร รวมทั้งความโอกาส หรือเสี่ยงหรือภัยคุกคามที่เกิดขึ้นในอนาคตได้

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในครั้งนี้จะมีการระบุปัจจัยนำเข้าที่ใช้ในการพิจารณา อันได้แก่ สัญญาณบ่งชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญทั้งด้านเทคโนโลยี ตลาด ความนิยมของลูกค้า ปัจจัยขับเคลื่อนความยั่งยืน ความเสี่ยง เป็นต้น ซึ่งประเด็นในการวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าต่าง ๆ จะถูกระบุในส่วนการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการวางแผนยุทธศาสตร์ครั้งนี้ จะวิเคราะห์ใน ๖ ประเด็น ได้แก่

๑. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอก (สัญญาณบ่งชี้การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ)
๒. การวิเคราะห์การแข่งขัน (การเปลี่ยนแปลงของตลาด โครงสร้างตลาด)
๓. การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้อง การสร้างความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนองค์การอย่างยั่งยืน)
๔. การวิเคราะห์ลูกค้า (ความต้องการของลูกค้าเบื้องต้น และความนิยมของลูกค้า)
๕. การวิเคราะห์ปัจจัยภายในเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของการบริหารงาน
๖. ความท้าทาย (หรือความเสี่ยง) ขององค์การต่อการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ

๓.๕ สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอก

๓.๕.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอก

ขสมก. ได้ทบทวนการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอกให้ครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ตามแนวคิด PESTEL (การเมือง/เศรษฐกิจ/สังคม/เทคโนโลยี/สิ่งแวดล้อม/กฎหมาย) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคในการดำเนินงานขององค์การ ว่ามีผลจากปัจจัยภายนอกอย่างไร โดยต้องคาดการณ์ว่าในอนาคตจะมีประเด็นใดเกิดขึ้น และมีผลต่อการดำเนินงานขององค์การในด้านใด โดยสามารถสรุปสภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอกได้ดังแสดงอยู่ในตาราง

ตารางผลสรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอก

ปัจจัยภายนอก	ประเด็นการวิเคราะห์	สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอกในภาพรวม	ผลวิเคราะห์ต่อการดำเนินงานของ ขสมก.
ปัจจัยแวดล้อมด้านการเมือง (Political)	ความไม่แน่นอนทางการเมือง	ส่งผลกระทบต่อทิศทางนโยบายขององค์กร เกิดความซับซ้อนในการปฏิบัติการ	เป็นอุปสรรคที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการให้บริการความไม่พอเพียงทางด้านทรัพยากร สามารถใช้เป็นโอกาสในการวางแผนกลยุทธ์ และเลือกแนวทางการให้บริการที่เหมาะสมกับบริบทขององค์กร
ปัจจัยแวดล้อมด้านเศรษฐกิจไทยและเศรษฐกิจโลก (Economic)	สถานการณ์เศรษฐกิจของไทยในปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต	การคาดการณ์สภาพเศรษฐกิจที่อาจมีภาวะเศรษฐกิจชะงักงัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๖๗ ทำให้ประชาชนโดยทั่วไปต้องประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำรงชีพพร้อมพิจารณาเลือกใช้บริการการขนส่งที่มีราคาไม่แพงมากนัก อีกทั้งสามารถคาดการณ์ได้ถึงกิจกรรมกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ เพื่อรองรับขยายตัวของอุปสงค์ในประเทศ	เป็นโอกาสของ ขสมก. เนื่องด้วยเป็นการให้บริการรถโดยสารแก่ทุกคนในสังคม โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ประกอบกับเมื่อมีกิจกรรมกระตุ้นเศรษฐกิจ จะส่งผลกระทบต่อแนวทางการพัฒนาการให้บริการขององค์กร

ปัจจัยภายนอก	ประเด็นการวิเคราะห์	สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอกในภาพรวม	ผลวิเคราะห์ต่อการดำเนินงานของ ขสมก.
	สถานการณ์เศรษฐกิจเพื่อการหารายได้อันเป็นเป้าหมายการดำเนินงานของ ขสมก.	ขสมก.อาจไม่สามารถดำเนินการตามเป้าหมายในการจัดหารายได้ตามแผนขับเคลื่อนภายใต้แผนฟื้นฟู (การให้เช่าพื้นที่) เนื่องด้วยปัญหาทางเศรษฐกิจในประเทศ	เป็นอุปสรรคชั่วคราว โดย ขสมก. มีการศึกษาเพื่อหาแผนการปรับปรุงรูปแบบธุรกิจของหน่วยงานทางด้านการขนส่งสาธารณะทั้งในระยะสั้น กลาง และยาว จะช่วยให้ทิศทางการหารายได้ในรูปแบบอื่น ๆ มีความเป็นไปได้มากขึ้น
ปัจจัยแวดล้อมด้านสภาพแวดล้อมเชิงสังคมและวัฒนธรรมของประเทศไทย (Social-cultural)	การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตสู่วิถีชีวิตยุคใหม่ (New Normal)	การกลับมาเดินทางเพื่อการทำงานอีกครั้งของประชาชนความเห็น/ความพึงพอใจในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมีการเปลี่ยนแปลง	เป็นอุปสรรคบางส่วน เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตสู่วิถีชีวิตยุคใหม่ (New Normal) รวมทั้งการปรับปรุงรูปแบบภารกิจจะช่วยให้เกิดโอกาสในการให้บริการได้มากขึ้น
ปัจจัยแวดล้อมด้านเทคโนโลยีและผลต่อการส่งเสริมการให้บริการ (Technological)	เทคโนโลยีเพื่อการสนับสนุนในการให้บริการ	มีเทคโนโลยีที่สนับสนุนงานด้านการให้บริการรถโดยสารสาธารณะจะพบว่า เครื่องมือ/เทคโนโลยีในการรับชำระค่าโดยสาร การแจ้งข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นต่อผู้รับบริการ การแจ้งเวลาเดินทาง และระยะเวลาที่ถึงจุดหมาย รวมถึงสื่อด้านงานเดินทาง	เป็นโอกาสและความท้าทายหาก ขสมก. พัฒนาและปรับปรุงบริการตามเทคโนโลยี มีความทันสมัยรวมถึงการพัฒนาการให้บริการให้ตรงกับความต้องการของผู้รับบริการอย่างเป็นสากลมากขึ้น
	เทคโนโลยีทางด้านการจัดจำหน่ายเฉพาะกลุ่ม	เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ส่งผลต่อการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ ความต้องการบริการเฉพาะเจาะจงในกลุ่มผู้บริโภค	เป็นโอกาสและความท้าทายหนึ่งของ ขสมก. ที่จะปรับปรุงรูปแบบธุรกิจให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการเฉพาะกลุ่ม
ปัจจัยแวดล้อมด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental)	นโยบายการกำหนดมาตรการการปล่อยมลพิษทางอากาศและลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕)	รถโดยสารที่ใช้งานปัจจุบันส่วนใหญ่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล และมีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๕ ปี ประกอบกับการจัดการรถโดยสารใหม่ที่ใช้พลังงานสะอาดตามแผนขับเคลื่อนภายใต้แผนฟื้นฟูยังไม่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี	เป็นโอกาสที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในการจัดการรถโดยสารพลังงานสะอาดมาวิ่งให้บริการประชาชน

ปัจจัยภายนอก	ประเด็นการวิเคราะห์	สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอกในภาพรวม	ผลวิเคราะห์ต่อการดำเนินงานของ ขสมก.
ปัจจัยแวดล้อมด้านกฎหมายและกฎระเบียบของภาครัฐ (Legal)	นโยบายในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม	นโยบายเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในภาพกว้าง การใช้ระบบตัวร่วม และการชำระเงินในรูปแบบต่าง ๆ	เป็นโอกาสของ ขสมก. ในการพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการ โดยอาจต้องมีการอบรมพนักงานเพื่อให้ดำเนินการได้
	ข้อกำหนดในแผนขับเคลื่อนภายใต้แผนฟื้นฟู	มีการกำหนดกลยุทธ์ที่ทาง ขสมก. ต้องดำเนินการเพื่อต่อบัณฑิตผู้ประสงค์แผนขับเคลื่อนภายใต้แผนฟื้นฟู	เป็นโอกาสของ ขสมก. ในการดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนขับเคลื่อนภายใต้แผนฟื้นฟูซึ่งจะเป็นการพัฒนาองค์การอย่างยั่งยืน

๓.๕.๒ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้านการแข่งขัน

ในส่วนการวิเคราะห์การแข่งขันซึ่งเป็นหนึ่งในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมเพื่อพิจารณาความได้เปรียบทางการแข่งขันขององค์กรกับคู่แข่งปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้สามารถเห็นภาพแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงยุทธศาสตร์ขององค์กรได้ ในการวิเคราะห์การแข่งขันขององค์กร จะใช้เครื่องมือที่วิเคราะห์ คือ Porter's ๖ Forces ซึ่งจะเป็นการวิเคราะห์ครอบคลุมการแข่งขันในปัจจุบัน ได้แก่ การศึกษาสถานะการแข่งขันของคู่แข่งปัจจุบัน อำนาจการต่อรองของลูกค้า อำนาจการต่อรองของซัพพลายเออร์ บริการทดแทนและบริการที่ประกอบกับองค์กร ส่วนการเข้ามาของคู่แข่งรายใหม่เป็นการประเมินสถานะการแข่งขันที่จะเกิดในอนาคต

การวิเคราะห์สถานะการแข่งขันขององค์กร

ลำดับ	ประเด็น	สถานะการแข่งขันขององค์กร
๑	สภาพการแข่งขันขององค์กรในปัจจุบัน: ระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> > ขสมก. ยังคงเป็นองค์กรที่มีการวิ่งรถในเส้นทางเดินรถภายในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ ๕ จังหวัด มากที่สุด > ขสมก. เคยมีอำนาจในการเดินรถโดยสารภายในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ ๕ จังหวัด และมีอำนาจในการควบคุมดูแลพันธมิตรในการร่วมให้บริการ > ณ ปัจจุบัน ขสมก. ได้ลดบทบาทเหลือเพียงหนึ่งในผู้ให้บริการรถโดยสารในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ ๕ จังหวัด และมีคู่แข่งที่มีสถานะใกล้เคียงกันเข้ามาให้บริการ > ยังไม่มีการแข่งขันในเส้นทางเดินรถสายเดียวกันของ ขสมก. และคู่แข่ง
๒	อำนาจต่อรองของลูกค้า: ระดับปานกลาง ค่อนข้างต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> > ผู้ใช้บริการยังคงมีทางเลือกไม่มากนักในการใช้รถโดยสาร เว้นแต่เลือกไปใช้รถโดยสารสาธารณะ หรือรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีราคาแพง รวมถึงการใช้รถไฟฟ้า และรถตู้โดยสาร แต่ยังคงมีข้อจำกัดในเส้นทางอยู่ > ผู้ใช้บริการเริ่มมีการเปรียบเทียบสภาพรถโดยสาร การให้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกขององค์กรเทียบกับคู่แข่ง > ผู้ใช้บริการเริ่มมีข้อเรียกร้องในความพอเพียงของจำนวนรถโดยสาร เส้นทางเดินรถโดยสาร

การวิเคราะห์สถานะการแข่งขันขององค์การ

ลำดับ	ประเด็น	สถานะการแข่งขันขององค์การ
๓	อำนาจต่อรองของ ซัพพลายเออร์: ระดับปานกลาง ค่อนข้างสูง	<ul style="list-style-type: none"> ➢ รถโดยสารขององค์การต้องพึ่งพิงพลังงานเชื้อเพลิงเป็นส่วนมาก ส่งผลให้ราคาน้ำมันที่มีความผันผวนถือเป็นปัจจัยการผลิตหนึ่งที่ทางองค์การไม่สามารถควบคุมได้ ➢ รถโดยสารขององค์การบางส่วนเป็นรถเช่า บางส่วนมีสัญญาการซ่อมบำรุงกับซัพพลายเออร์ ส่งผลให้กำหนดการซ่อมบำรุงเป็นข้อกำหนดของภาคเอกชน
๔	การเข้ามาของคู่แข่ง: ระดับปานกลาง ค่อนข้างสูง	<ul style="list-style-type: none"> ➢ มีความสนใจในการเข้าสู่ธุรกิจการเดินรถโดยสารของบริษัทเอกชนที่มีศักยภาพและมีเงินทุนมาก ➢ ยังคงมีกฎระเบียบและข้อบังคับบางประการในการเข้าสู่อุตสาหกรรม ➢ การให้บริการของรถโดยสารสาธารณะแบบไม่เป็นทางการ
๕	การออกจากธุรกิจ: ระดับสูง	<ul style="list-style-type: none"> ➢ การออกจากธุรกิจขององค์การทำได้ยาก เพราะเป็นรัฐวิสาหกิจ ➢ การออกจากธุรกิจของคู่แข่งมีต้นทุนคงที่ที่ค่อนข้างมาก ดังนั้น เมื่อคู่แข่งเข้าสู่การให้บริการจะมีการดำเนินการในระยะยาว เพื่อความคุ้มค่าในการลงทุน
๖	บริการทดแทนการใช้รถ โดยสาร: ระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> ➢ รถไฟฟ้า รถโดยสารสาธารณะ รถจักรยานยนต์สาธารณะ รถตุ้ และรถสองแถว ล้วนแต่เป็นบริการที่สามารถใช้ทดแทนการให้บริการของ ขสมก. ได้ ➢ อย่างไรก็ตาม การให้บริการบางประเภทมีข้อจำกัดด้านเส้นทาง (ไม่สามารถเข้าสู่เส้นทางย่อย หรือวิ่งออกสู่เส้นทางหลักได้) ➢ การให้บริการบางส่วนมีค่าใช้จ่ายที่แพงกว่าการให้บริการขององค์การ
๗	บริการประกอบกับการ ให้บริการรถโดยสาร: ระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> ➢ การให้บริการประกอบกับการให้บริการรถโดยสารคือ อู่รถโดยสาร ซึ่งทาง ขสมก. มีความได้เปรียบในหลายเส้นทาง การมีอู่รถโดยสารของตนเอง และอยู่ตั้งอยู่ในพื้นที่เชิงพาณิชย์ ➢ การให้บริการในป้ายรถโดยสาร แม้จะยังไม่ได้รับการพัฒนา แต่ก็มีกระจายอยู่ในทุกพื้นที่ รองรับบริการให้บริการ และสร้างจุดคอยที่สะดวกของผู้ใช้บริการ

จากการวิเคราะห์สถานะการแข่งขันของ ขสมก. ยังคงพบการแข่งขันในสถานะปานกลางเป็นส่วนใหญ่ แต่ต้องมีความระมัดระวังในการให้บริการ การเข้ามาของคู่แข่งหน้าใหม่ที่น่าจะมีการพิจารณาข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบในเชิงธุรกิจได้ ดังนั้น องค์การจึงมีความจำเป็นต้องวิเคราะห์ภาพรวมการทำงานอย่างเหมาะสมต่อไป

๓.๕.๓ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ในการดำเนินยุทธศาสตร์จำเป็นต้องมีการวิเคราะห์กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และความต้องการของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อให้สามารถกำหนดรูปแบบโครงการ ขั้นตอนการทำงาน และตัวชี้วัดที่เหมาะสมได้ จากวิสัยทัศน์ พันธกิจ และอำนาจหน้าที่ของ ขสมก. ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ และความสามารถพิเศษขององค์การ ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานตามตำแหน่งยุทธศาสตร์ตามระยะเวลาต่างๆ โดยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ทาง ขสมก. จำเป็นต้องประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน องค์การ และบุคคลกลุ่มต่าง ๆ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง ๘ กลุ่มดังกล่าว เป็นกลุ่มที่ ชสมก. สามารถทำความร่วมมือ ร่วมดำเนินกิจกรรม และร่วมสนับสนุนการทำงานในด้านต่าง ๆ เพื่อตอบสนองพันธกิจของ ชสมก. ดังนั้น ชสมก. จึงมีหน้าที่ในการตอบสนองต่อความคาดหวังในมิติต่าง ๆ ความรับผิดชอบต่อผู้ได้เสียที่ได้กล่าวมาในข้างต้นนั้นมีความสอดคล้องตามพันธกิจของ ชสมก. ที่จะดำเนินการตามแผนวิสาหกิจของ ชสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๐) ที่เน้นการทำงานที่มีการบูรณาการร่วมกันทุกภาคส่วนได้

ความคาดหวังและความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อองค์การ

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความคาดหวังและความต้องการต่อ ชสมก.
๑	หน่วยงานราชการ กระทรวงคมนาคม สคร.	<ul style="list-style-type: none"> ➢ สร้างรายได้เพื่อลดภาระทางด้านงบประมาณลง ➢ ลดค่าใช้จ่ายอย่างเหมาะสม ➢ ดำเนินงานตอบสนองนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ Relevance Coherence Effectiveness Efficiency Impact และSustainability
๒	คณะกรรมการ และผู้บริหาร ชสมก.	<ul style="list-style-type: none"> ➢ สร้าง/ส่งเสริมการเป็นหน่วยงานหลักในการให้บริการรถโดยสารในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล มีความเชี่ยวชาญ ปลอดภัย ➢ เป็นมืออาชีพในการให้บริการ ➢ ส่งเสริมระบบขนส่งผู้โดยสารในพื้นที่กทม.และปริมณฑล ➢ รวมทั้งการขยายการบริการในรูปแบบอื่น ๆ ที่เหมาะสม ➢ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์การให้ปรากฏต่อผู้ใช้บริการ ➢ สร้างรายได้เลี้ยงตนเอง และลดผลขาดทุน
๓	พนักงานและบุคคลากร	<ul style="list-style-type: none"> ➢ เสริมสร้างความเป็นองค์กรเพื่อการให้บริการอย่างมืออาชีพ ➢ แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในองค์กร และการให้บริการด้วยใจ ➢ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์การให้ปรากฏต่อผู้ใช้บริการ ➢ สนับสนุนการเป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการดำเนินงานที่ดี ➢ ใส่ใจในความเป็นอยู่ของพนักงาน
๔	พันธมิตร เช่น รถร่วม บริการ เจ้าของพื้นที่เช่า อยู่	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ส่งเสริมและสนับสนุนให้สามารถให้บริการร่วมกันได้อย่างหลากหลาย ➢ สนับสนุนการทำงานในรูปแบบบูรณาการ ➢ สนับสนุนการสร้างรายได้
๕	พื้นที่จังหวัด	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ส่งเสริมและสนับสนุนการทำงานร่วมกัน ➢ ประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และการให้บริการที่เหมาะสม ➢ สนับสนุนการทำงานในรูปแบบบูรณาการ และสร้างความร่วมมือ
๖	ชุมชนในพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ส่งเสริมชุมชนในการแก้ไขปัญหา ➢ รับฟังพร้อมหาทางออกร่วมกันเมื่อเกิดปัญหา ➢ ส่งเสริมชุมชนท้องถิ่นในอยู่ร่วมกัน ➢ สร้างสภาพแวดล้อมที่เกื้อกูล

ความคาดหวังและความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อองค์การ

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความคาดหวังและความต้องการต่อ ขสมก.
๗	ผู้ให้บริการ และกลุ่ม ผู้ให้บริการเฉพาะ เช่น คนพิการ และผู้สูงอายุ	<ul style="list-style-type: none"> ➢ สร้างบริการที่มีคุณภาพ พอเพียง ➢ สร้างบริการที่มีความปลอดภัย ➢ สร้างบริการที่ตรงต่อเวลา ➢ สร้างบริการที่ราคาเป็นธรรม ➢ ส่งเสริมให้มีการพัฒนาบริการเพื่อเอื้ออำนวยความสะดวก
๘	ผู้ทำธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	<ul style="list-style-type: none"> ➢ สร้าง/ส่งเสริมความเข้มแข็ง และพัฒนาความสามารถด้านการแข่งขันให้กับระบบการขนส่งในภาพรวม ➢ ส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้มีความทันสมัย ➢ รู้จักการใช้เครื่องมือด้านดิจิทัล และเทคโนโลยี ➢ สร้างความร่วมมือกับกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ ทั้งในและต่างประเทศ

๓.๕.๔ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้านลูกค้า

จากการดำเนินงานที่ผ่านมา องค์การได้มีการให้บริการลูกค้าหลากหลายประเภท ซึ่งกระจายในลูกค้าหลากหลายกลุ่ม จากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ การวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอก และการสัมภาษณ์ลูกค้าบางส่วนขององค์การ สามารถวิเคราะห์ลูกค้าตามแนวคิดการวิเคราะห์ตลาดด้วย ๕W๒H สรุปผลได้ดังนี้

- WHO การวิเคราะห์ว่าใครคือลูกค้าเป้าหมาย
- WHAT การวิเคราะห์ความต้องการได้รับบริการของลูกค้า
- WHERE การวิเคราะห์สถานที่ที่ใช้บริการของลูกค้า
- WHEN การวิเคราะห์ช่วงเวลาการใช้บริการของลูกค้า
- WHY การวิเคราะห์เหตุผลในการใช้บริการของลูกค้า
- HOW การวิเคราะห์ลักษณะการใช้บริการของลูกค้า
- HOW MUCH การวิเคราะห์ในส่วนราคาของการให้บริการที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อของลูกค้า

การวิเคราะห์ลูกค้าด้วยแนวคิดการวิเคราะห์ตลาด ๕W๒H

ลำดับ	แนวคิดการวิเคราะห์ตลาด	ผลการวิเคราะห์ลูกค้า
๑	WHO	กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของการให้บริการรถโดยสารของ ขสมก. คือ “ประชาชนทุกคนที่อาศัยหรือต้องการเดินทางภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และ ๕ จังหวัด (นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม)” ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประชาชนที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว หรือไม่สามารถขี้นยานพาหนะได้ มีลักษณะการเดินทางเป็นประจำ (ทุกวัน) และใช้รถโดยสารในเส้นทางเดิม

การวิเคราะห์ลูกค้าด้วยแนวคิดการวิเคราะห์ตลาด 5W2H

ลำดับ	แนวคิดการวิเคราะห์ตลาด	ผลการวิเคราะห์ลูกค้า
๒	WHAT	ลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) ต้องการรถโดยสารที่สภาพเรียบร้อย สะอาด มีความปลอดภัยในการใช้บริการมีสิ่งอำนวยความสะดวกพอสมควร เนื่องด้วยมีความจำเป็นในการใช้งานจำนวนรถโดยสารมีความพอเพียง ตรงเวลา และมีป้ายบอกมาถึงของรถโดยสาร พนักงานขับรถสุภาพ ช่วยเหลือ และใส่ใจในการบริการ
๓	WHERE	ลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) เริ่มใช้บริการที่ป้ายรถประจำทางที่ในบางครั้งมีสภาพไม่เหมาะสมเป็นอันตราย และมีสิ่งกีดขวางทางขึ้นลงอยู่จอร์รถ เป็นอีกสถานที่ที่ผู้ใช้บริการได้สัมผัสก่อนที่จะมีการขึ้นรถโดยสาร ลูกค้ามีความต้องการในสิ่งอำนวยความสะดวก อยู่จอร์รถโดยสาร เป็นสถานที่ที่ผู้ใช้บริการใช้โดยสารเดินทาง ลูกค้าต้องการโดยสารที่สะอาดและการเดินทางที่ปลอดภัย
๔	WHEN	ผู้ใช้บริการส่วนมากจะมีการใช้บริการหนาแน่นช่วงเวลาเร่งรีบ ได้แก่ ช่วง ๗.๐๐ น. - ๑๐.๐๐ น. และช่วงเวลาเลิกงาน ๑๗.๐๐ น. - ๒๐.๐๐ น. บางเส้นทางของ ขสมก. มีการให้บริการในช่วงกลางคืน ๒๓.๐๐ น. - ๐๕.๐๐ น. ช่วงเวลาที่มีการใช้บริการจะมีความแตกต่างกันในแต่ละเส้นทางการเดินทาง
๕	WHY	ลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) มีความจำเป็นที่ต้องใช้บริการรถโดยสารจากบ้านไปโรงเรียน สถานที่ทำงาน หรือตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ซึ่งรถโดยสารของ ขสมก. มีเส้นทางที่หลากหลาย กระจายไปในจุดต่าง ๆ ทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครและ ๕ จังหวัด การเดินทางโดยรถโดยสารมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับบริการประเภทอื่น ๆ แต่อาจมีความเร็ว ความส่วนตัว ความสะดวกสบาย และสิ่งอำนวยความสะดวกน้อยกว่าการเดินทางประเภทอื่น ๆ
๖	HOW	ลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) จะต้องมารอรถโดยสารประจำทางที่จอร์รถ หรือที่ป้ายรถโดยสาร ซึ่งอาจไม่ทราบเวลาที่แน่นอนของรถโดยสาร แต่จะสามารถประมาณเวลาได้คร่าว ๆ ตามความคุ้นชิน แต่ในบางกรณีอาจเกิดข้อผิดพลาด ส่งผลให้ขึ้นรถโดยสารเที่ยวประจำไม่ทันได้ชำระเงิน เมื่อขึ้นรถโดยสารขององค์การสามารถชำระได้ทั้งเงินสด บัตรเครดิต ช่องทางการจ่ายชำระค่าโดยสารรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้ง บัตรเงินสด ซึ่งการชำระค่าโดยสารในเส้นทางแต่ละสายมีค่าโดยสาร และความเอื้ออำนวยในการจ่ายค่าโดยสารที่แตกต่างกันเมื่อถึงจุดหมาย ลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) สามารถกดกริ่งเพื่อบอกพนักงานขับรถโดยสาร เพื่อเข้าจอร์รถในป้ายรถประจำทางได้ แต่ในบางกรณีจะไม่สามารถจอร์รถขอบทาง ก่อให้เกิดอันตรายในการขึ้นลงของผู้โดยสาร
๗	HOW MUCH	ราคาค่าโดยสารมีตั้งแต่การให้บริการฟรี จนถึงราคาสูงสุดที่ประมาณ ๒๕ บาทต่อเที่ยว ขึ้นอยู่กับประเภทรถโดยสาร และการขึ้นทางพิเศษ สำหรับกลุ่มคนที่มีลักษณะพิเศษ ค่าโดยสารจะเป็นแบบครึ่งราคา หรือไม่มีค่าใช้จ่าย

ผลการวิเคราะห์ลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) ขององค์การ จะพบความต้องการที่มีความเฉพาะเจาะจงมากขึ้น และมีความต้องการให้เกิดการพัฒนาในส่วนการให้บริการของ ขสมก. ซึ่งจะถูกนำไปสร้างเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ต่อไป

๓.๖ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายใน

๓.๖.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายใน

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในด้วยเครื่องมือ ๗s McKinsey ซึ่งเป็นเครื่องมือในการพิจารณาและวางแผนเพื่อกำหนดกลยุทธ์ โดยการประสานองค์ประกอบทั้ง ๗ ตัว ให้สอดคล้องประสานกัน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงจุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) ของการดำเนินงานภายในองค์กรซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของ ขสมก. ทั้งนี้ การวิเคราะห์ ๗s McKinsey ประกอบด้วย

๗s	จุดแข็ง	จุดอ่อน
Strategy	<p>การมีแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๐) โดยมี ๓ ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย</p> <p>๑. ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กกับการให้บริการหลักที่ทันสมัย</p> <p>๒. ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กกับการให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย</p> <p>๓. ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กกับการบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน</p>	<p>ขาดการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ไปสู่การแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง</p>
Structure	<p>ผู้บริหารสูงสุดและผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญและสนับสนุนแนวคิดในการปรับปรุงโครงสร้างให้เหมาะสมกับการดำเนินงานตามภารกิจในปัจจุบัน ตลอดจนมีการกระจายอำนาจการบริหารอย่างเหมาะสม</p>	<p>โครงสร้างองค์กรในปัจจุบันยังขาดหน่วยงานที่จะสนับสนุนภารกิจและโครงสร้างตำแหน่งในบางตำแหน่ง ไม่ได้กำหนดภาระหน้าที่ความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจนทำให้การปฏิบัติงานไม่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน</p>
System	<p>มีข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และคู่มือการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานที่กำหนดขั้นตอนในการทำงานไว้อย่างชัดเจน</p>	<p>เนื่องจากพนักงานมีจำนวนมากและการปฏิบัติงานของพนักงานมีหลายช่วงเวลาส่งผลให้การถ่ายทอด ไม่ครอบคลุมทั่วถึง รวมทั้งระบบต่าง ๆ ที่ไม่สามารถเข้าถึงการประมวลผลเพื่อใช้ในการตัดสินใจหรือการใช้ข้อมูลร่วมกัน</p>
Style	<p>ผู้บริหารสูงสุดและผู้บริหารระดับสูงมีนโยบายในการนำระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการปฏิบัติงาน</p>	<p>การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติขาดความต่อเนื่องส่งผลให้พนักงานขาดการรับรู้ทิศทางการทำงานขององค์การ และบุคลากรขาดทักษะและความเชี่ยวชาญในการใช้ระบบ ERP เนื่องจากระบบมีความซับซ้อนในการบันทึกข้อมูล ส่งผลถึงผลการสำรวจความผูกพันขององค์กรอยู่ในระดับปานกลาง</p>

๗S	จุดแข็ง	จุดอ่อน
Staff	พนักงานขับรถจำนวนมากมีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญ ซึ่งสอดคล้องตามภารกิจหลักของ ขสมก. และมีจำนวนพนักงานมีคุณวุฒิระดับปริญญาตรีขึ้นไปเพิ่มขึ้น ซึ่งมีโอกาสในการนำศักยภาพมาใช้งานให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร	การสืบทอดตำแหน่งไม่รองรับและสอดคล้องกับระยะเวลา และจำนวนพนักงานที่เกษียณอายุทำให้การบริหารงานขาดความต่อเนื่อง
Skill	บุคลากรด้านเดินรถมีทักษะและความเชี่ยวชาญจำนวนมากสอดคล้องตามภารกิจหลักของ ขสมก.	ขาดแคลนพนักงานสนับสนุนที่มีคุณวุฒิ ความรู้ และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่สำคัญ เช่น เศรษฐศาสตร์ บัญชีและการเงิน เทคโนโลยีสารสนเทศ กฎหมาย วิศวกรรม เป็นต้น รวมทั้งการจัดการความรู้ (KM) ขาดความต่อเนื่องและไม่เพียงพอเท่าที่ควร
Shared value	ผู้บริหารสูงสุดและผู้บริหารระดับสูงให้การสนับสนุนการดำเนินงานตามค่านิยมเพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามพันธกิจและวิสัยทัศน์ รวมทั้งให้ความสำคัญกับการสร้างธรรมาภิบาลและความโปร่งใสโดยมีการกำหนดนโยบาย NO GIFT POLICY และถ่ายทอดผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ในทุกหน่วยงาน	พนักงานส่วนใหญ่ขาดความร่วมมือในการดำเนินการและการนำไปปฏิบัติจริง

๓.๖.๒ การวิเคราะห์ปัจจัยภายในด้านปัญหาและอุปสรรคของการบริหารงาน

จากการดำเนินงานที่ผ่านมา การวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอก และการวิเคราะห์การดำเนินงานของ ขสมก. จะเห็นภาพปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินงานที่เด่นชัด สรุปได้ดังนี้

- > ปัญหาด้านความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ จากปัญหาทางด้านการแพร่ระบาดของโควิด-๑๙ ตามด้วยสภาพเศรษฐกิจถดถอยของประเทศไทยและทั้งโลก รวมทั้งปัญหาด้านการเมือง ล้วนส่งผลต่อความล่าช้าในการอนุมัติหลักการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู ไม่ว่าจะเป็นด้านการจัดการเช่ารถใหม่ การสนับสนุนงบประมาณเพื่อการเกษียณอายุ และการรับภาระดอกเบี้ยของภาครัฐ ส่งผลให้ ขสมก. ยังคงอยู่ในภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ไม่สามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาองค์กรได้อย่างเต็มรูปแบบ ตลอดจนจรรยาบรรณการให้บริการยังคงมีข้อจำกัดหลายด้าน ความสามารถในการแข่งขันในอนาคตขององค์กรมีโอกาสลดลง
- > ปัญหาด้านลูกค้า แนวโน้มผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากสภาพรถโดยสารที่ค่อนข้างเก่า การขับรถโดยสารยังมีความไม่สุภาพ และการขึ้นลงรถโดยสารยังไม่การให้บริการที่ทั่วถึง โดยเฉพาะกับกลุ่มคนพิการและผู้สูงอายุ รวมถึงการปรับเปลี่ยนเส้นทางรถโดยสาร การปรับเปลี่ยนการปล่อยรถ ซึ่งล้วนแต่ขาดการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ให้บริการรับทราบ ส่งผลให้เกิดภาพลบต่อภาพลักษณ์ขององค์กร

- > ปัญหาด้านตลาดและการให้บริการ เนื่องด้วยนโยบายภาครัฐที่มุ่งเน้นการขนส่งผู้โดยสารด้วยระบบราง และแนวโน้มการลดบทบาทการให้บริการของ ขสมก. เหลือเพียงเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม ความต้องการใช้บริการโดยสาร ขสมก. ยังคงมีอยู่ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางและรายได้น้อย รวมทั้งคนพิการและผู้สูงอายุ ส่งผลให้การพิจารณาเส้นทางการเดินรถ มาตรฐานการเก็บค่าโดยสาร และบริการเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญขององค์การ นอกจากนี้ การเพิ่มบทบาทของผู้ประกอบการรายใหม่ที่มีศักยภาพในการเข้าสู่การแข่งขันมากขึ้น แต่ ขสมก. ยังคงไม่สามารถยกระดับการให้บริการได้จากความล่าช้าของแผนฟื้นฟู จะส่งผลต่อการสูญเสียด้านตลาดในอนาคตได้
- > ปัญหาด้านการขาดทุนต่อเนื่อง จากภาระหนี้สินและสถานะเศรษฐกิจที่ถดถอย และความไม่ชัดเจนของแผนฟื้นฟู ส่งผลให้ ขสมก. ต้องพิจารณาการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่เพื่อสร้างประโยชน์และรายได้ ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่บนรถโดยสารทั้งภายในและภายนอก และพื้นที่อู่ เป็นต้น รวมทั้งการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์การ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการบริการในรูปแบบที่เหมาะสมมากขึ้น
- > การเข้าถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรม ขสมก. ยังมีแนวโน้มการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ไม่สามารถตอบสนองต่อผู้ใช้บริการได้ ไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาแอปพลิเคชันและเว็บไซต์ รวมทั้งการให้บริการทั้งภายในและภายนอกองค์การ นอกจากนี้แล้ว ทักษะการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมยังควรได้รับการพัฒนาเพิ่มมากขึ้น
- > การทำงานอย่างยั่งยืนร่วมกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม ขสมก. เป็นองค์การที่สังคมและชุมชนมักกล่าวอ้างถึงในการเป็นผู้ก่อให้เกิดปัญหาด้านมลภาวะในกทม.และปริมณฑล โดยเฉพาะปัญหาด้านฝุ่นและควัน ส่งผลต่อการดำเนินงานในภาพรวม และการทำงานที่ต้องเป็นหน่วยงานหลักที่ใส่ใจปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม

ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้ สามารถนำไปพิจารณาเพื่อวิเคราะห์สภาพแวดล้อมขององค์การได้ต่อไป

๓.๖.๓ การวิเคราะห์ปัจจัยภายในด้านความท้าทายขององค์การต่อการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ

สำหรับการประเมินความท้าทาย ขององค์การต่อการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ เพื่อนำมาในเชิงการวางแผนกลยุทธ์จะพิจารณาจากความท้าทาย (หรือ ความเสี่ยง) ในประเด็นที่สำคัญ ได้แก่

๑. ความท้าทายด้านยุทธศาสตร์ (Strategic)

ขสมก. มีการจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการเพื่อเป็นการทบทวนและประเมินสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งการวิเคราะห์จุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และอุปสรรค (Threat) หรือที่เรียกว่า SWOT Analysis เพื่อทำความเข้าใจสถานการณ์ที่เป็นอยู่โดยนำจุดแข็งมาใช้ประโยชน์ร่วมกับโอกาสพร้อมทั้งลดจุดอ่อนและป้องกันไม่ให้อุปสรรคต่าง ๆ มีบทบาทต่อการทำงานของ ขสมก. แต่อาจยังไม่มีกระบวนการประเมินความเสี่ยงด้านยุทธศาสตร์องค์การอย่างเป็นระบบ ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ได้

๒. ความท้าทายด้านสภาพตลาด (Market)

การเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมลูกค้า และความนิยมของลูกค้ามีผลกระทบต่อการลงทุนของ ขสมก. ในภาวะการณ์ต่างๆ (Scenario Analysis) ดังนั้นในการจัดทำแผนวิสาหกิจจึงมีการทบทวนการคาดการณ์การลงทุนเป็นประจำ เพื่อสามารถวิเคราะห์และกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อตอบสนองและป้องกันความเสี่ยงต่อการลงทุนขององค์การในระยะยาว อย่างไรก็ตาม ขสมก. ยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการตามแผนฟื้นฟูเพื่อตอบสนองการเปลี่ยนแปลงด้านตลาด ดังนั้น ขสมก. จึงมีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถดำเนินการลงทุนที่ตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้

๓. ความท้าทายด้านสภาพคล่อง (Liquidity)

ขสมก. มีผลขาดทุนต่อเนื่องซึ่งส่งผลต่อความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและสามารถประเมินผลกระทบจากความเสียหายที่สอดคล้องกับปริมาณและความซับซ้อนของการให้บริการ โดย ขสมก. มีความเสี่ยงอย่างมากในการเกิดปัญหาสภาพคล่องหากไม่มีการวางแผนการหารายได้อย่างยั่งยืน

๔. ความท้าทายด้านชื่อเสียงและภาพลักษณ์องค์กร (Reputation)

แม้ ขสมก. จะให้ความสำคัญกับคุณภาพการให้บริการ รวมถึงมีหลักปฏิบัติของพนักงานรวมทั้งช่องทาง และกระบวนการจัดการ รวมถึงการติดตามข่าวสารของ ขสมก. และการตอบสนองต่อข่าวสารและชี้แจงแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยสม่ำเสมอ เพื่อติดตามและรักษาชื่อเสียงและภาพลักษณ์ขององค์กร แต่การเปลี่ยนแปลงอำนาจหน้าที่ของ ขสมก. แล้วไม่ได้มีการประชาสัมพันธ์เชิงรุกที่รวดเร็ว อาจสร้างความเสี่ยงกับภาพลักษณ์ของ ขสมก. ในระยะยาวได้

๕. ความท้าทายด้านปฏิบัติการ (Operation)

ภาครัฐกำหนดให้มีการประเมินการควบคุมภายในกระบวนการทำงานอย่างครบถ้วนทุกฝ่ายงานเป็นประจำทุกปี เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐวิสาหกิจอย่างใดก็ตาม พนักงานในองค์การของ ขสมก. กลับมีแนวทางพัฒนาและบริหารทรัพยากรมนุษย์ที่ยังคงเป็นปัญหา รวมทั้ง การสร้างค่านิยมในด้านจริยธรรมในการปฏิบัติงาน ส่งผลต่อการเกิดความเสี่ยงที่พนักงานขององค์การอาจมีการปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม สร้างผลกระทบต่อองค์การได้

๖. ความท้าทายด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance)

ขสมก. มีการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อใช้ในการกำกับปฏิบัติตามกฎระเบียบ ด้านการใช้จ่าย และแนวปฏิบัติการให้บริการที่มีคุณภาพ เพื่อให้ทุกส่วนงานมีแนวทางการกำกับปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งองค์กร และมีการติดตามทบทวนกฎเกณฑ์และกระบวนการปฏิบัติงานให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ รวมถึงการติดตามกำกับดูแลและจัดทำรายงานเสนอคณะกรรมการตรวจสอบเป็นระยะ

บทที่ ๔

การวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าในการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์การ

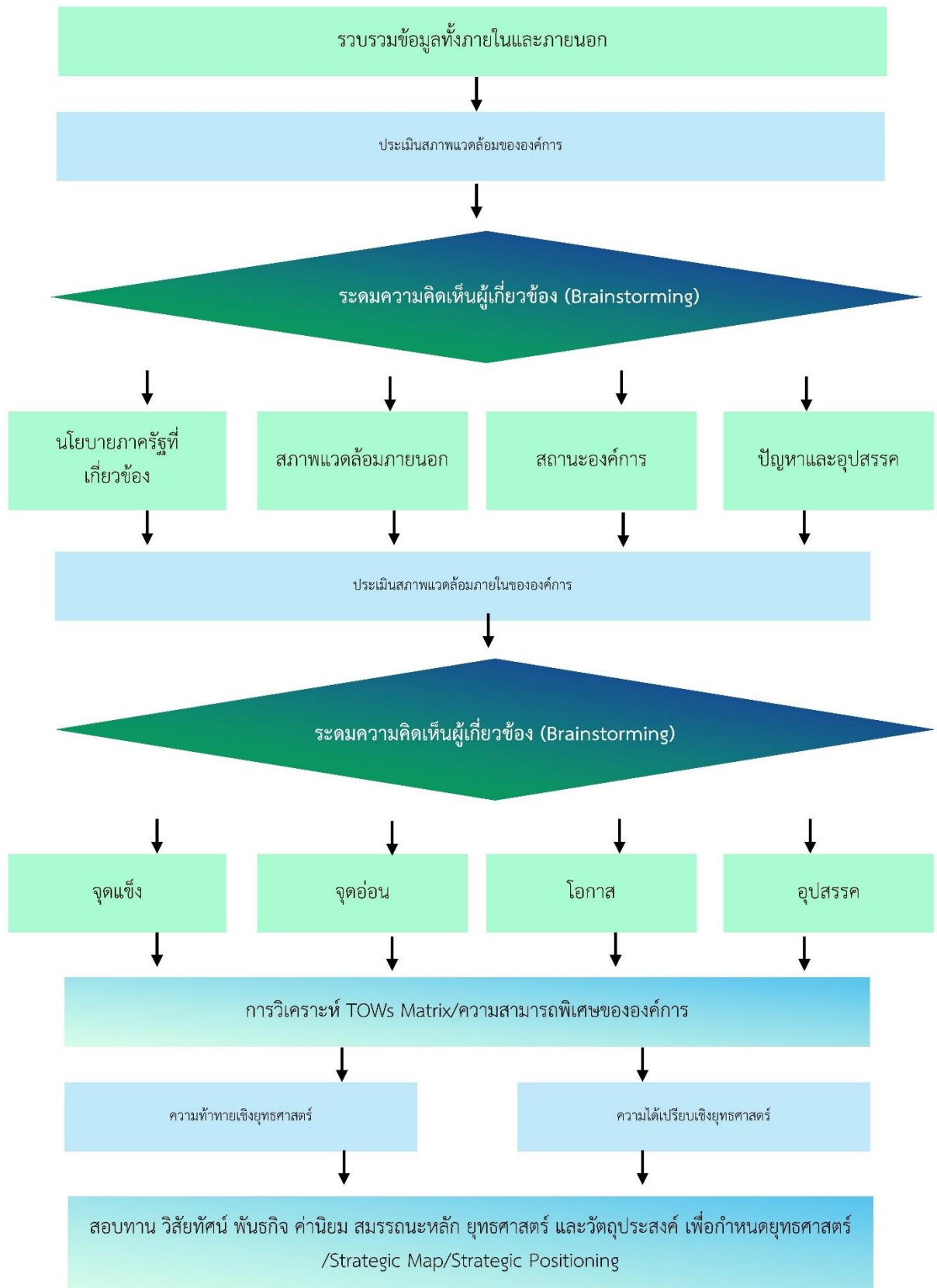
๔.๑ กรอบการวิเคราะห์

นำผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environmental Scanning) ทั้งภายในและภายนอกของ ขสมก. ในบทที่ ๓ ทั้งการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอก (สัญญาณบ่งชี้การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ) การวิเคราะห์การแข่งขัน (การเปลี่ยนแปลงของตลาด โครงสร้างตลาด) การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้อง การสร้างความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนองค์การอย่างยั่งยืน) การวิเคราะห์ลูกค้า (ความต้องการของลูกค้าเบื้องต้น และความนิยมของลูกค้า) การวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการบริหารงาน และการวิเคราะห์ความท้าทายขององค์การต่อการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ (ความเสี่ยง) รวมถึงนโยบายของรัฐบาล นโยบายในแผนระดับต่าง ๆ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง มาประมวลร่วมกันผลตามหลักและทฤษฎีต่าง ๆ ในการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์การซึ่งได้ผลดังแสดงในหัวข้อถัด ๆ ไป

๔.๒ การวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix

กระบวนการในการจัดทำแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๐) เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ที่ทาง ขสมก. มุ่งเน้นดำเนินการตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ จำเป็นต้องมีการรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าเพื่อให้เกิดการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม ทั้งในส่วนการประเมินสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์การ รวมถึงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน และสภาพแวดล้อมในการแข่งขันขององค์การ โดยจะมีกระบวนการและขั้นตอนการดำเนินงาน

กระบวนการและขั้นตอนการทำ SWOT อย่างเป็นระบบ



จากกระบวนการและขั้นตอนในการทำ SWOT การศึกษานี้ใช้ฐานข้อมูลการวิเคราะห์ศักยภาพขององค์การ และข้อมูลเทียบกับคู่แข่งในอุตสาหกรรมเดียวกัน รวมถึงการจัดประชุม/สัมภาษณ์/สำรวจ/สอบถามผู้บริหาร และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ สมรรถนะหลัก ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และผลดำเนินการที่ผ่านมา นำไปสู่การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์องค์การ นำไปสู่แนววิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายขององค์การในอนาคต โดยมีประเด็นข้อคำถามในการสัมภาษณ์ตามผู้บริหาร และผู้เกี่ยวข้องซึ่งสามารถพิจารณาจำแนกเป็นกลุ่มต่าง ๆ เพื่อรวบรวมจัดทำแผนการดำเนินงานที่สามารถขับเคลื่อน นำเสนอแนวทางในการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินการที่จะต้องบริหารจัดการ จัดทำการปรับปรุงแผนกำหนดยุทธศาสตร์ สอดคล้องกับบริบทองค์การที่เปลี่ยนไป

ในส่วนการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของ ขสมก. โดยการศึกษาคู่แข่ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์การ ทางที่ปรึกษาดำเนินการรวบรวมจากผลการสัมมนาเชิงปฏิบัติการแบบสอบถามผู้ใช้บริการและการสัมภาษณ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย บุคลากร และการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาสรุปเป็นประเด็นเพื่อกำหนดจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ขสมก. ได้ดังนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weaknesses)
S๑ การเป็นหน่วยงานในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ	W๑ ขอบเขตที่จำกัดในอำนาจหน้าที่ไม่มีความครอบคลุม
S๒ ความเชี่ยวชาญการให้บริการรถโดยสารประจำทาง	W๒ รถโดยสารประจำทางมีอายุการใช้งานนาน
S๓ การให้บริการที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้	W๓ การขาดประสิทธิภาพการสื่อสาร ทั้งภายใน - ภายนอก
S๔ อัตราค่าโดยสารมีราคาถูกกว่าระบบขนส่งสาธารณะอื่นในเขตเมือง	W๔ การให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้านเทคโนโลยีไม่เพียงพอ
S๕ การมีความพร้อมด้านทรัพยากรในการประกอบการเดินทางโดยสาธารณะ	W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ
S๖ อยู่รถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ	W๖ การมีปัญหาระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล
S๗ ความสามารถในการให้บริการประชาชนที่มีความหลากหลาย	W๗ การมีต้นทุน ค่าใช้จ่าย และรายได้ ที่ไม่สมดุล
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
O๑ การสนับสนุนการฟื้นฟูองค์กรโดยภาครัฐ	T๑ ความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ
O๒ การสนับสนุนด้านการเงินโดยภาครัฐ	T๒ การได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เพียงพอ
O๓ รัฐบาลมีนโยบายให้ทุกภาคส่วนมีการใช้ทรัพยากรหรือบูรณาการร่วมกันในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน	T๓ ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง
O๔ การเติบโตของกลุ่มคนที่มีความหลากหลายในสังคม	T๔ สภาพการจราจรที่ติดขัดและมีความหนาแน่น
O๕ การพัฒนาและเข้าถึงได้สะดวกของเทคโนโลยี	T๕ การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนเกินไปของเทคโนโลยี
O๖ การใช้งานสมาร์ทโฟนและเทคโนโลยีดิจิทัลที่แพร่หลาย	T๖ การถูกแทรกแซงโดยหน่วยงานอื่น
O๗ การเติบโตของสื่อสังคมออนไลน์	T๗ พฤติกรรมการใช้บริการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลง

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ขสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
จุดแข็ง (Strength : S)		
S๑ การเป็นหน่วยงานในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ	<ul style="list-style-type: none"> > รัฐเป็นเจ้าของกิจการทำให้สร้างความน่าเชื่อถือและความเชื่อมั่นในการให้บริการ > ความคล่องตัวในการบริหารงาน และสามารถใช้งบประมาณจากการดำเนินงานของหน่วยงานได้ > ประโยชน์จากการเป็นรัฐวิสาหกิจในแง่ต่าง ๆ ทั้งเรื่องเงินกู้ กฎหมาย ภาษี การแข่งขัน และการได้รับเงินอุดหนุนการดำเนินงานจากภาครัฐ > การบูรณาการในการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานของรัฐอื่นได้โดยสะดวก 	<ul style="list-style-type: none"> > พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การ พ.ศ. ๒๕๑๙ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง > คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ > บันทึกข้อตกลงความร่วมมือต่างๆ เช่น กฝน. บขส. รฟท. รฟม. บมจ. ธนาคารกรุงไทย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เป็นต้น
S๒ ความเชี่ยวชาญการให้บริการรถโดยสารประจำทาง	<ul style="list-style-type: none"> > การให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางมาเป็นระยะเวลา ๔๖ ปี > ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ขสมก. จำนวน ๗๑๙,๐๘๔ คนต่อวันมากกว่ารถขนส่งสาธารณะประเภทเดียวกัน > อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อกิโลเมตรบริการลดลง 	<ul style="list-style-type: none"> > พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การ พ.ศ. ๒๕๑๙ > รายงานข้อมูลการเดินทางและขนส่งสาธารณะของกระทรวงคมนาคม > รายงานประจำปีขององค์การ > รายงานข้อมูลอุบัติเหตุ
S๓ การให้บริการที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้	<ul style="list-style-type: none"> > กลุ่มผู้มีรายได้น้อยสามารถเข้าถึงการให้บริการได้ > เส้นทางเดินรถและจำนวนรถครอบคลุมพื้นที่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากกว่าระบบขนส่งมวลชนอื่น > จำนวนรถโดยสารที่มีครอบคลุมทุกเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้บริการเป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตและเพียงพอต่อการให้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> > รายงานความพึงพอใจประจำปี ๒๕๖๕ > แผนที่เส้นทางเดินรถของ ขสมก. > รายงานสถานภาพรถโดยสารและเส้นทางเดินรถ > ข้อมูลตารางราคาค่าโดยสารในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ขสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
	<ul style="list-style-type: none"> > อัตราค่าโดยสารต่ำกว่ารถขนส่งสาธารณะประเภทเดียวกัน > ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในภาพรวมปี ๒๕๖๕ อยู่ในระดับมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๙๐.๖๐ 	
S๔ อัตราค่าโดยสารมีราคาถูกกว่าระบบขนส่งสาธารณะอื่นในเขตเมือง	<ul style="list-style-type: none"> > อัตราค่าโดยสารต่ำกว่ารถขนส่งสาธารณะประเภทเดียวกัน 	<ul style="list-style-type: none"> > ข้อมูลตารางราคาค่าโดยสารในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
S๕ การมีความพร้อมด้านทรัพยากรในการประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะ	<ul style="list-style-type: none"> > บุคลากรมีความพร้อมที่จะเข้ารับการอบรมความรู้เพื่อเพิ่มศักยภาพในด้านต่าง ๆ ให้ดีขึ้นกว่าเดิม > จำนวนรถโดยสารประจำทางที่ครอบคลุมและเพียงพอต่อการให้บริการตามเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง > ระบบการบริหารจัดการเดินรถโดยสารที่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> > แผนการอบรมประจำปี > รายงานความพึงพอใจประจำปี ๒๕๖๕
S๖ อู่รถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ	<ul style="list-style-type: none"> > อู่รถโดยสารตั้งอยู่ในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการเดินรถด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่นได้ > อู่รถโดยสารตั้งอยู่ในพื้นที่ในเมืองและพื้นที่ชุมชนสามารถพัฒนาในเชิงพาณิชย์ได้ เช่น อู่บางเขน อู่มินบุรี อู่หมอชิต อู่ไร่ขิง และอู่ไทรน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> > รายงานสถานภาพที่ตั้งอู่จอดรถแต่ละแห่งที่มีศักยภาพในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ > รายงานผลการศึกษาพื้นที่เชิงพาณิชย์จากที่ปรึกษาประจำองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
S๗ ความสามารถในการให้บริการประชาชนที่มีความหลากหลาย	<ul style="list-style-type: none"> > ความสามารถในการเดินรถโดยสารเส้นทางหลัก และการเดินรถในแต่ละช่วงตามใบอนุญาตประกอบการ > ความสามารถในการปรับเปลี่ยนการเดินรถโดยสารที่เหมาะสมทั้งระบบขนส่งมวลชนหลักและขนาดรอง 	<ul style="list-style-type: none"> > แผนที่เส้นทางเดินรถของ ขสมก. > ข้อมูลใบอนุญาตประกอบการขนส่ง > ข้อมูลการให้เข้ารถโดยสารประจำทางของ ขสมก.

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ชสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
จุดอ่อน (Weaknesses : W)		
W๑ ขอบเขตที่จำกัดในอำนาจหน้าที่ ไม่มีความครอบคลุม	<ul style="list-style-type: none"> > ความเข้าใจตลาดเคลื่อนที่ว่า ชสมก. ยังคงกำกับดูแลและรับผิดชอบรถโดยสารประจำทางทุกประเภท ซึ่งผู้ประกอบการบางส่วนอยู่ภายใต้การกำกับของกรมขนส่งทางบกหรือหน่วยงานรัฐอื่นหรือหน่วยงานท้องถิ่น > ความเข้าใจตลาดเคลื่อนที่ว่าป้ายหยุดรถประจำทางเป็นความรับผิดชอบของ ชสมก. > ทิศนคติเชิงลบต่อองค์การปราศจากข้อเท็จจริงและความเชื่อในข่าวปลอม (Fake New) ที่เกี่ยวกับ ชสมก. โดยทันที 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์การได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
W๒ รถโดยสารประจำทางมีอายุการใช้งานนาน	<ul style="list-style-type: none"> > รถโดยสารที่มีในปัจจุบันเกินกว่าร้อยละ ๕๐ มีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๕ ปี > รถโดยสารมีสภาพชำรุดทรุดโทรมและเสียคิดเป็นร้อยละ ๑๐ ของจำนวนรถทั้งหมดต่อวัน > ความไม่พร้อมด้านอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของรถโดยสารที่เก่า ชำรุดและไม่สามารถใช้งานได้ 	<ul style="list-style-type: none"> > ข้อมูลปีที่บรรจุรถโดยสารแต่ละประเภท > รายงานสถิติรถเสีย
W๓ การขาดประสิทธิภาพการสื่อสารทั้งภายใน – ภายนอก	<ul style="list-style-type: none"> > การชี้แจงปัญหาและแนวทางการแก้ไขไม่เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน เช่น ปัญหาการรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรต่าง ๆ > ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารเกิดปัญหาการรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรต่าง ๆ > การประชาสัมพันธ์ล่าช้า ไม่ทันสมัยและไม่ตรงกลุ่มเป้าหมาย 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์การได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ขสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
	<ul style="list-style-type: none"> > ช่องทางการประชาสัมพันธ์ไม่ครอบคลุม > การไม่มีแอปพลิเคชันเพื่อให้บริการ > เนื้อหาของข้อมูลที่ใช้ในการสื่อสารไม่ถูกต้องครบถ้วน 	
W๔ การให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้านเทคโนโลยีไม่เพียงพอ	<ul style="list-style-type: none"> > ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารไม่ทันสมัยและไม่เพียงพอต่อการให้บริการ > ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารไม่ครบถ้วน 	<ul style="list-style-type: none"> > รายงานเครื่อง EDC ในการจัดเก็บค่าโดยสารชำรุด > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์กรได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ	<ul style="list-style-type: none"> > ระบบฐานข้อมูล > ระบบการทำงานที่ล่าช้า > ระบบการประชุมที่ล่าช้า > ปัญหาการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงานภายใน > ปัญหาการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงานภายนอก > ปัญหาการสื่อสารภายในองค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์กรได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
W๖ การมีปัญหาในระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล	<ul style="list-style-type: none"> > ปัญหาการเลื่อนตำแหน่ง > ปัญหาการรับบุคลากรใหม่ > ปัญหาการส่งบุคลากรไปศึกษาต่อ > ปัญหาการอบรมบุคลากรต่างๆ > ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรห้ามมิให้ ขสมก. รับพนักงานในตำแหน่งอื่น ยกเว้นเฉพาะการรับพนักงานในตำแหน่ง พขร. และ พกส. เท่านั้น 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์กรได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง > มติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร ครั้งที่ ๒/๒๕๓๗ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๓๗
W๗ การมีต้นทุน ค่าใช้จ่าย และรายได้ ที่ไม่สมดุล	<ul style="list-style-type: none"> > ปัญหาต้นทุน > ปัญหาค่าใช้จ่าย > ปัญหารายได้ > ปัญหาค่าซ่อมบำรุง 	<ul style="list-style-type: none"> > สรุปลักษณะภาพของ ขสมก. > สรุปรายงาน งบดุล งบกำไร-ขาดทุน งบกระแสเงินสด ขสมก.

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ขสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
โอกาส (Opportunities : O)		
O๑ การสนับสนุนการฟื้นฟูองค์กรโดยภาครัฐ	<ul style="list-style-type: none"> > สนับสนุนให้ดำเนินงานแผนขับเคลื่อนองค์กรภายใต้แผนฟื้นฟู > การสนับสนุนงบประมาณต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐและแผนขับเคลื่อนองค์กรภายใต้แผนฟื้นฟู > การแก้ไขพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การ พ.ศ. ๒๕๑๙ (ฉบับที่ ๕) มาตรา ๖ (๓) และ ๗ (๗/๑) > นโยบายบัตรสวัสดิการแห่งรัฐเพื่อการเดินทางได้เฉพาะรถโดยสาร ขสมก.
O๒ การสนับสนุนด้านการเงินโดยภาครัฐ	<ul style="list-style-type: none"> > การได้รับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) และในการดำเนินโครงการอื่น ๆ > การสนับสนุนงบประมาณ 	<ul style="list-style-type: none"> > สรุปรายงานการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐ > คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะกับ ขสมก.
O๓ รัฐบาลมีนโยบายให้ทุกภาคส่วนมีการใช้ทรัพยากรหรือบูรณาการร่วมกันในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน	<ul style="list-style-type: none"> > การลงทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของรัฐบาล > การตื่นตัวและการเรียกร้องเกี่ยวกับประเด็นต่าง ๆ ของระบบขนส่งมวลชน รวมถึงรถโดยสารประจำทางของภาคประชาชนต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐ > บันทึกข้อตกลงความร่วมมือต่างๆ เช่น บขส. รฟท. รฟม. บมจ. ธนาकारกรุงไทย เป็นต้น > ข้อเสนอแนะจากประชาชนทุกภาคส่วน
O๔ การเติบโตของกลุ่มคนที่มีความหลากหลายในสังคม	<ul style="list-style-type: none"> > การมีบทบาทมากขึ้นในสังคมของกลุ่มคนพิการ > การเติบโตและมีบทบาทมากขึ้นในสังคมของผู้สูงอายุการเติบโตและมีบทบาทมากขึ้นในสังคมของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้รถโดยสารประจำทาง 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐและแผนขับเคลื่อนองค์กรภายใต้แผนฟื้นฟู โดยมีโครงการจัดการโดยสาธารณะรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม เช่น สิทธิมนุษยชน คนพิการ ผู้สูงอายุ เป็นต้น
O๕ การพัฒนาและเข้าถึงได้สะดวกของเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> > เทคโนโลยีต่างๆ พัฒนาไปมาก มีขนาดเล็กลง มีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถประยุกต์ใช้กับรถโดยสารประจำทางได้อย่างสะดวก > เทคโนโลยีต่างๆ มีราคาถูกลงมาก จึงใช้งบประมาณในการจัดซื้อลดน้อยลง 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายรัฐบาล ๔.๐ และแผนขับเคลื่อนองค์กรภายใต้แผนฟื้นฟู > พัฒนาช่องทางบริการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการได้ให้ข้อเสนอแนะผ่าน Application ต่างๆ เช่น Facebook Instagram Call center ๑๓๔๘ เป็นต้น

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ชสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
O๖ การใช้งานสมาร์ทโฟนและเทคโนโลยีดิจิทัลที่แพร่หลาย	<ul style="list-style-type: none"> > ผู้ใช้บริการ ประชาชน มีสมาร์ทโฟน ทำให้ ชสมก. มีช่องทางเข้าถึงโดยตรง > การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัล ในด้านต่างๆ เช่น สื่อสาร ติดตาม การดูข้อมูล วิเคราะห์ การควบคุม 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐ และแผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู
O๗ การเติบโตของสื่อสังคมออนไลน์	<ul style="list-style-type: none"> > การที่ผู้ให้บริการ ประชาชน สามารถเข้าถึงการสื่อสารของ ชสมก. ผ่าน Facebook Line Twitter Instagram TikTok ซึ่งทำให้สื่อสารได้เร็ว ตรงกลุ่มและมีค่าใช้จ่ายน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐ และแผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู > ความนิยมใช้ประโยชน์เทคโนโลยีดิจิทัลในด้านต่าง ๆ > จำนวนผู้ให้บริการผ่าน เพชบุรี แฟนเพจ ชสมก. พร้อมบวก
อุปสรรค (Threats : T)		
T๑ ความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ	<ul style="list-style-type: none"> > แผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟูยังไม่ได้รับการอนุมัติ > การเปลี่ยนแปลงนโยบายพลังงานสำหรับรถโดยสารสาธารณะ > การระงับหรือชะลอนโยบายต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐ > แผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู
T๒ การได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เพียงพอ	<ul style="list-style-type: none"> > งบประมาณที่ได้รับจัดสรรไม่ตรงกับที่ต้องการ > การไม่ได้รับสนับสนุนงบประมาณที่เหมาะสม > การได้รับสนับสนุนเงินอุดหนุนบริการสาธารณะที่ไม่เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐ > คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
T๓ ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง	<ul style="list-style-type: none"> > ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น > ไม่สามารถปรับขึ้นราคาโดยสารได้ 	<ul style="list-style-type: none"> > สถานการณ์เปลี่ยนแปลง > นโยบายภาครัฐ > ระบบเศรษฐกิจชะลอตัว
T๔ สภาพการจราจรที่ติดขัดและมีความหนาแน่น	<ul style="list-style-type: none"> > การก่อสร้างสาธารณูปโภค > การเกิดอุบัติเหตุ > การเกิดการชุมนุม > การเกิดน้ำท่วม > สถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> > สภาพการจราจร > ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ > รถขาดระยะและหมุนเวียนไม่เพียงพอ
T๕ การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนเกินไปของเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> > ทำให้ระบบ/อุปกรณ์/แผนงานบางอย่างล้าสมัยเร็วเกินไป > ทำให้บุคลากรของ ชสมก. ปรับตัวไม่ทัน 	<ul style="list-style-type: none"> > ตามผลกระทบ Technology Disruption

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ชสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
	<ul style="list-style-type: none"> ทำให้บุคลากรของ ชสมก. มีภาระที่ต้องเรียนรู้และพัฒนาอยู่ตลอดเวลา 	
T๖ การถูกแทรกแซงโดยหน่วยงานอื่น	<ul style="list-style-type: none"> การชะลอไม่ให้ ชสมก. เพิ่มจำนวนบุคลากร การไม่ได้รับการปรับขึ้นค่าโดยสาร การยกเลิกการเดินทางในเส้นทางที่มีศักยภาพ การไม่สามารถจัดเส้นทางการเดินทางตามความประสงค์ของ ชสมก. การต้องนำรถไปช่วยวิ่งในเส้นทางอื่นที่เอกชนไม่สามารถดำเนินการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> นโยบายภาครัฐ มติคณะรัฐมนตรีปี พ.ศ. ๒๕๓๘ ให้ ชสมก. ชะลอการบรรจุพนักงานใหม่ไว้ก่อน การแทรกแซงจากการเมือง
T๗ พฤติกรรมการใช้บริการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลง	<ul style="list-style-type: none"> การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นและรถส่วนบุคคล การปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้ง Work from Home ปริมาณการเดินทางที่ลดลงจากผลกระทบการแพร่ระบาดของโรคโควิด - ๑๙ 	<ul style="list-style-type: none"> วิถีชีวิตในรูปแบบใหม่ (New Normal) จำนวนผู้ใช้บริการลดลง

จากการวิเคราะห์ภารกิจและระบบการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน (As Is) เทียบกับทิศทางในอนาคต (To be) เพื่อวิเคราะห์ Gap ในการพัฒนาและปรับปรุงแนวทางในการดำเนินงานนั้น สามารถพิจารณาจากผลการดำเนินงานที่ผ่านมาและแนวทางการดำเนินยุทธศาสตร์ขององค์การ สอดคล้องกับการวิเคราะห์ SWOT เพื่อหาความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenge) และความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage) โดยการดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และดำเนินการวิเคราะห์สถานการณ์/สิ่งแวดล้อม ทำให้สามารถสรุปประเด็นเพื่อนำมากำหนดจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในส่วนนี้จึงนำประเด็นที่สรุปได้มาวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อประยุกต์พัฒนายุทธศาสตร์ที่เหมาะสมขององค์การ โดยทำการความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenge) และความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage) จากการจับคู่ประเด็นดังนี้

๑. ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage) จะเป็นการนำประเด็นจุดแข็งมาผสมผสานร่วมกับโอกาส เพื่อให้เห็นภาพแผนยุทธศาสตร์เชิงรุกได้อย่างชัดเจน

๒. ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenge) จะเป็นการนำประเด็นจุดแข็งมาผสมผสานร่วมกับจุดอ่อน จุดแข็งมาผสมผสานร่วมกับอุปสรรค และจุดอ่อนมาผสมผสานกับโอกาสเพื่อให้เห็นภาพยุทธศาสตร์เชิงรับได้อย่างชัดเจน

จากการวิเคราะห์ SWOT ข้างต้น สามารถนำมาวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อกำหนดความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenge) และความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage)

**ผลการวิเคราะห์
TOWS Matrix**

	โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
	O๑ การสนับสนุนการฟื้นฟูองค์กรโดยภาครัฐ O๒ การสนับสนุนด้านการเงินโดยภาครัฐ O๓ รัฐบาลมีนโยบายให้ทุกภาคส่วนมีการใช้ทรัพยากรหรือบูรณาการร่วมกันในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน O๔ การเติบโตของกลุ่มคนที่มีความหลากหลายในสังคม O๕ การพัฒนาและเข้าถึงได้สะดวกของเทคโนโลยี O๖ การใช้งานสมาร์ทโฟนและเทคโนโลยีดิจิทัลที่แพร่หลาย O๗ การเติบโตของสื่อสังคมออนไลน์	T๑ ความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ T๒ การได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เพียงพอ T๓ ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง T๔ สภาพการจราจรที่ติดขัดและมีความหนาแน่น T๕ การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนเกินไปของเทคโนโลยี T๖ การถูกแทรกแซงโดยหน่วยงานอื่น T๗ พฤติกรรมการใช้บริการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลง
จุดแข็ง (Strength)	ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage)	ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)
S๑ การเป็นหน่วยงานในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ S๒ ความเชี่ยวชาญการให้บริการรถโดยสารประจำทาง S๓ การให้บริการที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ S๔ อัตราค่าโดยสารมีราคาถูกกว่าระบบขนส่งสาธารณะอื่นในเขตเมือง S๕ การมีความพร้อมด้านทรัพยากรในการประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะ S๖ อยู่รอดโดยสายประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ S๗ ความสามารถในการให้บริการประชาชนที่มีความหลากหลาย	- S๓O๕ การจัดการโดยสารที่ใช้ระบบอัจฉริยะ - S๑O๓ การพัฒนาระบบการให้บริการที่สะดวกสบาย ร่วมกับภาคส่วนต่าง ๆ - S๗O๓ การพัฒนาประสิทธิภาพเส้นทางการเดินรถและการเชื่อมต่อ - S๖O๖ การปรับปรุงประสิทธิภาพอุโมงค์ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรกับชุมชน - S๒O๔ การปรับปรุงการให้บริการแก่ผู้สูงอายุ คนพิการและผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ	- S๕T๓ การจัดการโดยสารที่ใช้พลังงานสะอาด - S๒T๕ ปรับปรุงระบบการบริการรถโดยสารที่มีคุณภาพด้วยเทคโนโลยี - S๔T๕ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบชำระค่าโดยสารผ่านเทคโนโลยี - S๒T๗ การเพิ่มทักษะการบริการแก่พนักงาน
จุดอ่อน (Weaknesses)	ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)	ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)
W๑ ขอบเขตที่จำกัดในอำนาจหน้าที่ไม่มี ความครอบคลุม W๒ รถโดยสารประจำทางมีอายุการใช้งานนาน W๓ การขาดประสิทธิภาพการสื่อสารทั้งภายใน-ภายนอก W๔ การให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้านเทคโนโลยีไม่เพียงพอ W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ W๖ การมีปัญหาในระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล W๗ การมีต้นทุน ค่าใช้จ่าย และรายได้ที่ไม่สมดุล	- O๖W๑ สร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ผ่านกิจกรรมทางออนไลน์ - O๓W๒ การปรับปรุงการให้บริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นขององค์กร - O๗W๔ เน้นการสื่อสารกับผู้ใช้บริการเพื่อแก้ปัญหาอย่างทันเหตุการณ์	- W๖T๑ ปรับปรุงโครงสร้างบุคลากรให้ตอบสนองกับบทบาทที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต - W๗T๑ ผลักดันการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูและการสร้างแผนงานเพื่อเสริมการดำเนินงานอย่างยั่งยืน

บทที่ ๕

รายละเอียดแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗

๕.๑ กรอบแนวคิด

แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. เป็นการดำเนินการภายใต้บริบทสภาพแวดล้อมของประเทศไทยที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID – ๑๙ ภาวะสภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ภาวะสงคราม ภาระหนี้สินที่เพิ่มมากขึ้น อันนำไปสู่การกำหนดประเด็นสำคัญที่สามารถนำเสนอภายใต้แผนฉบับนี้ คือ การจัดการบริการรถโดยสารสาธารณะที่มีความเชื่อมั่นในความสะอาด ปลอดภัย รองรับทุกคน ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารทั่วไป นักท่องเที่ยว คนสูงอายุ และคนพิการ รวมถึงการพัฒนาประโยชน์ในการใช้บริการที่มีความคุ้มค่า เน้นการใช้เทคโนโลยีและดิจิทัลที่ทันสมัย การเป็นองค์กรอัจฉริยะ และการดำเนินงานที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมด้วย เพื่อให้การดำเนินงานให้บริการรถโดยสารสาธารณะมีศักยภาพมากขึ้น นอกจากนี้แล้ว การบริหารทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพไม่จะเป็นอยู่จอตลอดพื้นที่ทั้งภายในและภายนอกรถโดยสาร เพื่อเป็นแหล่งรายได้ที่ของหน่วยงาน การทำกิจกรรมที่ส่งเสริมการมีรายได้เพิ่ม นอกเหนือจากการเดินรถโดยสาร จะเป็นประเด็นสำคัญในแผนวิสาหกิจฉบับนี้

พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป และการต้องการบริการที่รวดเร็ว ทันใจ ตามไลฟ์สไตล์ใหม่ของประชากรในเมือง ส่งผลให้การพัฒนาเทคโนโลยี ไม่ว่าจะเป็น แอปพลิเคชัน หรือเว็บไซต์ โดยอาจมีการเพิ่มบริการและกิจกรรมที่น่าสนใจเพื่อรักษาฐานผู้ใช้บริการ เช่น กิจกรรมรถเมล์พบบแพทย์ ท่องเที่ยวหนึ่งวันกับ ขสมก. นอกจากนี้ การบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน ยกระดับการบริการ และพัฒนาทักษะของบุคลากรก็เป็นประเด็นสำคัญในแผนวิสาหกิจฉบับนี้ รวมทั้ง การพัฒนาบริการด้านตัวอิเล็กทรอนิกส์ และรถโดยสารพลังไฟฟ้า ล้วนแต่เป็นเป้าประสงค์ขององค์การในแผนวิสาหกิจนี้ด้วย ขณะที่ ชุมชนและสังคมเป็นภาคส่วนที่ทาง ขสมก. ให้ความสำคัญเสมอมา การทำกิจกรรมร่วมกับชุมชน การดูแลชุมชนให้มีความปลอดภัย รวมทั้ง การทำกิจกรรมสร้างการรู้ในองค์การ เป็นกิจกรรมที่ทางองค์การยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

การดำเนินงานของ ขสมก. จึงมีความซับซ้อนมากขึ้นกว่าเดิม ทั้งในด้านการปรับปรุงรถโดยสาร และการให้บริการ และความล่าช้าในการอนุมัติโครงการตามแผนฟื้นฟู ทุกรายการดี แผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๐) ยังคงเน้นการดำเนินการตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ และแนวนโยบายของผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการให้บริการรถโดยสารแก่ประชาชนอย่างมีคุณภาพ มีความปลอดภัย เน้นการใช้เทคโนโลยี เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ และใส่ใจในสิ่งแวดล้อม

๕.๒ พันธกิจ (Missions)

พันธกิจ คือ ข้อความที่บ่งบอกความจำเป็นในการมีอยู่ขององค์การ เป็นข้อความที่บอกว่า องค์การมีบทบาทหน้าที่อะไร ทำงานให้ใคร ขอบเขตการทำงานเป็นอย่างไร ซึ่งข้อความดังกล่าวอาจมีคำขยาย เพื่อสร้างความชัดเจนในระดับหนึ่ง โดยคำขยายควรมีความเชื่อมโยงกับประเด็นเชิงยุทธศาสตร์การให้บริการรถโดยสารประจำทาง

โดย พันธกิจในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. คือ

**มุ่งมั่นให้บริการรถโดยสารประจำทาง บริการต่อเนื่อง และบริการอื่น
ด้วยคุณภาพเพื่อประโยชน์แก่ทุกคน**

- | | |
|-------------|--|
| บริการที่ ๑ | บริการรถโดยสารประจำทาง
ประกอบบริการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่าง
กรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี
จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร |
| บริการที่ ๒ | บริการต่อเนื่อง
ประกอบบริการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบบริการขนส่งบุคคล |
| บริการที่ ๓ | บริการอื่น
ประกอบธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
โดยใช้ทรัพย์สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ |

๕.๓ วิสัยทัศน์ (Vision)

วิสัยทัศน์ คือ ภาพขององค์การที่ทุกคนใน ขสมก. ต้องการจะเป็นในปีข้างหน้า โดยวิสัยทัศน์ที่ดีควรเป็นไปได้หลักการของความโดดเด่นในเป้าหมาย สั้นกระชับซึ่งจะง่ายต่อการจดจำ สามารถเข้าใจได้ง่าย เป็นที่ยอมรับของทุกคนในองค์การว่ามีความเป็นไปได้ต่อความสำเร็จ และที่สำคัญทุกคนในองค์การอยากมีส่วนร่วมต่อความสำเร็จดังกล่าว

ขสมก. เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และมีเป้าหมายในการพัฒนาบริการเพื่อประชาชนให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งสามารถสะท้อน โดยวิสัยทัศน์ที่กำหนดในแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๗ ของ ขสมก. คือ

รถเมล์ของทุกคน

Busses for All

- หมายเหตุ :**
- “รถเมล์” ในที่นี้ เป็นตัวแทนของ บริการทั้ง ๓ (หรือเรียก ๓บ) ของ ขสมก. ตามพันธกิจ ได้แก่ บริการรถโดยสารประจำทาง บริการต่อเนื่อง และบริการอื่น
 - “ของ” ในที่นี้ เป็นตัวแทนของ การให้บริการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ รวมถึงความมุ่งมั่นขององค์กรและพนักงานในการที่จะส่งมอบบริการต่าง ๆ ซึ่งสะท้อนผ่านค่านิยมและวัฒนธรรมขององค์กร

“ทุกคน” ในที่นี้ เป็นตัวแทนของ คน ๓ กลุ่ม ได้แก่
 คนกลุ่มแรก คือ ผู้ใช้บริการในทุกระดับ ทุกช่วงวัย ทุกความหลากหลาย
 ซึ่งหมายความรวมถึง ผู้ใช้บริการทั่วไป ผู้ใช้บริการที่มีรายได้น้อย
 คนสูงอายุ เด็ก นักเรียน คนสูงอายุ คนพิการ สตรีมีครรภ์ นักท่องเที่ยว
 คนกลุ่มที่สอง คือ บุคลากรในองค์กร เจ้าหน้าที่รัฐ หน่วยงานรัฐ รัฐบาล
 คนกลุ่มที่สาม คือ ประชาชนทั่วไปที่ไม่ได้ใช้บริการของ ขสมก. แต่ได้รับ
 ผลกระทบหรือมีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ ขสมก. ทั้งทางตรง
 และทางอ้อม

๕.๔ ภารกิจ (Objectives)

ภารกิจ คือ หน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานหรือองค์การ ซึ่งถูกระบุหรือกำหนดไว้ตั้งแต่
 ช่วงก่อตั้ง อันเป็นการแสดงทิศทางและขอบเขตการดำเนินงาน โดยแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ –
 ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๐) ได้กำหนดภารกิจของ ขสมก. ไว้คือ

- (๑) ให้บริการรถโดยสารประจำทางที่ทันสมัยและเชื่อมต่อการเดินทาง
- (๒) ให้บริการธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการขนส่งบุคคล
- (๓) ให้บริการธุรกิจอื่นด้วยทรัพย์สินของ ขสมก.
- (๔) ให้บริการคุณภาพและตรงความต้องการของผู้ใช้บริการทุกระดับและทุกช่วงวัย
- (๕) ให้บริการด้วยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- (๖) ให้บริการด้วยการพัฒนาศักยภาพบุคลากร มุ่งเน้นนวัตกรรม และเป็นองค์กรดิจิทัล
- (๗) ให้บริการด้วยการคำนึงถึงชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

๕.๕ ค่านิยมร่วม (Core Value)

ค่านิยม หมายถึง ทักษะของคนหรือสังคมที่มีต่อสิ่งของ ความคิด และเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับ
 ความปรารถนา คุณค่าและความถูกต้องของสังคมนั้น ๆ เช่นค่านิยมของคนไทยที่ถือว่าความสงบสุขทางจิตใจ
 และการทำบุญให้ทาน เป็นสิ่งที่พึงปรารถนา การเคารพเชื่อฟังบิดามารดาและการกตัญญูรู้คุณเป็นสิ่งที่ควรยกย่อง

ความสำคัญของค่านิยม คือ ช่วยเสริมสร้างหลักศีลธรรม ซึ่งบุคคลจะใช้ในการพิจารณา
 การกระทำของตนอย่างมีเหตุผล ช่วยให้บุคคลตัดสินใจว่าสิ่งใดผิด สิ่งใดถูก ดีหรือไม่ดี มีคุณค่าหรือไม่มีความ
 ควรทำหรือไม่ควรทำ มีอิทธิพลเหนือบุคคลในการเลือกคบหาสมาคมกับบุคคลอื่น และเลือกกิจกรรมทางสังคม
 ซึ่งตนจะต้องเข้าไปร่วมด้วย ช่วยให้บุคคลกำหนดความคิดและแนวทางปฏิบัติ ช่วยสร้างมาตรฐาน และแบบ
 ฉบับจากการประพฤติปฏิบัติของบุคคล โดยจากการแนวนโยบายของผู้บริหาร และความรักในองค์กรของ
 บุคลากร สามารถวิเคราะห์คำร่วมของบุคลากรใน ขสมก. ได้อย่างชัดเจน โดยจะเห็นภาพแนวความคิดและ
 แนวทางปฏิบัติ อันสะท้อนภาพค่านิยม ในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. คือ



ค่านิยมร่วม

B M T A C A R E

- B Believable Service
บริการที่เชื่อถือได้
- M Modern and Digitalization
มีความทันสมัยและมุ่งสู่ยุคดิจิทัล
- T Teamwork and Alliance
ทำงานเป็นทีมและสร้างเครือข่ายทุกมิติ
- A Agility Operation and Collaboration
บริหารงานที่มีความคล่องตัว และมุ่งเน้นความร่วมมือทุกภาคส่วน
- C Customer Focus
ใส่ใจผู้ใช้บริการ
- A Active Learning
มุ่งมั่นเรียนรู้และพัฒนา
- R Responsibility for Social and Environment
รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
- E Economic and Governance
สร้างคุณค่าและยึดมั่นในธรรมาภิบาล

ซึ่งค่านิยมร่วมเหล่านี้ แสดงให้เห็นภาพเป้าหมายในการดำเนินการของ ขสมก. ที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ภารกิจ และพันธกิจอย่างชัดเจน

๕.๖ วัฒนธรรมองค์การ (Culture) หรือ คำขวัญ (Slogan)

วัฒนธรรมองค์การ หมายถึง ระบบของการมีส่วนร่วมที่เกิดจากการกระทำ ค่านิยม ความเชื่อ เจตคติ อุทิศการณ์ของสมาชิกในองค์การ รวมถึงพฤติกรรมที่มีการปฏิบัติกันอย่างสม่ำเสมอ เป็นบรรทัดฐานของกลุ่มที่คาดหวังหรือสนับสนุนให้สมาชิกปฏิบัติตาม นำมาปฏิบัติจนกลายเป็นธรรมเนียมสำหรับองค์กรนั้น โดยวัฒนธรรมองค์การหรือคำขวัญ ในแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) คือ

ขสมก. ใส่ใจ ก้าวสู่ยุคใหม่
บริหารโปร่งใส พร้อมให้บริการ

๕.๗ ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการประจำปีของ ขสมก. ในส่วนพันธกิจถึงวัฒนธรรมองค์การ

ภาพรวมของแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ในส่วนของพันธกิจ วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยมร่วม และวัฒนธรรมองค์การ (คำขวัญ) แสดงความเชื่อมโยงขององค์ประกอบต่าง ๆ



วิสัยทัศน์
(Vision)

รถเมล์ของคนทุกคน Busses for All

พันธกิจ (Missions)

มุ่งมั่นให้บริการรถโดยสารประจำทาง
บริการต่อเนื่อง และบริการอื่น
ด้วยคุณภาพเพื่อประโยชน์แก่ทุกคน

ค่านิยมองค์กร (Core Value) ภารกิจ (Objectives)

B M T A C A R E

B Believable Service

บริการที่เชื่อถือได้

M Modern & Digitalization

มีความทันสมัยและมุ่งสู่ยุคดิจิทัล

T Teamwork and Alliance

ทำงานเป็นทีมและสร้างเครือข่ายทุกมิติ

A Agility Operation and Collaboration

บริหารงานที่มีความคล่องตัวและมุ่งเน้นความร่วมมือทุกภาคส่วน

C Customer Focus

ใส่ใจผู้ใช้บริการ

A Active Learning

มุ่งมั่นเรียนรู้และพัฒนา

R Responsibility for Social and Environment

รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

E Economic and Governance

สร้างคุณค่าและยึดมั่นในธรรมาภิบาล

- ให้บริการรถโดยสารประจำทางที่ทันสมัยและเชื่อมต่อการเดินทาง

- ให้บริการธุรกิจอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการขนส่งบุคคล

- ให้บริการธุรกิจอื่นด้วยทรัพย์สินของ ขสมก.

- ให้บริการคุณภาพและตรงความต้องการของผู้ใช้บริการทุกระดับและทุกช่วงวัย

- ให้บริการด้วยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

- ให้บริการด้วยการพัฒนาศักยภาพบุคลากรมุ่งเน้นนวัตกรรมและเป็นองค์กรดิจิทัล

- ให้บริการด้วยการคำนึงถึงชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม

วัฒนธรรมองค์กร (Culture/Slogan)

ขสมก. ใส่ใจ
บริหารโปร่งใส

ก้าวสู่ยุคใหม่
พร้อมให้บริการ

๕.๘ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ขององค์การ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) หมายถึง จุดมุ่งหมายที่ชัดเจนของส่วนราชการหรือการตอบสนองต่อความสามารถในการแข่งขัน หรือประเด็นทางสังคม และข้อได้เปรียบของส่วนราชการ โดยทั่วไปวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์มักมุ่งเน้นทั้งภายนอกและภายในส่วนราชการ และเกี่ยวข้อง

จากผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ ความท้าทายทางยุทธศาสตร์ และความสามารถพิเศษขององค์กร รวมถึงผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก นำไปสู่การกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของ ขสมก. ได้ดังนี้

(๑) ขสมก. มุ่งพัฒนา ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ยกระดับ บริการหลัก (Hard Products) ขององค์กรให้ทันสมัย

ทั้งนี้ บริการหลัก (Hard Products) หมายถึง องค์ประกอบของการให้บริการรถโดยสารประจำทาง การให้บริการต่อเนื่อง และการให้บริการอื่น ที่สามารถจับต้องได้ มีตัวตนชัดเจน หรือเปลี่ยนแปลงได้ยาก อาทิเช่น รถเมล์ อยู่ ป้ายรถเมล์ เส้นทางเดินรถ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

โดย ขสมก. จะมุ่งมั่นพัฒนา ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ยกระดับ บริการหลักต่าง ๆ ข้างต้น ให้มีความทันสมัยด้วยการใช้เทคโนโลยี การเป็นดิจิทัล การใช้แนวคิดและวิธีการล่าสุด ได้อย่างมีคุณภาพ ซึ่งหมายความรวมถึง มีสมรรถนะ มีลักษณะเฉพาะ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามที่ข้อกำหนด มีความทนทาน มีความสามารถในการให้บริการ มีความสวยงาม และสามารถรับรู้ได้ถึงคุณภาพ

(๒) ขสมก. มุ่งพัฒนา ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ยกระดับ บริการสนับสนุน (Soft Products) ขององค์กรให้ทันสมัย

ทั้งนี้ บริการสนับสนุน (Soft Products) หมายถึงองค์ประกอบของการให้บริการรถโดยสารประจำทาง การให้บริการต่อเนื่อง และการให้บริการอื่น ที่ไม่สามารถจับต้องได้ ไม่มีตัวตนที่ชัดเจน หรือเปลี่ยนแปลงได้ในทุก ๆ ครั้งที่ให้บริการ อันเป็นการเสริมการให้บริการหลักให้ครบสมบูรณ์ (กล่าวคือ ถ้าไม่มีบริการหลัก ก็จะไม่เกิดบริการสนับสนุน) อาทิเช่น การจัดการเดินรถ การให้บริการของพนักงานภาคบริการ ระบบให้ข้อมูลต่าง ๆ ประสบการณ์การชำระค่าโดยสาร

โดย ขสมก. จะมุ่งมั่นพัฒนา ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ยกระดับ บริการสนับสนุนต่าง ๆ ข้างต้น เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกสบายเมื่อเข้าใช้บริการ การสร้างสรรค์ประสบการณ์ที่ดีแก่ลูกค้า ทั้งในด้านความรวดเร็ว ความพึงพอใจ และความคุ้มค่า อย่างมีคุณภาพ ซึ่งหมายความรวมถึง เชื่อถือได้ ตอบสนองความต้องการ มีความสามารถ น่าเชื่อถือ เข้าถึงได้ มีความสุภาพ ติดต่อสื่อสารได้ มีความปลอดภัย เข้าใจลูกค้า และรู้สึกได้ในบริการ

(๓) ขสมก. มุ่งพัฒนาการบริหารงานเพื่อมุ่งเป็นองค์กรที่ยั่งยืน (Sustainable Organization)

ขสมก. จะมุ่งมั่นพัฒนา ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และยกระดับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ขององค์กร ระบบบริหารจัดการภายในองค์กร การบูรณาการการทำงานกับหน่วยงานอื่น การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน การลดผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การสร้างจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อนำพาองค์กรรวมถึงเมืองไปสู่ความยั่งยืน

๕.๙ เป้าประสงค์องค์การ / เป้าหมายยุทธศาสตร์

จากการวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อการทำงานขององค์การ ไม่ว่าจะเป็นการแพร่ระบาดของ Covid – ๑๙ หรือมาตรการล็อกดาวน์ของภาครัฐ รวมถึง แผนนโยบายการเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งในด้านการขยายเส้นทางของรถไฟฟ้า และการใช้ตัวร่วม ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทาง ขสมก. นำมาวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงการดำเนินการอย่างเหมาะสม โดยแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๐) ได้กำหนดเป้าหมายเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจ ภายใต้บริบทของข้อกำหนดภาครัฐ การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูและปัจจัยแวดล้อม ล้วนแต่มุ่งเน้นให้ทาง ขสมก. มีการปรับปรุงยุทธศาสตร์ขององค์การเพื่อให้บรรลุตามพันธกิจภายใต้วัตถุประสงค์ยุทธศาสตร์ทั้ง ๓ ด้าน คือ

๑. ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย (Smart) หมายถึง ขสมก. เป็นหน่วยงานที่ให้บริการรถโดยสารประจำทาง บริการต่อเนื่อง และบริการอื่น ให้มีความทันสมัยด้วยเทคโนโลยี แนวคิดและวิธีการล่าสุด อย่างมีคุณภาพ ซึ่งหมายความรวมถึง มีสมรรถนะ มีลักษณะเฉพาะ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามข้อกำหนด มีความทนทาน มีความสามารถในการให้บริการ มีความสวยงาม และสามารถรับรู้ได้ถึงคุณภาพ

๒. ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย (Convenience) หมายถึง ขสมก. เป็นหน่วยงานที่บริการประชาชน จากเสริมการให้บริการหลักขององค์กร เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกสบายเมื่อเข้าใช้บริการ ทั้งในด้านความรวดเร็ว ความพึงพอใจ และความคุ้มค่า อย่างมีคุณภาพ ซึ่งหมายความรวมถึง เชื่อถือได้ ตอบสนองความต้องการ มีความสามารถ เข้าถึงได้ มีความสุภาพ ติดต่อสื่อสารได้น่าเชื่อถือ มีความปลอดภัย เข้าใจลูกค้า และรู้สึกได้ในบริการ

๓. ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์กรที่ยั่งยืน (Sustainable) หมายถึง ขสมก. มุ่งมั่นพัฒนาการบริหารงานเพื่อมุ่งเป็นองค์กรที่ยั่งยืน ทั้งกับตัวองค์กรและสังคม ผ่านความมุ่งมั่นในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การสร้างสรรค้ประสพการณ์ที่ดีแก่ลูกค้า การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การสร้างจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี

วัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการให้ทั้ง ๓ ด้านนี้ ยังคงอยู่ภายใต้การประสานการให้บริการที่เชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางด้านอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็น การขนส่งทางราง และการขนส่งทางน้ำ โดยสามารถนำไปกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะดำเนินการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ รวมทั้งเป้าหมายยุทธศาสตร์ ได้ดังแสดงในหัวข้อต่อไป

๕.๑๐ ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) หมายถึง ประเด็นหลักที่องค์กรต้องคำนึงถึงต้องพัฒนา ต้องมุ่งเน้น ประเด็นยุทธศาสตร์นี้ สามารถทำได้โดยการนำพันธกิจแต่ละข้อมาพิจารณาว่าในพันธกิจแต่ละข้อนั้นหน่วยงานต้องการดำเนินการในประเด็นใดเป็นพิเศษ และหลังจากได้ดำเนินการดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ต้องการให้เกิดผลการเปลี่ยนแปลงในทิศทางใด ประเด็นยุทธศาสตร์ ของ ขสมก. มี ๓ ด้าน ได้แก่

- (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย
- (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย
- (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์กรที่ยั่งยืน

ซึ่งประเด็นยุทธศาสตร์มีรายละเอียดเบื้องต้น ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับการให้บริการหลักที่ทันสมัย

เป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการพัฒนาคุณภาพการให้บริการหลัก ทั้งในด้านจำนวนรถโดยสารประเภทรถโดยสารที่ใช้พลังงานสะอาด การใช้ระบบอัจฉริยะเพื่อใช้ในการเดินรถโดยสาร การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับการให้บริการ รวมทั้งรองรับการให้บริการผู้สูงอายุ การปรับปรุงประสิทธิภาพเส้นทาง การเดินรถโดยสาร การพัฒนาพื้นที่จอดรถและท่ารถโดยสาร การปรับปรุงมาตรฐานการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง เพื่อความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการ

เป้าประสงค์/เป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ ๑ :

ขสมก. เป็นหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพในการให้บริการรถโดยสารประจำทาง การให้บริการต่อเนื่อง และการให้บริการอื่น ที่ทันสมัยได้อย่างมีคุณภาพ

ตัวชี้วัดหลักของยุทธศาสตร์ที่ ๑:

G๑ มีการใช้รถเมล์ EV ไม่น้อยกว่า ๕๐% ของรถโดยสารทั้งหมด (เศรษฐกิจ)

G๒ มีรถโดยสารให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ เป็นมิตรกับชุมชน และมีการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ไม่น้อยกว่า ๒ แห่ง (สังคม)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับการให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย

เป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการพัฒนาการให้บริการที่คำนึงถึงการบริหารการเดินรถที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบชำระค่าโดยสารที่ตอบโจทย์ เพิ่มความสะดวกและประหยัดแก่ผู้ใช้บริการ พัฒนาทักษะการบริการให้แก่พนักงานภาคบริการ (พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร) เพิ่มประสิทธิภาพการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ด้วยระบบเทคโนโลยี ยกระดับการให้บริการที่มีความปลอดภัย และพัฒนาแนวทางการแก้ไขปัญหาให้แก่ผู้ใช้บริการอย่างรวดเร็ว

เป้าประสงค์/เป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ ๒ :

ขสมก. เป็นหน่วยงานที่ให้บริการผู้ใช้บริการ ด้วยเทคโนโลยีที่ประสานความเชี่ยวชาญของพนักงาน เพื่อความสะดวกสบายของผู้ใช้บริการได้อย่างมีคุณภาพ

ตัวชี้วัดหลักของยุทธศาสตร์ที่ ๒:

G๓ มีระบบการชำระค่าโดยสารและระบบสื่อสารกับผู้ใช้บริการด้วยเทคโนโลยีที่สร้างความสะดวกสบายให้กับผู้ใช้บริการ อย่างน้อยอย่างละ ๑ ระบบ (เศรษฐกิจ)

G๔ พนักงานภาคบริการได้รับการพัฒนาทักษะการให้บริการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ของพนักงานภาคบริการทั้งหมด (สังคม)

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับการบริหารงานและองค์กรที่ยั่งยืน

เป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการพัฒนาการบริหารภายในขององค์กร เพื่อเชื่อมต่อการให้บริการภายนอก การจัดการองค์การทั้งทางด้านทรัพยากรบุคคล สารสนเทศและความปลอดภัยด้านไซเบอร์ ประสิทธิภาพการกำกับดูแลองค์การให้ด้านต่าง ๆ เช่น ความเสี่ยง การบริหารงานตลาด การตอบสนองความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การจัดการด้านนวัตกรรม การจัดการด้านรายได้และค่าใช้จ่าย การประสานความร่วมมือกับภาคส่วนอื่น ๆ รวมทั้งส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)

เป้าประสงค์/เป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ ๓ :

ขสมก. เป็นหน่วยงานที่มีการบริหารงานอย่างเป็นระบบ ได้รับการประเมินผ่านเกณฑ์ต่าง ๆ ในระดับที่ดี พร้อมกับการที่บุคลากรขององค์กรได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ตัวชี้วัดหลักของยุทธศาสตร์ที่ ๓:

G๕ มีระบบการทำงานและการปฏิบัติงานที่เชื่อมต่อหรือปรับสู่เทคโนโลยีและดิจิทัล อย่างน้อยร้อยละ ๘๐ ของระบบการจัดการภายในองค์กร (เทคโนโลยี)

G๖ มี CSR เพื่อชุมชน/ดูแลชุมชนรอบข้างอย่างน้อย ๔ โครงการ (สังคม วัฒนธรรม)

จากเป้าประสงค์หลักขององค์กรและเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ทั้ง ๓ ด้าน ขสมก. สามารถนำมาพัฒนากลยุทธ์และโครงการที่สามารถดำเนินการในแผนวิสาหกิจได้

๕.๑๑ ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

สำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ จะมีขั้นตอนจากการนำความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์และความสามารถพิเศษขององค์กร มากำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) หลังจากนั้นนำมาพิจารณาความสมดุลระหว่างองค์ประกอบที่สำคัญได้แก่

- (๑) โอกาสระยะสั้นและระยะยาว ตามที่ได้วิเคราะห์ข้างต้น
- (๒) ความท้าทายระยะสั้นและระยะยาว ตามที่ได้วิเคราะห์ข้างต้น
- (๓) ความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย ตามที่ได้วิเคราะห์ข้างต้น
- (๔) ปัจจัยเสี่ยง/อุปสรรคที่เกิดขึ้น ตามที่ได้วิเคราะห์ข้างต้น

รวมทั้งตรวจสอบความสอดคล้องกับองค์ประกอบสำคัญอื่น ๆ ได้แก่

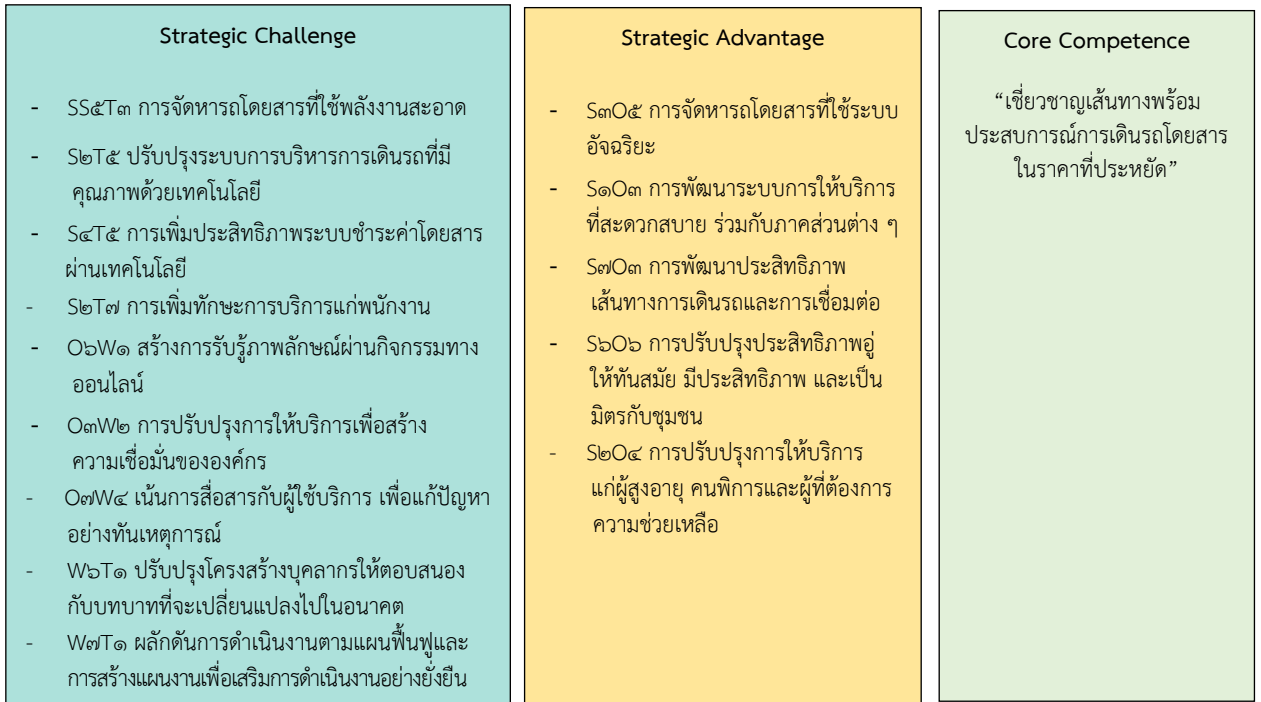
(๑) นวัตกรรมและเทคโนโลยี พบว่า ขสมก. เป็นองค์กรที่แสวงหาโอกาสในการสร้างนวัตกรรมโดยการใช้เทคโนโลยี เพื่ออำนวยความสะดวกให้บริการ อาทิ การใช้ระบบอัจฉริยะในการจัดการเดินรถโดยสาร การเสริมเทคโนโลยีในระบบชำระค่าโดยสาร และการจัดการภายในขององค์กร

(๒) ปัจจัยขับเคลื่อนมูลค่า พบว่า ขสมก. มีความใส่ใจชุมชนและสิ่งแวดล้อม และมีแนวทางการบริหารที่เน้นความยั่งยืน

(๓) ความสามารถในการปรับตัวขององค์กร พบว่า ขสมก. มีความเชี่ยวชาญในการเดินรถโดยสาร ตอบสนองกับทุกเหตุการณ์ เช่น การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภค และการดำเนินงานตามมาตรการด้านสาธารณสุข

(๔) แผนแม่บทในการดำเนินงาน พบว่า ขสมก. ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงของแผนวิสาหกิจกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ/กระทรวงที่เกี่ยวข้อง แผนบริหารความเสี่ยง แผนนวัตกรรม แผนบริหารลูกค้าและตลาด แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้เสีย และแผนบริหารจัดการด้านดิจิทัลและเทคโนโลยีสารสนเทศ

ได้แผนภาพการวิเคราะห์วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) ที่สอดคล้อง/สมมูลกับองค์ประกอบสำคัญ รวมทั้ง การนำความเชื่อมโยงดังกล่าว ไปกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ ดังแสดงในภาพ



เป้าประสงค์องค์การ

เป้าหมายยุทธศาสตร์

การให้บริการหลักที่ทันสมัย

เป็นหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพในการให้บริการด้วยรถโดยสารที่ทันสมัย

การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย

เป็นหน่วยงานที่บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีประสานความเชี่ยวชาญของพนักงาน

การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน

เป็นหน่วยงานที่มีการบริหารงานภายในอย่างเป็นระบบ ให้ความสำคัญกับภาคส่วนต่าง ๆ

สมดุล

สอดคล้อง

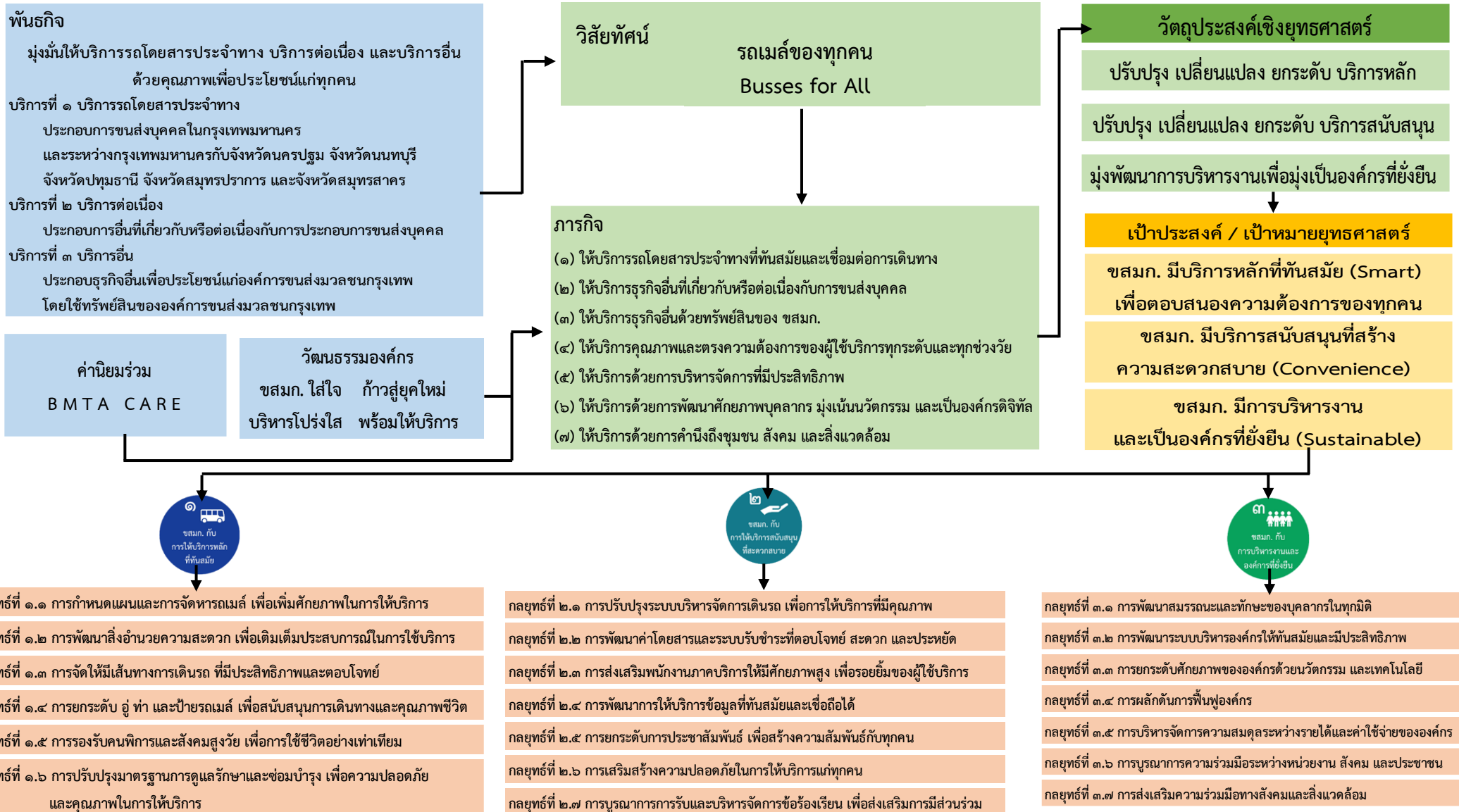
โอกาส SR&LR	ความท้าทาย SR&LR
<ul style="list-style-type: none"> - การเติบโตทางเทคโนโลยี - ความใส่ใจสิ่งแวดล้อม - การขยายโครงข่ายขนส่ง - การขยายตัวของเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - การปรับบทบาทการเดินรถโดยสาร - การจราจรติดขัด - สังคมผู้สูงอายุ - การขยายตัวของเมือง - ความไม่แน่นอนของนโยบายรัฐ - กฎระเบียบไม่ทันสมัย - เศรษฐกิจถดถอย

นวัตกรรม/เทคโนโลยี	ปัจจัยขับเคลื่อนมูลค่า
<ul style="list-style-type: none"> - เทคโนโลยีเพื่อการบริการ - การติดต่อสื่อสารรวดเร็ว ต้นทุนต่ำ - การใช้ระบบอัจฉริยะ - 	<ul style="list-style-type: none"> - การให้ความใส่ใจชุมชนและสิ่งแวดล้อม - การให้ความสำคัญกับความยั่งยืน

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความเสี่ยง
<ul style="list-style-type: none"> - การเลี้ยงตนเองได้ - ภาพลักษณ์ดี - การให้บริการที่มีคุณภาพ - ใส่ใจชุมชน - ทำธุรกิจอย่างเป็นธรรม เท่าเทียม - พัฒนาบุคลากร - มีเทคโนโลยีและนวัตกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> - การขาดทุนต่อเนื่อง - ขาดการพัฒนาทักษะพนักงาน - ความไม่เท่าทันเทคโนโลยี - รถโดยสารเก่า ไม่ทันสมัย

ความสามารถ	แผนแม่บท
<ul style="list-style-type: none"> - การสื่อสารภายใต้การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภค - ความเชี่ยวชาญการเดินรถ 	<ul style="list-style-type: none"> - แผนยุทธศาสตร์ชาติ/กระทรวงที่เกี่ยวข้อง - แผนบริหารความเสี่ยง แผนนวัตกรรม แผนบริหารลูกค้าและตลาด แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้เสีย และแผนบริหารจัดการด้านดิจิทัลและเทคโนโลยีสารสนเทศ

ความเชื่อมโยงวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่สอดคล้อง/สมดุลกับองค์ประกอบสำคัญ



๕.๑๑.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย

สำหรับ ขสมก. ที่มุ่งเน้นการให้บริการประชาชน ครอบคลุมกลุ่มประชาชนทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการทั่วไป กลุ่มผู้มีรายได้น้อย และกลุ่มคนพิการ เพื่อให้ได้รับการบริการที่มีคุณภาพ และมีความปลอดภัย ด้วยราคาค่าบริการที่ยอมรับได้ ดังนั้น ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการพัฒนาพัฒนาการ ให้บริการที่มีคุณภาพ ทั้งในด้านจำนวนรถโดยสาร ประเภทรถโดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวกบนรถโดยสาร เส้นทาง การเดินทาง การยกระดับ อุ้ ทำ และป้ายรถเมล์ การรองรับคนพิการและสังคมสูงวัย และการปรับปรุง มาตรฐานการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลัก ที่ทันสมัย โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาการให้บริการ ทั้งทางด้านการจัดการรถ ที่มีจำนวนพอเพียง ใช้พลังงานสะอาด ควบคุมระบบอัจฉริยะ การปรับปรุงรถโดยสารที่มีอยู่ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นมาตรฐานการให้บริการ รองรับการใช้บริการรถ Wheel chair ยกระดับการให้บริการที่ตอบโจทย์ ความต้องการของประชาชนทุกกลุ่มได้

นอกจากนี้แล้ว การบริหารเส้นทางรถใหม่ เพื่อรองรับการขยายเส้นทางของรถไฟฟ้า การปรับลดเส้นทางที่มีความต้องการใช้บริการลดลงหรือมีความทับซ้อนในเส้นทาง การปรับเปลี่ยน การให้บริการให้เหมาะสมกับความต้องการใช้บริการในเส้นทางรถที่แตกต่างกัน ล้วนแต่เป็นการ ตอบสนองปรับเปลี่ยน และพัฒนาการให้บริการ ภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID – ๑๙ การยกระดับอุ้ ทำ และป้ายรถเมล์ เพื่อสนับสนุนการเดินทางและคุณภาพชีวิต พร้อมปรับปรุงมาตรฐาน การดูแลรักษาและซ่อมบำรุง เพื่อความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการ จากแนวคิดข้างต้นทาง ขสมก. สามารถนำมาพิจารณาจำแนกมาเป็นกลยุทธ์ (Strategy) ภายใต้อายุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ ๑.๑ การกำหนดแผนและการจัดการรถเมล์เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ

๑. โครงการเช่ารถโดยสารไฟฟ้า

กลยุทธ์ที่ ๑.๔ การยกระดับ อุ้ ทำ และป้ายรถเมล์ เพื่อสนับสนุนการเดินทางและคุณภาพชีวิต

๒. โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

๓. โครงการพัฒนาปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการ และระบบสาธารณูปโภค เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี

โครงการย่อยที่ ๓.๑ รายการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ ชั้น ๓ – ๔ (อุ้แซมต้า)

โครงการย่อยที่ ๓.๒ รายการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาสำนักงาน

โครงการย่อยที่ ๓.๓ รายการปรับปรุงพื้นที่อุ้สวนสยามเพื่อสร้างศูนย์อาหาร

และนันทนาการ

โครงการย่อยที่ ๓.๔ รายการสร้างต่อเติมห้องสุขา

โครงการย่อยที่ ๓.๕ รายการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นที่ลานจอดรถอุ้ข้างเอราวัณ ๒

โครงการย่อยที่ ๓.๖ รายการทำหลังคาโครงเหล็กพร้อมมุงหลังคาและทาสีใหม่

ภายในและภายนอกที่ทำการ สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔

และที่ทำการกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ อุ้คลองเตย

โครงการย่อยที่ ๓.๗ รายการปรับปรุงห้องน้ำพนักงาน

โครงการย่อยที่ ๓.๘ รายการปรับปรุงหลังคาตึก อาคารสำนักงานเขต (ริ้วและติดตั้ง)

โครงการย่อยที่ ๓.๙ รายการปรับปรุงระบบไฟฟ้า และระบบสื่อสาร ภายในอาคาร

และโรงจอดรถ

โครงการย่อยที่ ๓.๑๐ รายการปรับปรุงท่าปล่อยรถ

โครงการย่อยที่ ๓.๑๑ รายการปรับปรุงแก้ไขบ่อบำบัดน้ำเสีย

โครงการย่อยที่ ๓.๑๒ รายการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นที่คอนกรีตลานจอดรถโดยสาร
ในส่วนชำระ

โครงการย่อยที่ ๓.๑๓ รายการขยายพื้นที่ลานจอดรถอยู่ไร่เชิง

โครงการย่อยที่ ๓.๑๔ รายการปรับปรุงทาสีกำแพงรั้วอุทิศบางบัวทอง

โครงการย่อยที่ ๓.๑๕ รายการปรับปรุงแก้ไขห้องน้ำอู่กำแพงเพชร

กลยุทธ์ที่ ๑.๖ การปรับปรุงมาตรฐานการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพ
ในการให้บริการ

๔ โครงการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานให้มีประสิทธิภาพ

โครงการย่อยที่ ๔.๑ รายการซ่อมบำรุงเครื่องปรับอากาศอายุการใช้งานเกิน ๑๐ ปี
หรือซื้อใหม่

โครงการย่อยที่ ๔.๒ รายการซ่อมบำรุงเครื่องปริ้นเตอร์/เครื่องโรเนียว

โครงการย่อยที่ ๔.๓ รายการปรับปรุงซ่อมแซมอุปกรณ์สำนักงาน

๕.๑๑.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย

ไลฟ์สไตล์การใช้ชีวิตใหม่ของผู้ใช้บริการในยุค New Normal ส่งผลให้ ขสมก. ต้องมีการปรับ
การให้บริการที่เน้นตอบโจทย์ผู้ใช้บริการในด้านความสะดวกสบายมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการบริหารการเดินทาง
ด้วยระบบอัจฉริยะ การประยุกต์ใช้ประโยชน์จาก GPS การเพิ่มความสะดวกในการชำระค่าบริการ การเสริม
ทักษะต่าง ๆ และพัฒนาคุณภาพชีวิตให้แก่พนักงานภาคบริการ เพื่อให้เกิดการส่งต่อการบริการที่ดีแก่
ผู้ใช้บริการได้ ภายใต้ความต้องการที่หลากหลายของผู้ใช้บริการ ขสมก. จำเป็นที่จะต้องมีการสื่อสารทั้งทางตรง
และทางอ้อม ด้วยข้อมูลที่มีความทันสมัย และน่าเชื่อถือ ทำการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้เกิด
ความพึงพอใจเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ การบูรณาการการรับและบริหารจัดการข้อร้องเรียน จะช่วยให้การ
ดำเนินงานขององค์การมีความเข้มแข็งมากขึ้นได้

อย่างไรก็ดี ปัญหาระหว่างการให้บริการแก่ผู้โดยสารมักเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้
โดยเฉพาะปัญหาที่ไม่ได้เกิดจากการให้บริการ อาทิ อุบัติเหตุบนท้องถนน การแพร่ระบาดของโรค และการเกิด
อาชญากรรมบนรถโดยสาร สิ่งเหล่านี้ทำให้ ขสมก. จำเป็นต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
ที่สามารถใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาระหว่างการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการพัฒนาการให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย ทั้งใน
ด้านการบริหารการเดินทาง ระบบชำระค่าโดยสาร ทักษะพนักงานภาคบริการ ช่องทางการสื่อสาร รวมถึง สิ่ง
อำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยบนรถโดยสาร จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การ
ให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อ
การบริการ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการบริการ ตลอดจน พัฒนาความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุ
และอาชญากรรมที่เกิดขึ้น สามารถนำมาพิจารณาจำแนกมาเป็นกลยุทธ์ (Strategy) ภายใต้ยุทธศาสตร์สำคัญ
ได้แก่

กลยุทธ์ที่ ๒.๑ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการการเดินทางเพื่อการให้บริการที่มีคุณภาพ

๕. โครงการเช่า GPS

กลยุทธ์ที่ ๒.๓ การส่งเสริมพนักงานภาคบริการให้มีศักยภาพสูงเพื่อรอยยิ้มของผู้ใช้บริการ

๖. โครงการพัฒนาทักษะการให้บริการ และการจัดการปัญหาเฉพาะหน้า

๗. โครงการจอดทุกป้ายอย่างปลอดภัยเพื่อส่งและรับทุกคน

๘. โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗

กลยุทธ์ที่ ๒.๔ การพัฒนาการให้บริการข้อมูลที่ทันสมัยและเชื่อถือได้

๙. โครงการจ้างพัฒนาและปรับปรุงระบบเว็บไซต์ ขสมก.

กลยุทธ์ที่ ๒.๕ การยกระดับการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน

๑๐. โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์องค์การ

๑๑. โครงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบคอลเซ็นเตอร์

กลยุทธ์ที่ ๒.๖ การเสริมสร้างความปลอดภัยในการให้บริการแก่ทุกคน

๑๒. โครงการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง

๑๓. โครงการเช่า CCTV

๕.๑๑.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน

ขสมก. เป็นองค์การที่ให้ความใส่ใจต่อผู้ใช้บริการ ประชาชน ชุมชน และสังคม โดยการทำดำเนินงานขององค์การนั้นมุ่งเน้นการสร้างประโยชน์ให้กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง สามารถเป็นองค์การที่ประชาชนพึงพิงได้ในช่วงที่เกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ดังนั้น การพัฒนาองค์การให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืนจึงมีความจำเป็นอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ ขสมก. จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากร ปรับการบริหารจัดการองค์การให้มีความทันสมัย มีการสร้างนวัตกรรมและเทคโนโลยี ซึ่งจะช่วยให้องค์การมีศักยภาพต่อการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ภาวะทางการเงินด้านรายได้ และรายจ่ายก็เป็นหนึ่งประเด็นที่ทางองค์การจะดำเนินการพิจารณา รวมทั้งการบูรณาการความร่วมมือระหว่างชุมชนและสังคม ความใส่ใจสิ่งแวดล้อม ก็เป็นหนึ่งในภารกิจขององค์การด้วย

ดังนั้น ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน ทั้งในด้านทรัพยากรบุคคล ระบบบริหารองค์การ การใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี การบริหารรายได้ การสร้างความร่วมมือกับชุมชนและสังคม รวมทั้ง การใส่ใจสิ่งแวดล้อม จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการดำเนินงานทั้งภายในองค์การและภายนอก สามารถนำมาพิจารณาจำแนกมาเป็นกลยุทธ์ (Strategy) ภายใต้ยุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ ๓.๑ การพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากรในทุกมิติ

๑๔. โครงการพัฒนาทักษะความรู้สู่พนักงานทุกระดับ

โครงการย่อยที่ ๑๔.๑ แผนพัฒนารายบุคคล (ID)

โครงการย่อยที่ ๑๔.๒ แผนการบริหารผลการปฏิบัติงาน (PM)

โครงการย่อยที่ ๑๔.๓ แผนการพัฒนาองค์การ (OD)

โครงการย่อยที่ ๑๔.๔ แผนพัฒนาอาชีพ (CD)

โครงการย่อยที่ ๑๔.๕ ฝึกอบรม เขต (EVM)

โครงการย่อยที่ ๑๔.๖ ฝึกอบรมของ สกม.

กลยุทธ์ที่ ๓.๒ การพัฒนาระบบบริหารองค์การให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

๑๕. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก.

๑๖. โครงการยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลที่ดีและการบริหารความเสี่ยง

กลยุทธ์ที่ ๓.๓ การยกระดับศักยภาพขององค์กรด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี

๑๗. โครงการดูแลบำรุงรักษาทรัพยากรเทคโนโลยีสารสนเทศ

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑ รายการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์ พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง

โครงการย่อยที่ ๑๗.๒ เช่าใช้บริการสื่อสารสัญญาณความเร็วสูง MPLS+MPLS กปด.

และ MPLS เขตการเดินรถ และ MPLS ที่ DR Site

โครงการย่อยที่ ๑๗.๓ รายการเช่าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานจากภายนอก
SSL VPN

โครงการย่อยที่ ๑๗.๔ การเช่าอุปกรณ์บริหารและจัดการ IP Address Management

โครงการย่อยที่ ๑๗.๕ เช่าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย จำนวน ๑๐๐ ชุด

โครงการย่อยที่ ๑๗.๖ รายการเช่าระบบ Leascd Line Internet พร้อมอุปกรณ์
กระจายสัญญาณแบบไร้สาย

โครงการย่อยที่ ๑๗.๗ รายการค่าเช่าเครื่อง Face Scan ๔๘ ชุด และ UPS

โครงการย่อยที่ ๑๗.๘ รายการเช่าระบบ Cloud (Server ERP)

โครงการย่อยที่ ๑๗.๙ เช่า Server (DR) Databasr

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๐ เช่าคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง
(เช่าใหม่ PC ๓๐๐ เครื่อง)

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๑ เช่า Mail gateway

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๒ เช่า Switch ๑๐๐ ชุด

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๓ เช่า Sever (DR) ERP

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๔ ระบบ Security Information Event Management

กลยุทธ์ที่ ๓.๔ การผลักดันการฟื้นฟูองค์กร

๑๘. โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและบุคลากร

กลยุทธ์ที่ ๓.๕ การบริหารจัดการความสมดุลระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร

๑๙. โครงการว่าจ้างที่ปรึกษา

โครงการย่อยที่ ๑๙.๑ จ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

โครงการย่อยที่ ๑๙.๒ จ้างที่ปรึกษาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (in house)

เพื่อการศึกษาและวิเคราะห์ประเมินผลโครงการ

กลยุทธ์ที่ ๓.๗ การส่งเสริมความร่วมมือทางสังคมและสิ่งแวดล้อม

๒๐. โครงการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)

บทที่ ๖

แผนงาน/โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่สำคัญในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ของ ขสมก. มีรายละเอียดดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย

กลยุทธ์ที่ ๑.๑ การกำหนดแผนและการจัดการโดยสารเพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ

โครงการที่ ๑ โครงการเช่ารถโดยสารไฟฟ้า

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ปัจจุบันองค์การกำลังเผชิญกับปัญหาการโดยสารที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรม หรือพังเสียหาย อันเป็นผลจากการที่รถโดยสารส่วนมากมีอายุการใช้งานที่ยาวนานเกินควรอันเป็นเหตุทำให้ องค์การมีรถโดยสารไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ คุณภาพการให้บริการลดลง และการเกิดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถโดยสารสูงกว่าที่ควรเป็น ดังนั้น องค์การจึงจำเป็นต้องจัดการโดยสารใหม่ในรูปแบบของรถโดยสารไฟฟ้า (EV) ซึ่งเป็นรูปแบบของยานพาหนะทางเลือกใหม่ในรูปแบบของพลังงานทดแทน ซึ่งเป็นที่นิยมในปัจจุบัน เพื่อให้มีปริมาณรถที่เหมาะสมกับการให้บริการมีความทันสมัยทั้งในด้านของเทคโนโลยี พลังงาน การใช้ชีวิต สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงมีความสอดคล้องกับหลักการพัฒนาเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (BCG) ในด้านเศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) และแนวคิดการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (ESG) ในด้านสิ่งแวดล้อม
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อจัดการโดยสารไฟฟ้า (EV) ที่มีรูปแบบและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ๒. เพื่อลดภาระการซ่อมบำรุงรถโดยสาร ๓. เพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้น ช่วยลดปัญหาการเกิดข้อร้องเรียน ๔. ช่วยลดภาวะโลกร้อนและสนับสนุนการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความสะดวกปลอดภัย ในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง

รายการ	รายละเอียด
	๒. ตอบสนองนโยบายภาครัฐด้านการใช้ยานยนต์พลังงานสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และลดการใช้พลังงานที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในทุกมิติ และเป็นยานยนต์ที่รองรับการให้บริการสำหรับทุกคน อย่างเท่าเทียม (Accessibility For All) ๓. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีรถโดยสารปรับอากาศที่ใช้พลังงานสะอาดทดแทนรถโดยสารประจำทางเดิม ๔. ลดต้นทุนในการบริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสาร
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) จัดหารถโดยสารไฟฟ้า (EV) ผลลัพธ์ (Outcome) ได้รถโดยสารไฟฟ้า (EV) ที่มีรูปแบบและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักแผนงาน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน (ล้านบาท)	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ได้รับรถมาให้บริการครบตามจำนวนที่กำหนด
๘. ตัวชี้วัด	ลงนามในสัญญาในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๗
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) ล่าช้าเนื่องจากคณะกรรมการต้องพิจารณารายละเอียดและคุณลักษณะเฉพาะของรถโดยสารให้ครอบคลุม

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน	■											
๒	นำเสนอ ผอ.ก.อนุมัติร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคาและราคากลาง		■										
๓	นำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะและราคากลางประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลาง และ ชสมก.			■									
๔	คณะกรรมการประชุมพิจารณาความเห็นสาธารณชน												
	- ไม่มีผู้วิจารณ์ ให้ดำเนินการต่อไป												
	- มีผู้วิจารณ์ - ไม่แก้ไขให้นำเสนอ ผอ. ก.อนุมัติและดำเนินการต่อไป												
	- มีผู้วิจารณ์ - มีแก้ไข คณะกรรมการประชุมพิจารณาแก้ไขและนำเสนอ ผอ. ก.อนุมัติร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคากลางอีกครั้ง												
๕	นำร่างขอบเขตของงานและเอกสารประกวดราคาและราคากลางประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลางและ ชสมก. อีกครั้ง												
๕	ขออนุมัติ ผอ.ก. และแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลในระบบ e-GP						■						
๖	เผยแพร่ประกาศประกวดราคาทางระบบ e-GP							■					
๗	ผู้ยื่นเสนอราคา เข้าเสนอราคาในระบบ e-GP								■				
๘	คณะกรรมการประชุมพิจารณาผลการเสนอราคา									■			
๙	รายงานผลการพิจารณาการเสนอราคาต่อ ผอ.ก. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเพื่ออนุมัติ										■		
๑๐	ประกาศผลผู้ชนะ/ชี้แจงกรณีมีการอุทธรณ์ (หากมีผู้อุทธรณ์ผล)											■	
๑๑	แจ้งทำสัญญาให้ผู้ชนะการเสนอราคา												■
๑๒	ลงนามในสัญญา												■
๑๓	ดำเนินการตามสัญญา												■
๑๔	รับมอบรถโดยสาร (ภายใน ๑๘๐ วัน หลังจากลงนามในสัญญา)												■

ดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๘

กลยุทธ์ที่ ๑.๔ การยกระดับ อุ้ ท้ารถและป้ายหยุดรถประจำทางเพื่อสนับสนุนการเดินทางและคุณภาพชีวิต
 โครงการที่ ๒ โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	การพัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจเป็นหนึ่งใน การเพิ่มความสามารถในการเลี้ยงตนเองโดย ชสมก. สามารถนำพื้นที่อุ้จอตรถโดยสารซึ่งเป็นพื้นที่กรรมสิทธิ์และที่เช่าซึ่งบางแห่งอยู่ในพื้นที่ที่มีความเจริญมาก ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย และอยู่ติดกับพื้นที่เชิงพาณิชย์อื่น ๆ เช่น สถานศึกษา คอนโดมิเนียม หมู่บ้าน และศูนย์การค้า มาเพิ่มมูลค่าหรือสร้างรายได้ให้แก่ ชสมก.
๒. วัตถุประสงค์	พัฒนาพื้นที่อุ้ให้เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การพัฒนาพื้นที่อุ้จอตรถโดยสารจะทำให้การใช้ทรัพยากรของ ชสมก. ในส่วนของอุ้จอตรถโดยสาร เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดส่งผลต่อรายได้ที่เพิ่มขึ้นของ ชสมก.
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ได้พื้นที่อุ้ที่ไปใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ในรูปแบบโครงการแบบผสม (Mixed Use) ซึ่งสร้างรายได้ให้แก่ ชสมก. ผลลัพธ์ (Outcome) ชสมก. มีช่องทางสร้างรายได้ที่มั่นคงเพิ่มมากขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักแผนงาน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน (ล้านบาท)	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ได้อุ้ซึ่งมีการนำพื้นที่ไปใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์
๘. ตัวชี้วัด	ได้อุ้ซึ่งมีการนำพื้นที่ไปใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ ๑ แห่ง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การออกแบบ TOR ที่ดีต้องคำนึงถึงโอกาสเชิงธุรกิจของผู้พัฒนาโครงการ โดยไม่ก่ออุปสรรคทั้งในการออกแบบและดำเนินโครงการ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน	■											
๒	นำเสนอ ผอ.ก.อนุมัติร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคาและราคากลาง		■										
๓	นำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะและราคากลางประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลาง และ ชสมก.		■										
๔	คณะกรรมการประชุมพิจารณาความเห็นสาธารณชน			■	■								
	- ไม่มีผู้วิจารณ์ ให้ดำเนินการต่อไป												
	- มีผู้วิจารณ์ - ไม่แก้ไขให้นำเสนอ ผอ. ก.อนุมัติและดำเนินการต่อไป												
	- มีผู้วิจารณ์ - มีแก้ไข คณะกรรมการประชุมพิจารณาแก้ไขและนำเสนอ ผอ. ก.อนุมัติร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคากลางอีกครั้ง												
๕	นำร่างขอบเขตของงานและเอกสารประกวดราคาและราคากลางประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลางและ ชสมก. อีกครั้ง												
๕	ขออนุมัติ ผอ.ก. และแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลในระบบ e-GP				■								
๖	เผยแพร่ประกาศประกวดราคาทางระบบ e-GP					■							
๗	ผู้ยื่นเสนอราคา เข้าเสนอราคาในระบบ e-GP						■						
๘	คณะกรรมการประชุมพิจารณาผลการเสนอราคา						■						
๙	รายงานผลการพิจารณาการเสนอราคาต่อ ผอ.ก. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเพื่ออนุมัติ							■					
๑๐	ประกาศผลผู้ชนะ/ชี้แจงกรณีมีการอุทธรณ์ (หากมีผู้อุทธรณ์ผล)							■					
๑๑	แจ้งทำสัญญาให้ผู้ชนะการเสนอราคา							■					
๑๒	ลงนามในสัญญา							■					
๑๓	ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่								■	■	■	■	■

โครงการที่ ๓ โครงการพัฒนาปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการ และระบบสาธารณูปโภค เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี
โครงการย่อยที่ ๓.๑ รายการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ ชั้น ๓ - ๔ (อู่แสมดำ)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยสำนักพัฒนาบุคลากร มีสถานที่ทำการอยู่ที่ ชั้น ๓ และห้องอบรม-สัมมนา ชั้น ๔ ณ อาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ อู่แสมดำ แต่เนื่องจากอาคารดังกล่าวมีอายุงานใช้งานมานานหลายปี สำนักพัฒนาบุคลากรจึงเสนอให้ที่ปรึกษาขององค์กร (In house) ออกแบบพื้นที่ใช้ประโยชน์ของห้องอบรม ห้องทำงาน และอื่นๆ เพื่อพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ให้มีความพร้อมและทันสมัยเกิดประโยชน์สูงสุดกับองค์กร
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ห้องอบรม-สัมมนา ชั้น ๔ และสถานที่ทำงาน ชั้น ๓ ของสำนักพัฒนาบุคลากร อู่แสมดำ ๒. เพื่อให้สำนักพัฒนาบุคลากร เป็นหน่วยงานที่ทันสมัยและมีความพร้อมในการฝึกอบรมพนักงาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. สำนักพัฒนาบุคลากร ได้พัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ห้องอบรม-สัมมนา ชั้น ๔ และสถานที่ทำงาน ชั้น ๓ ของสำนักพัฒนาบุคลากร อู่แสมดำ ๒. สำนักพัฒนาบุคลากร มีห้องอบรม-สัมมนาที่ทันสมัยและมีความพร้อมกับการฝึกอบรมพนักงาน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	สพบ.ได้รับการพัฒนาศักยภาพในการบริหารจัดการฝึกอบรมในมิติต่างๆ เพื่อพัฒนาบุคลากรในองค์กร
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ห้องอบรม-สัมมนา ชั้น ๔ และสถานที่ทำงาน ชั้น ๓ ของสำนักพัฒนาบุคลากร ได้รับการพัฒนาปรับปรุงให้ทันสมัยและมีความพร้อมในการฝึกอบรมพนักงาน
๘. ตัวชี้วัด	ความพึงพอใจ ของผู้ใช้บริการสถานที่อบรม-สัมมนา ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ %
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๑๒ เดือน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดสรรงบประมาณ (งบลงทุน)

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	จัดทำโครงการนำเสนออนุมัติ	■											
๒	การประกวดราคา		■										
๓	การจัดทำสัญญาซื้อจ้าง			■									
๔	การดำเนินการตามสัญญา				■	■	■	■	■	■			
๕	การตรวจรับงานตามสัญญา/ส่งมอบงาน									■			
๖	การเบิกจ่ายงบประมาณ										■		
๗	การเปิดใช้สถานที่									■	■	■	■
๘	การประเมินความพึงพอใจ									■	■	■	■

โครงการย่อยที่ ๓.๒ รายการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาสำนักงาน

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ตามที่เขตการเดินรถที่ ๑ และกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุรังสิต) เขตการเดินรถที่ ๑ ต้องใช้พลังงานไฟฟ้าภายในสำนักงาน สถานีเติมก๊าซ สถานีเติมน้ำมัน โรงซ่อมรถโดยสารและส่องสว่างภายในลานจอดรถโดยสารในแต่ละเดือนเฉลี่ยปีงบประมาณ ๒๕๖๓,๐๐๐.-บาท ต่อเดือน อีกทั้งบริเวณพื้นที่บนหลังคาสำนักงาน สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๑ (อุบางเขน) และหลังคาอาคารสำนักงาน กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุรังสิต) มีพื้นที่สามารถใช้ให้เกิดประโยชน์ได้ประมาณ ๗๐๐ ตรม. เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายประหยัดค่าใช้จ่ายภายในองค์การ จึงเล็งเห็นประโยชน์ที่จะได้รับและเหมาะสมที่จะติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์ผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์เพื่อผลิตไฟฟ้าเป็นพลังงานทดแทนใช้ภายในสำนักงานของเขตการเดินรถที่ ๑
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายขององค์การ ๒. เพื่อให้ใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ๓. เพื่อให้ได้พลังงานทดแทนจากพลังงานแสงอาทิตย์
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ประหยัดค่าใช้จ่ายขององค์การ ๒. พนักงานมีความปลอดภัยมากขึ้นเกี่ยวกับการเลื่อนรถภายในอยู่
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	๑. ลดค่าใช้จ่ายขององค์การ ๒. อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมโดยการใช้พลังงานแสงอาทิตย์
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๑
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน (ล้านบาท)	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ลดค่าใช้จ่ายการใช้ไฟฟ้าขององค์การฯ
๘. ตัวชี้วัด	ความคุ้มค่าของการลดค่าใช้จ่าย
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๑๘๐ วัน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ต้นทุนการติดตั้งสูง

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	นำเสนอโครงการ	■											
๒	ร่างรายละเอียด และขอบเขตงาน (TOR)		■	■									
๓	นำเสนออนุมัติพิจารณา งบประมาณเสนอ ผอก.				■								
๔	สรรหาผู้ประกอบการ (E-bidding)					■							
๕	ลงนามทำสัญญา						■						
๖	ดำเนินการ (๑๘๐ วัน)							■	■	■	■	■	■

โครงการย่อยที่ ๓.๓ รายการปรับปรุงพื้นที่อู่สวนสยามเพื่อสร้างศูนย์อาหารและนันทนาการ

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>ปัจจุบันอู่สวนสยามพื้นที่ขององค์การมีจำนวน ๑๐ ไร่ ๔๒ ตารางวา ไม่มีสถานที่รับประทานอาหารหรือศูนย์อาหารให้กับพนักงานขับรถโดยสาร และพนักงานเก็บค่าโดยสารรวมทั้งพนักงานสำนักงานมีจำนวนพนักงานรวมทั้งหมดโดยประมาณ ๑,๗๐๐ คน ทำให้พนักงานต้องเดินทางออกไปซื้ออาหารตามร้านค้าที่ตั้งอยู่ริมถนน นอกที่ทำการเขตการเดินรถที่ ๒ เสี่ยงในการได้รับอุบัติเหตุการเดินทางออกไปทำให้สูญเสียวเวลา หรือต้องนำอาหารมารับประทานเองตามบริเวณท่าปล่อยรถไม่มีห้องกระจก อีกทั้งฝุ่นละอองและควันจากท่อไอเสียรถโดยสาร ทำคุณภาพชีวิตของพนักงานไม่ถูกสุขอนามัยในสถานที่ทำงาน ตามพระราชบัญญัติ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ การสร้างศูนย์อาหารเพื่อสวัสดิการบนพื้นที่อู่สวนสยาม</p> <p>ฝ่ายเดินรถเอกชนร่วมบริการ ย้ายที่ทำการโดยใช้พื้นที่อู่สวนสยาม อาคารเดิมกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓๒ มีจำนวนพนักงานและผู้ประกอบการมาติดต่อเพิ่มขึ้นนำผลการศึกษาการปรับปรุงพื้นที่อู่สวนสยามสร้างศูนย์อาหาร เพื่อสวัสดิการ ดำเนินโครงการต่อเนื่องในปีงบประมาณ ๒๕๖๗</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<p>๑. เพื่อให้พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร พนักงานสำนักงาน และ ประชาชนผู้มาติดต่อประสานงานภายในหน่วยงานเขตการเดินรถที่๒ และฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ได้มีศูนย์อาหารสำหรับรับประทานอาหาร ภายในอู่สวนสยาม</p> <p>๒. ลดเวลาในการเดินทางระหว่างพักกลางวันและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ต้องเดินทางข้ามถนนไปซื้ออาหาร</p> <p>๓. เพื่อปรับปรุงอาคารโรงเก็บของเดิมให้เกิดประโยชน์</p>
<p>๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</p>	<p>๑. คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของพนักงานภายในเขตการเดินรถที่ ๒ ให้มีสุขภาพที่ดีรับประทานอาหารที่ถูกสุขอนามัย</p> <p>๒. มีศูนย์อาหาร อยู่ในสถานที่ทำงานสำหรับพนักงานทุกคน</p> <p>๓. ลดความเสี่ยงและลดอุบัติเหตุที่ต้องเดินทางภายนอกอู่</p>
<p>๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)</p>	<p>ผลผลิต (Output) การก่อสร้างศูนย์อาหาร</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>๑. ศูนย์อาหารเพื่อสวัสดิการ</p> <p>๒. พนักงาน ชสมก. มีความพึงพอใจ</p>

รายการ	รายละเอียด
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๒
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ศูนย์อาหารเพื่อสวัสดิการ
๘. ตัวชี้วัด	พนักงานพึงพอใจ ร้อยละ ๑๐๐
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๑๘๐ วัน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละอองในการก่อสร้าง

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานปรับปรุงพื้นที่อู่สวนสยามตามโครงการ	■											
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบพัสดุภาครัฐ			■									
๓	ดำเนินก่อสร้าง					■	■	■	■				
๔	คณะกรรมการตรวจรับพัสดุ									■	■		
๕	รายงานผลการตรวจรับพัสดุ										■		

โครงการย่อยที่ ๓.๔ รายการสร้างต่อเติมห้องสุขา

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ในปัจจุบัน อยู่สวนสยามเป็นพื้นที่อยู่จอดรถโดยสารขององค์การ มีพื้นที่จำนวน ๑๐ ไร่ ๔๒ ตารางวา พื้นที่ใช้สอยประกอบด้วย ที่ตั้งสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๒ กลุ่มปฏิบัติการเดินรถ ๒ และกลุ่มปฏิบัติการเดินรถ ๓ พื้นลานจอดรถโดยสารและศูนย์ซ่อมบำรุงและรักษารถโดยสาร โดยในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ มีการย้ายที่ทำการฝ่ายการเดินรถ เอกชนร่วมบริการ ให้ใช้อาคารกลุ่มปฏิบัติการเดินรถ ๓ และย้ายกลุ่มปฏิบัติการเดินรถ ๓ ให้อยู่ที่อาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๒ ชั้น ๑ ซึ่งมีพนักงานขับรถจำนวน ๑๗๕ คน และพนักงานเก็บค่าโดยสารจำนวน ๑๗๔ คน รวมทั้งหมด ๑,๕๖๗ คน ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๒ ชั้น ๑ ปัจจุบันมีห้องสุขาหญิงจำนวน ๒ ห้องและสุขาชาย ๒ ห้องจึงไม่เพียงพอกับจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้สถานที่ทำงานเป็นไปตามพระราชบัญญัติ ความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ ๒๕๕๔ และให้พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร มีห้องสุขาที่เพียงพอ ถูกสุขลักษณะ ส่งผลต่อคุณภาพชีวิต จึงมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างห้องสุขาเพิ่มเติมบริเวณด้านหลังอาคารเอนกประสงค์ กลุ่มปฏิบัติการเดินรถ ๓ เขตการเดินรถที่ ๒</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร และประชาชนผู้มาติดต่อประสานงานภายในหน่วยงานเขตการเดินรถที่ ๒ มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะ ๒. ลดความแออัดของห้องสุขาเดิมที่ไม่เพียงพอ ๓. เพื่อให้มีสุขาถูกสุขลักษณะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ๔. ลดความเสี่ยงในการแพร่กระจายเชื้อโรค ๕. เพื่อปรับปรุงใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์ต่อพนักงาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. พนักงานภายในเขตการเดินรถที่ ๒ มีคุณภาพชีวิตดีขึ้น ๒. มีห้องสุขา อยู่ในสถานที่ทำงานสำหรับพนักงานทุกคน ๓. มีจำนวนห้องสุขาที่เพียงพอและถูกสุขลักษณะให้กับพนักงาน ๔. ระบบการขับถ่ายของพนักงานถูกสุขอนามัย ๕. ใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<ol style="list-style-type: none"> ๑. สร้างต่อเติมห้องสุขา ๒. มีห้องสุขาเพียงพอต่อพนักงาน
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๒

รายการ	รายละเอียด
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๒๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	๑. การดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการประจำปี งบประมาณ ๒๕๖๗ สร้างต่อเติมห้องสุขาบริเวณ ด้านหลังอาคารเอนกประสงค์ กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ เขตการเดินรถที่ ๒ ให้สำเร็จตามกำหนด ๒. มีห้องสุขาถูกสุขลักษณะ และเพียงพอกับจำนวนพนักงาน ที่เพิ่มขึ้น ๓. มีห้องสุขาจำนวน ๖ ห้อง แบ่งเป็นห้องสุขาหญิงจำนวน ๔ ห้อง พร้อมอ่างล้างหน้าและห้องสุขาชายจำนวน ๒ ห้อง พร้อมโถสุขภัณฑ์ปัสสาวะสำหรับผู้ชายจำนวน ๔ ชิ้น
๘. ตัวชี้วัด	๑. ได้ศูนย์อาหารและนันทนาการ ถูกต้องตามหลักตาม พระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ ๒. มีความสะอาดเรียบร้อย คงทน ถูกต้องตามแบบที่กำหนด ๓. พนักงานมีความพึงพอใจ มีห้องสุขามีเพียงพอต่อจำนวน พนักงาน ๔. เวลาในการดำเนินกิจกรรมเพียงพอทำให้โครงการสำเร็จ ได้ทันตามกำหนดการ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการทั้งสิ้น ๑๘๐ วัน โดยดำเนินการ สร้างต่อเติมห้องสุขาชายและหญิง บริเวณด้านหลังอาคาร เอนกประสงค์กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ เขตการเดินรถที่ ๒
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. การดำเนินการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อเรื่องกลิ่นที่ไม่พึง ประสงค์จากการขุดต่อเพื่อวางบ่อเกรอะ ๒. การควบคุมผู้รับจ้างควรมีผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้ได้มาตรฐาน และเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ประชุมชี้แจงการทำโครงการ/ขนย้ายของ	■											
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน		■	■									
๓	ดำเนินการตามโครงการ				■	■	■	■	■	■	■		
๔	ติดตาม ประเมิน ปรับปรุง										■		
๕	สรุป รายงานผล										■		

โครงการย่อยที่ ๓.๕ รายการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นที่ลานจอดรถอยู่ข้างเอราวัณ ๒

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	พื้นที่เดิมมีสภาพเป็นหลุมบ่อ นำรถเข้าออกไม่สะดวก
๒. วัตถุประสงค์	ปรับปรุงซ่อมแซมให้มีสภาพดีพร้อมใช้งาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ใช้งานได้ทั่วทั้งอู่ นำรถเข้าออกได้อย่างสะดวก ปลอดภัย
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ส่งมอบงานได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ และความปลอดภัยอาชีวอนามัยสภาพแวดล้อม
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๓
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	พื้นลานจอดรถมีสภาพที่ดี นำรถเข้าจอดได้สะดวก
๘. ตัวชี้วัด	เพื่อให้องค์การมีลานจอดรถโดยสารมีสภาพที่ดี มั่นคง แข็งแรง สะดวกในการนำรถเข้า-ออก จอดเก็บอย่างปลอดภัย
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๒๗๐ วัน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	งบประมาณอาจจะไม่ได้รับการพิจารณาจากส่วนกลาง

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ดำเนินการตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐	■												
๒	ลงนามในสัญญา			■										
๓	ปรับปรุงซ่อมแซมพื้นที่				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
๔	ตรวจรับงาน + ส่งมอบพื้นที่											■		

โครงการย่อยที่ ๓.๖ รายการทำหลังคาโครงเหล็กพร้อมมุงหลังคาและทาสีใหม่ภายในและภายนอก
ที่ทำการ สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔ และที่ทำการกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ อุบลองเตย

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ที่ทำการสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔ และที่ทำการกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบลองเตย) เป็นพื้นที่เช่าที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ทำการเช่ากับการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อใช้เป็นที่จอดรถโดยสารขององค์การเป็นท่าปล่อยรถสาย ๑๓, ๗๒, ๑๓๖, ๒๐๕ สถานที่ดังกล่าวใช้งานมาแล้วมากกว่า ๓๐ ปี ซึ่งไม่เคยได้รับการปรับปรุงซ่อมแซมมาเป็นเวลานาน สีสภายในและภายนอกอาคารสถานที่ทำการ กปด. ๑๔ ห้องจ่ายงาน ห้องบัญชีค่าโดยสาร ห้องการเงินค่าโดยสาร ปิมน้ำมัน ห้องนายท่าอยู่ ท่าปล่อยรถ และบริเวณโดยรอบ มีสภาพเก่าทรุดโทรม บางจุดมีรอยต่าง เป็นเชื้อรา กะเทาะ หลุดร่อน บางแห่งมีรอยแตกร้าว และหลังคาชำรุดเสียหาย ซึ่งดูไม่สวยงามและอาจเกิดอุบัติเหตุร่วงหล่นใส่พนักงาน รวมไปถึงประชาชนที่เข้ามาใช้บริการ ให้ได้รับบาดเจ็บ</p> <p>เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการจัดการและความปลอดภัยภายในที่ทำการสำนักงานเขต และที่ทำการกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบลองเตย) จึงจัดทำโครงการทำหลังคาโครงเหล็กพร้อมมุงหลังคา และทาสีใหม่ เพื่อภาพลักษณ์ที่ดีและสร้างความปลอดภัย ป้องกันเกิดอุบัติเหตุให้กับพนักงานประชาชนที่เข้ามาใช้บริการภายในอุบลองเตย</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อบริหารพื้นที่ภายในที่ทำการสำนักงานเขต และอุบลองเตย กปด.๑๔ ให้มีความสวยงาม ๒. เพื่อปรับปรุงและบริหารสินทรัพย์ให้อยู่ในสภาพดี และใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับพนักงานและประชาชนผู้มาใช้บริการภายในอุบลองเตย ๔. เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของพนักงานในเรื่องของความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมที่ดีของพนักงาน กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. มีสภาพแวดล้อมที่ดีตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ๒. พนักงานและประชาชน ได้รับความปลอดภัยในการใช้บริการภายในอุบลองเตย ๓. ลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงาน และประชาชนที่เข้ามาใช้บริการภายในอุบลองเตย

รายการ	รายละเอียด
	๔. ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานทำให้พนักงาน มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ได้หลังคาที่มีความแข็งแรงมั่นคง และอาคารสำนักงานที่ สวยงามยิ่งขึ้น ผลลัพธ์ (Outcome) พนักงานมีความปลอดภัยและมีสุขภาพชีวิตที่ดีขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๔
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๒๑๙ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	๑. มีสภาพแวดล้อมที่ดีตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ๒. พนักงานและประชาชน ได้รับความปลอดภัยในการใช้ บริการภายในอุโมงค์ลอดเตย ๓. ลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานและประชาชน ที่เข้ามาใช้บริการภายในอุโมงค์ลอดเตย ๔. ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ๕. ทำให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน
๘. ตัวชี้วัด	ได้หลังคาโครงเหล็กที่มั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยและพนักงานมี คุณภาพชีวิตที่ดี
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการทั้งสิ้น ๙๐ วัน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ขออนุมัติโครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินโครงการ	■											
๒	จัดทำรายงานขอซื้อขอยืมจ้างตามระเบียบว่าด้วยการ พัสดุจัดซื้อจัดจ้าง		■										
๓	งานทำโครงหลังคาเหล็กพร้อมมุงหลังคา			■	■	■							
๔	งานทาสีภายใน -ภายนอก					■	■						

โครงการย่อยที่ ๓.๗ รายการปรับปรุงห้องน้ำพนักงาน

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ปรับปรุงห้องน้ำพนักงานเนื่องจากไม่ได้ซ่อมแซมและปรับปรุงมานานขาดการดูแลบำรุงรักษาทำให้เกิดการอุดตันเกิดการชำรุดเสียหาย ไม่สามารถบำบัดของเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำชุมชน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นเพื่อป้องกันผลกระทบดังกล่าว จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการปรับปรุงอุปกรณ์ภายในห้องน้ำพนักงานให้สามารถกลับมาใช้งานได้เป็นปกติโดยเร็ว
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้ปรับปรุงห้องน้ำพนักงานสามารถกลับมาใช้งานได้มีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งที่กฎหมายกำหนด ๓. เพื่อป้องกันการส่งผลกระทบต่อชุมชนแหล่งน้ำทรัพยากรธรรมชาติ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	มีห้องน้ำที่สะอาดได้มาตรฐานง่ายต่อการรักษาทำความสะอาด
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ปรับปรุงห้องน้ำให้มีสภาพที่ดีได้มาตรฐานและถูกสุขลักษณะ ผลลัพธ์ (Outcome) ห้องที่มีสภาพที่ดีสะอาดปลอดภัยถูกสุขลักษณะ
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๓๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีห้องน้ำที่สะอาดถูกสุขลักษณะไว้บริการพนักงานและประชาชนที่มาติดต่อให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๙๐ ห้องน้ำได้รับการดูแลปรับปรุงซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพการใช้งานได้ดี
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	เดือนตุลาคม ๒๕๖๖ - พฤศจิกายน ๒๕๖๖
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ขออนุมัติโครงการ	■											
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ	■											
๓	นำเสนอ ผอก. เพื่ออนุมัติตั้งซื้อจัดจ้าง	■	■										
๔	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง	■	■										
๕	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอก.		■										

โครงการย่อยที่ ๓.๘ รายการปรับปรุงหลังคาตึก อาคารสำนักงานเขต (รื้อและติดตั้ง)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	อาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ ตั้งแต่ สิงหาคม ๒๕๓๙ รวมระยะเวลา ๒๗ ปี ปัจจุบัน หลังคาและฝ้าเพดานชั้น ๔ ของอาคารมีสภาพชำรุดทรุดโทรมมาก วัสดุเสื่อมสภาพเนื่องจากใช้งานมาเป็นเวลานาน เมื่อฝนตกมีน้ำรั่วซึมลงมาด้านล่าง ทำให้อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้สำหรับการปฏิบัติงานต่างๆได้รับความเสียหาย รวมทั้งห้องอบรมและสัมมนาสำนักพัฒนาบุคลากร มีน้ำรั่วซึมเข้ามาในห้องซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อระบบไฟฟ้าและอุปกรณ์ภายในห้อง จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงหลังคาและฝ้าเพดานอาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ เพื่อแก้ไขปัญหาฝ้ารั่วซึมทั้งนี้เพื่อปรับปรุงอาคารสถานที่ให้มีความปลอดภัย เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อปรับปรุงหลังคาและฝ้าเพดานของอาคารให้มีสภาพที่ป้องกันฝนรั่วซึมได้ ๒. เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่อทรัพย์สินขององค์การ ๓. เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ด้านอาคารสถานที่ให้เหมาะสม ปลอดภัย เอื้อต่อการปฏิบัติงาน ๔. เพื่อให้เกิดความมั่นคงแข็งแรงต่อตัวอาคาร
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หลังคาและฝ้าเพดานได้รับการปรับปรุงซ่อมแซมให้สภาพที่ดี แก้ไขปัญหาน้ำฝนรั่วซึม ป้องกันอันตรายที่อาจเกิดต่อทรัพย์สินขององค์การอาคารสำนักงานมีความปลอดภัยเหมาะสมกับการปฏิบัติงานของพนักงานและประชาชนที่มาติดต่อขอใช้บริการ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>อาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ อยู่ในสภาพดี และพร้อมใช้งาน ปลอดภัยและเหมาะต่อการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>อาคารเขตการเดินรถที่ ๕ มีสภาพสวยงามเอื้อต่อการปฏิบัติงานส่งผลให้พนักงานทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมใช้งานกิจกรรมต่างๆขององค์การทั้งภายในและภายนอกอาคาร</p>

รายการ	รายละเอียด
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๒๕๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อเพิ่มอายุการใช้งานและความปลอดภัยของอาคาร
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๙๐ ของอาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ พร้อมสำหรับการใช้งาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ - มิถุนายน ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถดำเนินการได้ตามระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ขออนุมัติโครงการ	■												
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน	■	■											
๓	ขออนุมัติร่างขอบเขตของงานและประกาศประกวดราคา		■	■										
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ			■	■									
๕	นำเสนอ ผอ.ก. เพื่ออนุมัติตั้งซื้อจัดจ้าง				■	■								
๖	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์					■								
๗	จัดทำสัญญา					■	■							
๘	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง						■	■	■	■				
๙	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอ.ก.											■	■	

โครงการย่อยที่ ๓.๙ รายการปรับปรุงระบบไฟฟ้า และระบบสื่อสาร ภายในอาคารและโรงจอดรถ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยอาคารเขตการเดินรถที่ ๕ ใช้งานเป็นระยะเวลานาน ซึ่งปัจจุบันพบว่าระบบไฟฟ้าและระบบสื่อสารภายในอาคารและโรงจอดรถ มีความเสื่อมสภาพและการเพิ่มขึ้นของอุปกรณ์ไฟฟ้าและใช้ไฟฟ้ามักเกินกำลังที่อุปกรณ์ไฟฟ้าจะรับได้ อาจส่งผลให้เกิดไฟฟ้าลัดวงจรได้ ทำให้การใช้ไฟฟ้าสิ้นเปลืองเนื่องจากอุปกรณ์เก่า เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในทรัพย์สินขององค์การ ลดความเสี่ยงและป้องกันปัญหาไฟฟ้าลัดวงจรที่อาจจะเกิดขึ้น จึงกำหนดจัดทำโครงการปรับปรุงสายไฟฟ้าและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ภายในอาคารเขตการเดินรถที่ ๕ เพื่อให้ระบบไฟฟ้าเป็นไปตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ซึ่งจะสร้างความปลอดภัยให้กับเจ้าหน้าที่และพนักงาน และลดการสิ้นเปลืองการใช้พลังงานไฟฟ้า
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อปรับปรุงสายไฟฟ้าและระบบสื่อสาร ภายในอาคารและโรงจอดรถให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยอยู่เสมอ ๒. เพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัยอันเกิดจากไฟฟ้าลัดวงจร ๓. เพื่อปรับปรุงอุปกรณ์ไฟฟ้าเป็นระเบียบมาตรฐานการติดตั้งไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ๔. เพื่อให้ระบบไฟฟ้าและระบบสื่อสาร ภายในอาคารและโรงจอดรถเขตการเดินรถที่ ๕ เป็นไปตามมาตรฐานการติดตั้งทางไฟฟ้าสำหรับประเทศไทย ๕. สามารถตรวจสอบติดตาม และประเมินการใช้ไฟฟ้าแต่ละชั้นได้ ๖. ลดค่าไฟฟ้า
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ลดความเสี่ยงในการเกิดไฟฟ้าลัดวงจร ๒. ลดค่าใช้จ่ายค่าไฟฟ้า
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>อุปกรณ์ภายในอาคารสำนักงานมีความปลอดภัยอยู่ในสภาพใช้งานได้ดี มีการจัดการสาธารณูปโภคอย่างเป็นระบบ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>มีการพัฒนาจัดระบบสาธารณูปโภคอย่างเพียงพอ และประหยัด</p>

รายการ	รายละเอียด
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๑๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ลดค่าใช้จ่ายและอุปกรณ์ไฟฟ้าได้มาตรฐานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในทรัพย์สินขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	อาคารมีความมั่นคงปลอดภัยมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอลอยู่ในสภาพใช้งานได้ดี ร้อยละ ๙๐
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	เดือนมีนาคม ๒๕๖๗ - เมษายน ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	อาจไม่เสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ขออนุมัติโครงการ						■						
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ						■						
๓	นำเสนอ ผอก. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อจัดจ้าง						■						
๔	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง						■						
๕	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอก.						■						

โครงการย่อยที่ ๓.๑๐ รายการปรับปรุงท่าปล่อยรถ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ท่าปล่อยรถไม่ได้ปรับปรุงเป็นเวลานาน บ่อมปล่อยรถมีสภาพเก่าทรุดโทรมเนื่องจากใช้งานเป็นเวลานานไม่ได้รับการซ่อมแซม ทำให้พนักงานไม่ได้รับความสะดวกสบายในการทำงาน จึงจำเป็นต้องปรับปรุงภูมิทัศน์ให้สวยงามน่าอยู่ และเพิ่มภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรและผู้มาใช้บริการ
๒. วัตถุประสงค์	๒. เพื่อให้ปรับปรุงและทำความสะอาดบริเวณท่าปล่อยรถ ๒. เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งแพร่เชื้อโรค ๓. เพื่อป้องกันการส่งผลกระทบต่อประชาชนและพนักงาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เกิดความสะดวกสบายกับพนักงานและประชาชนที่มาใช้บริการ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ท่าปล่อยรถสะอาด ทำให้ภูมิทัศน์สวยงามน่าอยู่ ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถควบคุมการปล่อยรถได้ตามแผนการเดินทางที่กำหนด
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินทางที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๐๙๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ท่าปล่อยรถมีความสะอาดสวยงาม เพิ่มภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กร
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๖๐ ผู้ใช้บริการและพนักงานพึงพอใจ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	เดือน ตุลาคม ๒๕๖๖ - ธันวาคม ๒๕๖๖
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถควบคุมงบประมาณได้เนื่องจากวัสดุมีราคาไม่คงที่

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ขออนุมัติโครงการ	■												
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ	■	■											
๓	นำเสนอ ผอ. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อสิ่งจ้าง	■	■											
๔	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง			■										
๕	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอ.			■										

โครงการย่อยที่ ๓.๑๑ รายการปรับปรุงแก้ไขบ่อบำบัดน้ำเสีย

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยเขตการเดินรถที่ ๕ ขอปรับปรุงระบบบ่อบำบัดน้ำเสียเนื่องจากไม่ได้ซ่อมแซมและปรับปรุงมานานขาดการดูแลและบำรุงรักษาโดยบุคคลากรที่มีความรู้ด้านวิศวกรรมบำบัดน้ำเสียมาเป็นเวลานานทำให้เครื่องจักรและอุปกรณ์ในระบบบำบัดน้ำเสียเกิดการชำรุดเสียหาย ไม่สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำ ชุมชน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นเพื่อป้องกันผลกระทบดังกล่าว จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียให้สามารถกลับมาใช้งานได้เป็นปกติโดยเร็ว
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้ปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียสามารถกลับมาใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งที่กฎหมายกำหนด ๓. เพื่อป้องกันการส่งผลกระทบต่อชุมชน แหล่งน้ำ ทรัพยากรธรรมชาติ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	มีแหล่งน้ำที่ใสสะอาดมากขึ้น ลดโอกาสการเกิดน้ำท่วมขัง ลดภาวะน้ำเน่าเสีย
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) สามารถระบายน้ำลงแหล่งน้ำได้ดี ผลลัพธ์(Outcome) ทำให้น้ำไม่ท่วมขังสามารถระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ไม่เป็นมลภาวะทางน้ำ
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๒๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐาน
๘. ตัวชี้วัด	<u>เชิงปริมาณ</u> มีระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ สามารถนำน้ำที่ผ่านระบบมาใช้ใหม่ได้วันละ ไม่น้อยกว่า ๔๐ ลูกบาศก์เมตรต่อวัน <u>เชิงคุณภาพ</u> มีระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	เมษายน ๒๕๖๗ - กันยายน ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถควบคุมงบประมาณได้เนื่องจากวัสดุมีราคาไม่คงที่

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ขออนุมัติโครงการ												
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน												
๓	ขออนุมัติร่างขอบเขตของงานและประกาศประกวดราคา												
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ												
๕	นำเสนอ ผอก. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อสั่งจ้าง												
๖	ประกาศผู้ชนะ ราคารถบรรทุก												
๗	จัดทำสัญญา												
๘	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง												
๙	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอก.												

โครงการย่อยที่ ๓.๑๒ รายการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นที่คอนกรีตลานจอดรถโดยสาร ในส่วนชำระ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ปัจจุบันพื้นลานบริเวณรอบอาคารสำนักงานซึ่งเป็นลานจอดรถส่วนตัวและชำระเสียหายเกิดรอยแตกร้าวของพื้นคอนกรีต อันเนื่องมาจากใช้งานมาเป็นระยะเวลายาวนานจนทำให้สภาพปัจจุบันไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน ดังนั้น เพื่อให้สภาพของพื้นรอบบริเวณลานจอดรถรวมถึงทางเชื่อมสาธารณะ ให้มีสภาพเหมาะสมต่อการใช้งาน ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมบรรยากาศ และสภาพแวดล้อมที่ดีทั้งภายในและภายนอก จึงควรปรับปรุงซ่อมแซมพื้นบริเวณลานจอดรถ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อปรับปรุงพื้นคอนกรีตบริเวณลานจอดรถโดยสาร ๒. เพื่อลดความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดความเสียหายของรถโดยสาร ๓. เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ลดความเสียหายของรถโดยสารและลดการเกิดอุบัติเหตุ สภาพพื้นผิวลานจอดรถโดยสารแข็งแรงทนทานต่อการใช้งาน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ปรับปรุงพื้นลานจอดรถให้สามารถใช้งานได้สะดวกและปลอดภัย ผลลัพธ์ (Outcome) ช่วยลด/ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุส่งเสริมความปลอดภัยแก่พนักงานและรถโดยสาร
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	เพื่อให้พื้นลานจอดรถโดยสารสามารถใช้งานให้เกิดความปลอดภัยและลดความเสียหายที่ก่อให้เกิดกับรถโดยสาร
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละของความพึงพอใจในการใช้รถ ใช้ลานจอดรถโดยสารเพิ่มมากขึ้นจำนวนอุบัติเหตุลดลง ลดความเสียหายที่จะเกิดกับรถโดยสาร
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ - กรกฎาคม ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	เนื่องจากรถโดยสารเข้าออกตลอดเวลาส่งผลให้พื้นคอนกรีตลานจอดรถโดยสาร เกิดการแตกร้าวและชำระขึ้นอีกในภาคหน้า

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ขออนุมัติโครงการ		■											
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน			■										
๓	ขออนุมัติร่างขอบเขตของงานและประกาศประกวดราคา				■	■								
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ					■	■							
๕	นำเสนอ ผอ. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อสั่งจ้าง						■	■						
๖	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์							■	■					
๗	จัดทำสัญญา							■	■					
๘	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง								■	■	■			
๙	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอ.											■	■	

โครงการย่อยที่ ๓.๑๓ รายการขยายพื้นที่ลานจอดรถอยู่ไร้ซึ่ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อให้มีลานจอดรถที่เพียงพอกับจำนวนรถโดยสาร
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อรองรับการจอดรถและบริหารพื้นที่ให้เกิดความเหมาะสม ๒. ลดความแออัดในการจอดรถ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เพื่อความเป็นระเบียบและการบริหารจัดการ ๒. ใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นมาตรฐาน ๓. การเกิดอุบัติเหตุลดลง ๔. เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของพนักงาน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	๑. มีพื้นที่ลานจอดรถที่มั่นคงแข็งแรง ๒. มีพื้นที่ลานจอดรถที่เป็นสัดส่วน
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินทางที่ ๖
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๘๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	๑. มีพื้นที่ลานจอดรถที่เพียงพอ ๒. ขยายพื้นที่ลานจอดรถแล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด
๘. ตัวชี้วัด	การพัฒนาอย่างยั่งยืนและยกระดับศักยภาพขององค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดหาผู้รับจ้าง

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ประชุมชี้แจงการทำโครงการ		■											
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน			■										
๓	ศึกษาออกแบบ และประมาณการโครงการก่อสร้าง				■									
๔	ขออนุมัติเงินก่อสร้างโครงการ					■								
๕	จัดซื้อจัดจ้างตามรูปแบบและงบประมาณ						■							
๖	ดำเนินการตามโครงการ							■	■	■	■	■	■	■
๗	ติดตาม ประเมิน ปรับปรุง											■	■	■
๘	สรุปรายงานผล													■

โครงการย่อยที่ ๓.๑๔ รายการปรับปรุงทาสีกำแพงรั้วอุเทศบาลบางบัวทอง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เขตการเดินรถที่ ๗ ใช้พื้นที่อุเทศบาลบางบัวทอง เป็นสำนักงานเขตและจอดเก็บรถโดยสาร กลุ่มงานการปฏิบัติรถที่ ๑ โดยรอบบริเวณเป็นกำแพงรั้วมีสภาพเก่าไม่สวยงาม จึงต้องมีการปรับปรุงทาสีกำแพงรั้วอุเทศบาลบางบัวทอง เพื่อให้มีภูมิทัศน์ในสถานที่ทำงานเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจ รวมทั้งพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับพนักงานเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรต่อบุคคลภายนอกที่มาติดต่อราชการ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อปรับปรุงกำแพงรั้วให้มีสภาพสวยงามสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรต่อบุคคลภายนอกที่เข้ามาติดต่อภายในอุเทศบาลบางบัวทอง ๒. เพื่อเสริมสร้างขวัญกำลังใจในการมาทำงานของพนักงานเห็นถึงภูมิทัศน์ที่ดี
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	กำแพงรั้ว สำนักงานเขต ๗ กปด.๑๗ อยู่และทำป้อยรถสวยงาม สร้างภาพลักษณ์ที่ดี
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	๑. ทาสีกำแพงรั้ว อุเทศบาลบางบัวทอง กปด.๑๗ ๒. อาคารอุเทศบาลบางบัวทอง และทำป้อยรถ กปด.๑๗ สวยงามสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร ๓. พนักงานมีขวัญและกำลังใจปฏิบัติงาน
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๗
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	มีกำแพงรั้วอุจอยรถ สวยงาม
๘. ตัวชี้วัด	กำแพงรั้วอุเทศบาลบางบัวทอง กปด.๑๗ ได้รับการปรับปรุงทาสีมีความสะอาด สวยงาม
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๖๐ วัน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	เกิดความล่าช้าเกินเวลาที่กำหนด เนื่องจากใช้พนักงานจิตอาสาดำเนินการ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ทำหนังสือแจ้ง กขบ. สํารวจพื้นที่													
๒	ดำเนินการ พรบ. จัดซื้อจัดจ้าง พ.ศ. ๒๕๖๐													

โครงการย่อยที่ ๓.๑๕ รายการปรับปรุงแก้ไขห้องน้ำอุ้งกำแพงเพชร

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของพนักงาน
๒. วัตถุประสงค์	อุ้งกำแพงเพชร มีห้องน้ำที่สะอาดถูกสุขอนามัย ไม่มีกลิ่นเหม็น
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. สุขภาพกายและใจของพนักงานดีขึ้น ๒. ภาพลักษณ์ที่ดีของ ชสมก.
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	๑. คุณภาพชีวิตที่ดีในการทำงานของพนักงาน ๒. อุ้งกำแพงเพชร มีห้องน้ำที่ถูกสุขอนามัย ไม่มีกลิ่นเหม็น ๓. ภาพลักษณ์ที่ดีขององค์การต่อมุมมองหน่วยงานภายนอก
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๘
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๑๐๕ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงาน จำนวน ๔๔๘ คน ได้รับความสะดวกในการใช้ห้องน้ำ
๘. ตัวชี้วัด	๑. พนักงานในหน่วยงานมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ๒. ความพึงพอใจของพนักงาน ๓. ความพึงพอใจของบุคคลภายนอกที่มาติดต่อประสานงาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถควบคุมงบประมาณได้เนื่องจากวัสดุมีราคาไม่คงที่

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน	■											
๒	จัดทำแผนโครงการ		■										
๓	ดำเนินการตามแผน				■	■	■	■	■	■	■	■	■
๔	ติดตาม ประเมิน ปรับปรุง - ดูแลรักษา				■	■	■	■	■	■	■	■	■
๕	สรุป รายงานผล												■

กลยุทธ์ที่ ๑.๖ การปรับปรุงมาตรฐานการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพ
ในการให้บริการ

โครงการที่ ๔ โครงการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานให้มีประสิทธิภาพ

โครงการย่อยที่ ๔.๑ รายการซ่อมบำรุงเครื่องปรับอากาศอายุการใช้งานเกิน ๑๐ ปี หรือซื้อใหม่

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ซ่อมบำรุงเครื่องปรับอากาศภายในสำนักงานเนื่องจากชำรุดและใช้งานมาเป็นเวลานาน ทำให้ระบบระบายอากาศไม่ทั่วถึงอากาศภายในอาคารร้อนอบอ้าวไม่สะดวกสบายต่อเจ้าหน้าที่และพนักงานที่มาปฏิบัติงานซึ่งมีความจำเป็นต้องซ่อมเปลี่ยนอะไหล่ และล้างทำความสะอาดพร้อมเติมน้ำยาเครื่องปรับอากาศ เพื่อการพัฒนาคุณภาพแวดล้อมด้านอาคารและเป็นสถานที่ปฏิบัติงานที่ปลอดภัยต่อเจ้าหน้าที่และพนักงาน
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้พนักงานได้รับระบบระบายอากาศภายในอาคารได้ดีจากเครื่องปรับอากาศที่มีความเย็นอย่างทั่วถึง ๒. เพื่อเป็นการบำรุงรักษาเครื่องปรับอากาศให้ใช้งานได้ดีตลอดอายุการใช้งาน ๓. เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ด้านอาคารสถานที่ให้มีความเหมาะสม ปลอดภัย เอื้อต่อการปฏิบัติงาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ทำให้เครื่องปรับอากาศใช้งานได้นานขึ้น และประหยัดค่าใช้จ่ายไฟฟ้ามากขึ้น
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) เครื่องปรับอากาศใช้งานได้นานขึ้น ผลลัพธ์ (Outcome) เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ประหยัดไฟฟ้า
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๓๕๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	๑. ลดการใช้พลังงานที่มาจากการทำงานของเครื่องปรับอากาศในองค์กร ๒. เกิดต้นแบบขององค์กรที่มีการลดการใช้พลังงานจากการบำรุงรักษาเครื่องปรับอากาศ ๓. เกิดเป็นมาตรการสำหรับองค์กร ในการประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานจากการใช้เครื่องปรับอากาศ ๔. เครื่องปรับอากาศมีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๗ ลดการใช้พลังงานที่มาจากการทำงานของเครื่องปรับอากาศในองค์กร
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	แผน maintenance ทุกๆ ๓ เดือน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถซ่อมแซมหรือบำรุงรักษาได้ตามที่กำหนดเนื่องจากมีอายุการใช้งานนานและไม่คุ้มค่าในการซ่อมแซม

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ขออนุมัติโครงการ	■											
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ		■										
๓	นำเสนอ ผอก. เพื่อบริการอนุมัติซื้อสิ่งจ้าง		■	■									
๔	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง						■						■
๕	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอก.						■						■

หมายเหตุ แผน maintenance ปีละ ๒ ครั้ง

โครงการย่อยที่ ๔.๒ รายการซ่อมบำรุงเครื่องปริ้นเตอร์/เครื่องโรเนียว

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากเครื่องปริ้นเตอร์/เครื่องโรเนียว มีความจำเป็นในการทำงานเป็นอย่างมาก และต้องซ่อมบำรุงรักษาในระยะเวลาที่กำหนด (ตามแผน maintenance) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานด้านเอกสารที่คล่องตัว
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการถ่ายเอกสารจากหน่วยงานภายนอก/เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการซื้อหมึกเครื่องถ่ายเอกสารที่มีราคาสูงกว่า
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ลดค่าใช้จ่ายในการถ่ายเอกสาร เพิ่มความคล่องตัวในการทำงาน สามารถทำงานได้ทันเวลาที่กำหนด
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ยี่ตอายุการใช้งานของอุปกรณ์ (เครื่องปริ้นเตอร์/เครื่องโรเนียว) ผลลัพธ์ (Outcome) ลดค่าใช้จ่ายในการถ่ายเอกสาร/สามารถทำงานได้ทันเวลา
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๐๕๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการซื้อหมึกเครื่องถ่ายเอกสารที่มีราคาสูงกว่า
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๘๐ สามารถส่งงานได้ทันตามกำหนด
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	แผน maintenance ทุกๆ ๓ เดือน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถซ่อมแซมหรือบำรุงรักษาได้ตามที่กำหนด เนื่องจากมีอายุการใช้งานนานและไม่คุ้มค่าในการซ่อมแซม

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ขออนุมัติโครงการ		■											
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ			■										
๓	นำเสนอ ผอ. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อสิ่งจ้าง			■										
๔	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง			■			■			■				■
๕	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอ.			■			■			■				■

หมายเหตุ แผน maintenance ปีละ ๔ ครั้ง

โครงการย่อยที่ ๔.๓ รายการปรับปรุงซ่อมแซมอุปกรณ์สำนักงาน

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	วัสดุสำนักงานที่ใช้อำนวยความสะดวกและสนับสนุนการปฏิบัติงานมีจำนวนมาก และมีอายุการใช้งานเป็นเวลานาน จึงจำเป็นต้องซ่อม บำรุงและรักษาให้คงสภาพการใช้งาน จึงจะทำให้งานสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นเพื่อป้องกันผลกระทบที่เกิดจากการปฏิบัติงาน จึงจำเป็นต้องบำรุงรักษาให้พร้อมใช้งาน
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้ปรับปรุงอุปกรณ์สำนักงานกลับมาใช้งานได้มีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. งานสำเร็จได้ตามเป้าหมาย
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	จำนวนวัสดุครุภัณฑ์ที่ซ่อมบำรุงมีประสิทธิภาพในการใช้งาน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในสำนักงานอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้งานสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเต็มตามศักยภาพของแต่ละบุคคล ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้สื่อวัสดุที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพ พนักงานมีผลสัมฤทธิ์การทำงานที่เพิ่มขึ้น เพิ่มความเชื่อถือและศรัทธาให้กับองค์กร
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๓๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	จัดซื้อ/จัดหา/จัดทำ/วัสดุอุปกรณ์ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และพนักงาน
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๗๐ อุปกรณ์สำนักงานสามารถใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	เดือน พฤษภาคม ๒๕๖๗ - มิถุนายน ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถควบคุมงบประมาณได้เนื่องจากวัสดุมีราคาไม่คงที่

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ขออนุมัติโครงการ												
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ												
๓	นำเสนอ ผอก. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อจัดจ้าง												
๔	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง												
๕	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอก.												

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย
 กลยุทธ์ที่ ๒.๑ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเดินรถ เพื่อการให้บริการที่มีคุณภาพ
 โครงการที่ ๕ โครงการเช่า GPS

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ตามคณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๓ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการเกี่ยวกับการศึกษาแนวทางและกำหนดมาตรการในการนำเทคโนโลยีระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System: GPS) มาใช้ติดตั้งกับรถสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม รวมทั้งเป็นการตรวจสอบ และยกระดับความปลอดภัย ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุในการเดินทางลงได้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงมีนโยบายนำเทคโนโลยีระบบติดตามรถโดยสารประจำทางผ่านดาวเทียม (Global Positioning System: GPS) มาใช้กับรถโดยสารประจำทาง เพื่อเพิ่มความสามารถในการควบคุม ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินพฤติกรรมการขับรถโดยสาร อันจะนำมาซึ่งความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดความมั่นใจและภาพลักษณ์ที่ดีในการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเพื่อให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อจัดหาระบบ GPS บนรถโดยสาร พร้อมติดตั้งจอภาพอัจฉริยะบนรถโดยสาร ๒. เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การเดินรถขององค์การ ๓. เพื่อความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม รวมทั้งเป็นการตรวจสอบ และยกระดับความปลอดภัยซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุในการเดินทางลงได้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงมีนโยบายนำเทคโนโลยีระบบติดตามรถโดยสารประจำทางผ่านดาวเทียม (Global Positioning System: GPS) ๒. เพิ่มความสามารถในการควบคุม ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินพฤติกรรมการขับรถโดยสาร อันจะนำมาซึ่งความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป ๓. เป็นการส่งเสริมให้เกิดความมั่นใจและภาพลักษณ์ที่ดีในการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รายการ	รายละเอียด
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) จัดหาระบบติดตามรถโดยสารประจำทางผ่านดาวเทียม (Global Positioning System: GPS) ผลลัพธ์ (Outcome) ได้ระบบติดตามรถโดยสารประจำทางผ่านดาวเทียม (Global Positioning System: GPS)
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑๒๓.๒๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อเพิ่มความสามารถในการควบคุม ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินพฤติกรรมรถโดยสาร อันจะนำมาซึ่งความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดความมั่นใจและภาพลักษณ์ที่ดีในการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถนำข้อมูลมาประกอบการจัดทำแผนการเดินทาง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ระยะเวลาการเข้า ๕ ปี นับถัดจากวันที่คณะกรรมการตรวจรับได้ทำการตรวจรับไว้เรียบร้อยแล้ว
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) ลำช้า เนื่องจากคณะกรรมการต้องพิจารณารายละเอียดและคุณลักษณะเฉพาะของระบบ GPS ให้ครอบคลุม

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕				ปีงบประมาณ ๒๕๖๖								ปีงบประมาณ ๒๕๖๗																		
		มี.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.			
	สัญญาสิ้นสุด ๓๐ มี.ย. ๖๕	■																														
	ต่อสัญญา ระยะเวลา ๖ เดือน	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	ต่อสัญญา ระยะเวลา ๖ เดือน																															
	ต่อสัญญา ระยะเวลา ๓ เดือน																															
๑	ขออนุมัติหลักการโครงการ																															
๒	จัดตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน																															
๓	นำขึ้นเว็บไซต์ ทำประชาพิจารณ์ ร่างขอบเขตของงาน (TOR)																															
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งกรมการตรวจรับ																															
๕	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง																															
๖	นำเสนอ หอก. เพื่ออนุมัติสิ่งซื้อจัดจ้าง																															
๗	ประกาศผู้ชนะ รองการอุทธรณ์																															
๘	จัดทำสัญญา																															
๙	ดำเนินการตรวจรับตามระเบียบพัสดุ																															

กลยุทธ์ที่ ๒.๓ การส่งเสริมพนักงานภาคบริการให้มีศักยภาพสูง เพื่อรอยยิ้มของผู้ใช้บริการ
 โครงการที่ ๖ โครงการพัฒนาทักษะการให้บริการ และการจัดการปัญหาเฉพาะหน้า

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	พนักงานภาคบริการประกอบไปด้วยพนักงานขับรถโดยสาร พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายท่า เจ้าหน้าที่ Call Center และพนักงานหน้าที่อื่นๆ ถือเป็นบุคลากรด่านหน้าของ ขสมก. ที่ต้องพบกับผู้โดยสารโดยตรง ดังนั้น ทักษะการให้บริการ อาทิ เช่น ความปลอดภัย กฎจราจร การขับขี่ การเก็บค่าโดยสาร การใช้เทคโนโลยี การสื่อสาร การให้ความช่วยเหลือ มารยาท และการจัดการอารมณ์ และการจัดการปัญหาเฉพาะหน้า อาทิเช่น เหตุการณ์ไม่ปกติ เหตุการณ์เผชิญหน้า ปัญหาด้านเทคนิค จึงถือเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งของพนักงานกลุ่มนี้ที่ต้องได้รับการอบรมทักษะอยู่เสมอ รวมถึงฝึกทบทวนอยู่เป็นระยะเพื่ออัปเดตแนวทางใหม่ ๆ และป้องกันการลืมนของบุคลากร
๒. วัตถุประสงค์	๑. พัฒนาและอบรมทักษะการให้บริการสำหรับพนักงานภาคบริการทุกตำแหน่ง ๒. พัฒนาและอบรมทักษะการจัดการปัญหาเฉพาะหน้าสำหรับพนักงานภาคบริการทุกตำแหน่ง ๓. พัฒนาและอบรมทักษะการสื่อสารภาษานานาชาติ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. พนักงานภาคบริการทุกตำแหน่งได้รับการพัฒนาทักษะการให้บริการอย่างถูกต้องและมีคุณภาพ ๒. พนักงานภาคบริการทุกตำแหน่งได้รับการพัฒนาทักษะการจัดการปัญหาเฉพาะหน้าและสามารถปฏิบัติในสถานการณ์จริงได้ ๓. พนักงานภาคบริการได้พัฒนาทักษะการสื่อสารภาษานานาชาติ และปฏิบัติได้จริง
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ได้พนักงานภาคบริการประกอบไปด้วยพนักงานขับรถโดยสาร พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายท่า เจ้าหน้าที่ Call Center และพนักงานหน้าที่อื่น ๆ ที่มีทักษะการให้บริการและการจัดการปัญหาเฉพาะหน้า และมีความพร้อมในการทำงานจริง ผลลัพธ์ (Outcome)

รายการ	รายละเอียด
	๑. คุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางเพิ่มสูงขึ้น ๒. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดีขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	พนักงานภาคบริการได้รับความรู้เกี่ยวกับทักษะการให้บริการ จนสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีศักยภาพ
๘. ตัวชี้วัด	พนักงานภาคบริการได้รับความรู้หลังการอบรมไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๙๐
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ลำดับ	ขั้นตอน/กิจกรรม	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ขออนุมัติจัดโครงการอบรมพร้อมค่าใช้จ่าย	■												
๒	จัดทำคำสั่งให้พนักงานเข้าอบรม			■										
๓	ดำเนินการจัดอบรม				■	■	■	■	■	■	■			
๔	สรุปรายงานผลการอบรม											■		
๕	ประเมินผลการอบรม												■	■

โครงการที่ ๗ โครงการจอตทุกป้ายอย่างปลอดภัยเพื่อส่งและรับทุกคน

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากเกิดปัญหาจากการที่พนักงานขับรถโดยสารไม่จอตรับผู้โดยสารบางป้าย ปัญหาการจอตรถโดยสารห่างออกจากป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางมากเกินไป ปัญหาที่เกิดจากการจอตรถแล้วรีบออกรถทันที โดยที่ผู้โดยสารยังขึ้นลงไม่เรียบร้อย จากปัญหาเหล่านี้ ส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ของขององค์กร ดังนั้น ขสมก. จึงได้กำหนดมาตรการ แผนงาน เพื่อควบคุมพนักงานขับรถให้จอตรับ-ส่งผู้โดยสารทุกป้ายและจอตรถให้สนิททุกครั้ง เมื่อมีผู้โดยสารขึ้นหรือลงจากรถ
๒. วัตถุประสงค์	๑. กำหนดมาตรการ และแผนงานการควบคุมพนักงานขับรถจอตรับผู้โดยสารทุกป้าย มีระยะเวลาจอตรถที่เหมาะสม ๒. กำหนดบทลงโทษกรณีพนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามมาตรการและแผนงานที่กำหนดไว้
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ลดการร้องเรียนในด้านการไม่จอตรับ-ส่งผู้โดยสาร ๒. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดีขึ้น ๓. ขสมก. มีรายได้เพิ่มขึ้น
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) การให้บริการรถโดยสารประจำทางจอตรับ - ส่งทุกป้าย และมีระยะเวลาการจอตรถที่เหมาะสม ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. คุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางเพิ่มสูงขึ้น ๒. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดีขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารการเดินรถ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ข้อร้องเรียนด้านการไม่จอตรับผู้โดยสารที่ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ ๑๐
๘. ตัวชี้วัด	จำนวนข้อร้องเรียนด้านการไม่จอตรับผู้โดยสารที่ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ ๑๐
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. เกิดการร้องเรียนในด้านไม่จอตรับผู้โดยสาร ๒. เกิดความเสียหายต่อภาพลักษณ์ของ ขสมก.

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ติดตาม ตรวจสอบพฤติกรรมรถของพนักงาน												
	ผ่านระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)												
๒	จัดนายตรวจและสายตรวจพิเศษประจำจุด ณ ป้ายหยุดรถโดยสาร												
	อำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการตามป้ายที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น												
๓	จัดอบรมเรื่องคุณภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทาง												
	ให้กับพนักงานประจำรถ												

โครงการที่ ๘ โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทภารกิจ และขอบเขตความรับผิดชอบหลักในการให้บริการรับ - ส่งประชาชน และมุ่งเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพแก่ประชาชน เพื่อมุ่งเน้นสู่เป้าหมาย ตามวิสัยทัศน์ของขสมก. “รถเมล์ของทุกคน” ดังนั้น เพื่อให้ทราบถึงระดับความพึงพอใจ และไม่พึงพอใจ รวมทั้งความผูกพันของผู้ใช้บริการ ตลอดจนสารสนเทศอื่น ๆ ที่ได้จากการสำรวจ ไปใช้เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและตลาดการพัฒนา/ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการ รวมถึงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตอบสนองผู้ใช้บริการได้ตามความต้องการ และเหนือกว่าที่ผู้ใช้บริการคาดหวัง เพิ่มความผูกพันให้กับผู้ใช้บริการ รวมทั้งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุง ด้านที่ ๔ การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และลูกค้า (Stakeholder and Customer Management : SCM) หัวข้อ Module ๒ : การมุ่งเน้นลูกค้า ข้อ ๓ การรับฟังลูกค้า จึงจำเป็นต้องจัดทำโครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ เพื่อนำผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ เพื่อนำมาดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาด้านการให้บริการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<p>๑. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และสำรวจความพึงพอใจ และไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ และผู้ใช้บริการระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งของ ขสมก. ๒. เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและลำดับความสำคัญของปัญหา รวมถึงข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ และผู้ใช้บริการระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งของ ขสมก. ๓. เพื่อให้ทราบถึงความคาดหวังและความผูกพันของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. รถโดยสารเอกชนร่วมบริการและผู้ใช้บริการระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งของ ขสมก. ๔. เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๖ ด้านที่ ๔ การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า (Stakeholder and Customer Management : SCM) หัวข้อ Module ๒ : การมุ่งเน้นลูกค้า ข้อ ๓ การรับฟังลูกค้า</p>

รายการ	รายละเอียด
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ทำให้ทราบถึงระดับความพึงพอใจและไม่พึงพอใจความคาดหวัง ความผูกพัน ปัญหาและลำดับความสำคัญของปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ และผู้ใช้บริการระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งของ ขสมก. ๒. ทำให้ทราบถึงแนวทางแก้ไขปัญหอย่างเป็นระบบของ ความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. ๓. นำผลการศึกษาไปใช้รายงานประกอบในการขอเงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ (PSO) และใช้เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและตลาดการพัฒนา/ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการ รวมทั้งกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตอบสนองลูกค้าได้ตามความต้องการ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ผลลัพธ์(Outcome) นำผลการสำรวจฯ มาปรับปรุง/พัฒนาด้านการบริการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักแผนงาน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๖๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ทำให้ทราบถึงระดับความพึงพอใจและไม่พึงพอใจ ความผูกพัน ความต้องการ และความคาดหวัง ตลอดจนข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถโดยสารขององค์การ รวมทั้งเพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๖ ด้านที่ ๔ การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และลูกค้า (Stakeholder and Customer Management : SCM) หัวข้อ Module ๒ : การมุ่งเน้นลูกค้า ข้อ ๓ การรับฟังลูกค้า และตัวชี้วัดการให้บริการสาธารณะ (PSO)
๘. ตัวชี้วัด	ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) ล่าช้า เนื่องจากคณะกรรมการต้องพิจารณารายละเอียดให้ครอบคลุม ครบถ้วน และสมบูรณ์

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	สพง. ขออนุมัติจัดทำโครงการว่าจ้างที่ปรึกษา		■										
๒	ผอก.ให้ความเห็นชอบ/อนุมัติหลักการ		■										
๓	สพจ. แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)			■									
๔	คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)			■									
๕	นำเสนอ ผอก. อนุมัติขอบเขตของงาน (TOR)				■								
๖	สพจ. แต่งตั้งคณะกรรมการว่าจ้างที่ปรึกษา และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ					■							
๗	คณะกรรมการว่าจ้างที่ปรึกษา เชิญที่ปรึกษา เพื่อยื่นข้อเสนอด้านเทคนิคและราคา					■							
๘	นำเสนอ ผอก. อนุมัติว่าจ้างที่ปรึกษา					■							
๙	สภ.จัดทำสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษา						■						
๑๐	ที่ปรึกษาฯ ส่งมอบงานงวดที่ ๑							■					
๑๑	ที่ปรึกษาฯ ส่งมอบงานงวดที่ ๒								■				
๑๒	ที่ปรึกษาฯ ส่งมอบงานงวดที่ ๓									■			

กลยุทธ์ที่ ๒.๔ การพัฒนาการให้บริการข้อมูลที่ทันสมัยและเชื่อถือได้
 โครงการที่ ๙ โครงการจ้างพัฒนาและปรับปรุงระบบเว็บไซต์ ขสมก.

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยเว็บไซต์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงมาเป็นระยะเวลามากกว่า ๕ ปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๗) ดังนั้น เพื่อให้บุคลากรและผู้รับบริการสามารถเข้าถึงบริการต่าง ๆ ของ ขสมก. ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ขสมก. จึงจำเป็นต้องปรับปรุงเว็บไซต์หลักของ ขสมก. ให้รองรับการให้บริการใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นในอนาคต รองรับการนำเสนอแสดงผลบนหลากหลายอุปกรณ์ และรองรับการเข้าถึง เพื่อเพิ่มประสบการณ์ที่ดีในการให้บริการ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อยกระดับการให้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์ ๒. เพื่อพัฒนาเว็บไซต์รุ่นใหม่ที่เน้นการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับผู้รับบริการ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ผู้รับบริการสามารถเข้าถึงบริการและได้รับข่าวสารของ ขสมก. ผ่านเว็บไซต์ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ๒. บุคลากรสามารถเพิ่มข่าวสารบนเว็บไซต์ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	๑. ได้เว็บไซต์เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการ ที่ใช้งานได้ง่ายมีข้อมูลครบ และรองรับประชาชนทุกกลุ่ม ๒. คุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางเพิ่มสูงขึ้น ๓. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดีขึ้น ๔. ขสมก. กับประชาชน มีช่องทางการสื่อสารระหว่างกันเพิ่มมากขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑๒.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อให้องค์การสามารถประชาสัมพันธ์ และให้ข้อมูลการบริการที่ทันสมัย ถูกต้อง
๘. ตัวชี้วัด	ผู้ใช้งานเว็บไซต์มีความพึงพอใจต่อการใช้บริการ (ระดับความพึงพอใจมากกว่า ๓.๕๐ จาก ๕ คะแนน)
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๑ ปีงบประมาณ
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างของเขตงาน	■											
๒	จัดทำ TOR โดยใช้ผลการประเมินการให้บริการบนเว็บไซต์และความครบถ้วนตาม พ.ร.บ. ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการจัดทำ TOR	■	■	■									
๓	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ	■											
๔	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง			■									
๕	นำเสนอผู้มีอำนาจเพื่ออนุมัติสั่งซื้อสิ่งจ้าง			■									
๖	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์				■								
๗	จัดทำสัญญา				■								
๘	ดำเนินการตรวจรับตามระเบียบพัสดุ					■	■	■	■	■	■	■	■

กลยุทธ์ที่ ๒.๕ การยกระดับการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน

โครงการที่ ๑๐ โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์องค์การ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ปัจจุบัน องค์การอยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมดำเนินโครงการตามแผนขับเคลื่อนกิจการองค์การ อาทิ การจัดการรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า (EV) การปรับปรุงเส้นทางเดินรถตามแผนปฏิรูปฯ และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เป็นต้น การสื่อสารภายใน - ภายนอกองค์การ ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนการประชาสัมพันธ์ ที่จะช่วยให้เกิดการรับรู้และจดจำองค์การในภาพรวม ส่งผลให้ภาพลักษณ์ขององค์การเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสร้างความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับความประทับใจของประชาชน
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ความน่าเชื่อถือ ตลอดจนทัศนคติเชิงบวกขององค์การต่อสาธารณชน ๒. เพื่อสื่อสารประชาสัมพันธ์ภารกิจ กิจกรรม และโครงการต่าง ๆ ขององค์การให้สาธารณชนรับทราบ ๓. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานสื่อสารและประชาสัมพันธ์ภายใน - ภายนอกองค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. สาธารณชนรับรู้ เข้าใจภารกิจขององค์การ และมีทัศนคติในเชิงบวกต่อองค์การ ๒. เกิดภาพลักษณ์เชิงบวก ที่สนับสนุนภารกิจขององค์การ ๓. การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์ขององค์การ มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ๔. พนักงานมีความเข้าใจ เกี่ยวกับการดำเนินโครงการต่าง ๆ ขององค์การ ตลอดจนให้ความร่วมมือกับองค์การด้วยดี
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) การเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ ผลลัพธ์ (Outcome) พนักงานองค์การ และประชาชนรับทราบข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องจากสื่อประชาสัมพันธ์ขององค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักผู้อำนวยการ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๒๐.๖๙๒ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	จัดทำและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รายการ	รายละเอียด
๘. ตัวชี้วัด	สามารถจัดทำและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ครบทุกโครงการย่อย
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ มีความล่าช้า เนื่องจากต้องใช้เวลาในการค้นหาและตรวจสอบข้อมูลจากหลายหน่วยงาน

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	โครงการประชาสัมพันธ์การ จัดหารถโดยสารไฟฟ้า (EV)													
๒	โครงการประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามแผนขับเคลื่อนกิจการองค์กร													
๓	โครงการประชาสัมพันธ์การปรับเปลี่ยนเลขสายรถโดยสารตามแผนปฏิรูปเส้นทางรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง													
๔	โครงการสื่อสารมวลชนสัมพันธ์													
๕	โครงการสร้างความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กร													

โครงการที่ ๑๑ โครงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบคอลเซ็นเตอร์

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ในยุคปัจจุบัน การรับส่งข้อมูลผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน จะเป็นการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพสูงรวมถึงประชาชนและผู้ให้บริการส่วนใหญ่สามารถเข้าถึงได้ง่าย แต่ระบบคอลเซ็นเตอร์ก็ยังคงมีความจำเป็นอยู่เพื่อรองรับประชาชนบางกลุ่มที่ไม่สะดวกใช้ผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน หรือกรณีที่ประชาชนต้องการข้อมูลเฉพาะเจาะจง ซึ่งเว็บไซต์และแอปพลิเคชันไม่สามารถทำได้ ดังนั้น ขสมก.จึงยังคงต้องมีระบบคอลเซ็นเตอร์ สำหรับให้บริการข้อมูลแก่ประชาชน แต่ต้องพัฒนาให้มีความสามารถมากขึ้น และรองรับความต้องการเฉพาะของผู้ใช้บริการที่เว็บไซต์และแอปพลิเคชันที่ไม่สามารถรองรับได้</p> <p>ดังนั้น โครงการนี้จึงเป็นโครงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบคอลเซ็นเตอร์ให้มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว เข้าถึงได้มีความง่าย สะดวก มีความถูกต้องสมบูรณ์ ชัดเจน กระชับ และสุภาพ รวมทั้งมีความสามารถที่หลากหลาย และแตกต่างจากการให้บริการผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน รวมถึงการนำรูปแบบของการสื่อสารแบบ ๒ ทาง (Two Ways Communication) เข้ามาประยุกต์ใช้ให้เกิดประสิทธิภาพ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>๑. พัฒนาประสิทธิภาพคอลเซ็นเตอร์ ให้มีความสามารถที่หลากหลาย และแตกต่างจากการให้บริการผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน</p> <p>๒. ติดตามและปรับปรุงระบบคอลเซ็นเตอร์อยู่เสมอ</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>ผู้ให้บริการได้รับความสะดวกในการเข้าถึงการให้บริการมากขึ้น</p>
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) ได้ระบบคอลเซ็นเตอร์ที่ทันสมัย ถูกต้อง มีประสิทธิภาพ รองรับความต้องการที่หลากหลาย ข้อมูลเฉพาะเจาะจง และแตกต่างจากการให้บริการผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. คุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการโดยสารประจำทางเพิ่มสูงขึ้น ๒. ภาพลักษณ์ของ ขสมก.ดีขึ้น ๓. ขสมก.กับประชาชน มีช่องทางการสื่อสารระหว่างกันเพิ่มมากขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	<p>สำนักผู้อำนวยการ</p>

รายการ	รายละเอียด
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๔๓๒ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
๘. ตัวชี้วัด	ได้ระบบคอลเซ็นเตอร์ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๓ ปี ครอบคลุมตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๖๗ – ๒๕๖๙
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. ความรู้ความเข้าใจในระบบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ๒. ขาดทักษะการใช้เทคโนโลยี สมัยใหม่

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ขออนุมัติหลักการ	■												
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR		■	■										
๓	เสนอขออนุมัติร่าง TOR			■	■									
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการประกวดราคาและตรวจรับ				■	■	■							
๕	ติดตั้งและทดสอบระบบ							■						
๖	เริ่มการใช้งานระบบใหม่									■	■	■	■	■

กลยุทธ์ที่ ๒.๖ การเสริมสร้างความปลอดภัยในการให้บริการแก่ทุกคน

โครงการที่ ๑๒ โครงการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ขสมก. เล็งเห็นถึงความจำเป็น และความสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถโดยสาร และเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานคุณภาพพนักงานขับรถให้เป็นที่ยอมรับ เนื่องจากพบว่าสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ขับรถเป็นส่วนใหญ่ที่ขับรถในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย ไม่มีทักษะในการขับรถที่ปลอดภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรที่กำหนดไว้
๒. วัตถุประสงค์	๑. พัฒนาทักษะการขับขี่ให้กับพนักงานขับรถ ๒. ยกระดับมาตรฐานคุณภาพพนักงานขับรถให้มีประสิทธิภาพ ๓. เสริมสร้างและปลูกจิตสำนึกในการขับรถอย่างปลอดภัย
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ๒. ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ๓. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดีขึ้น ๔. พนักงานขับรถมีความรู้ความเข้าใจ และการขับขี่ที่มีมาตรฐานดีขึ้น
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) การให้บริการรถโดยสารประจำทางที่ปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทางต่อประชาชนผู้ใช้บริการ ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง ๒. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดีขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารการเดินรถ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	๑. พนักงานมีทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัย ๒. เกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง
๘. ตัวชี้วัด	๑. ร้อยละ ๒๐ ของพนักงานขับรถได้รับการอบรมทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย/กฎจราจร ๒. จำนวนรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ ๕
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. พนักงานไม่เคารพกฎจราจร ๒. พนักงานขับรถเร็ว ประมาท ทำให้มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ติดตาม ตรวจสอบพฤติกรรมกรรมการขับรถ												
	ของพนักงานผ่านระบบตรวจสอบและติดตาม การปฏิบัติการเดินรถ (GPS)												
๒	การตั้งจุดตรวจความพร้อมรถโดยสารและพนักงานขับรถ												
	ให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด												
๓	ดำเนินโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน												
	อบรมพนักงานขับรถเรื่องทักษะ												
๔	การขับขี่ย่างปลอดภัย/กฎจราจร												

โครงการที่ ๑๓ โครงการเช่า CCTV

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความประสงค์จะดำเนินการเช่าระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อมาใช้สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัย ติดตามผู้กระทำความผิดต่าง ๆ ภายในอุ้งจอตลอดขององค์การทั้ง ๒๔ อุ้ง และป้องปรามการก่อเหตุอาชญากรรมภายในเขตพื้นที่ขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้ทุกพื้นที่ได้รับความปลอดภัยในทรัพย์สินของ ชสมก. ๒. สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัย ๓. เพื่อการบันทึกภาพเหตุการณ์ในพื้นที่เขตการเดินรถที่ ๑ - ๘ จำนวน ๒๔ อุ้ง และ สำนักงานใหญ่ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๔. เพิ่มประสิทธิภาพในการประสานงานในพื้นที่ต่าง ๆ ทำให้การดำเนินการเป็นไปอย่างสอดคล้องด้วยการสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ ๕. เพิ่มประสิทธิภาพในการจดจำและติดตามผู้กระทำความผิดต่าง ๆ ภายในอุ้งจอตลอดขององค์การทั้ง ๒๔ อุ้ง และสำนักงานใหญ่ ๖. เพื่อติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ทำการเขตการเดินรถที่ ๑-๘ จำนวน ๒๔ อุ้ง และสำนักงานใหญ่
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. องค์การได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ๒. เพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ๓. เพิ่มประสิทธิภาพในการติดตามผู้กระทำความผิดต่าง ๆ ภายในอุ้งจอตลอดขององค์การทั้ง ๒๔ อุ้ง ๔. เพื่อเป็นการป้องปรามการก่อเหตุอาชญากรรมภายในพื้นที่องค์การ และสามารถดำเนินการได้
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>จัดหาระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ติดตั้งที่สำนักงานใหญ่และเขตการเดินรถที่ ๑-๘</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>ได้รับอนุมัติโครงการเช่าระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ติดตั้งที่สำนักงานใหญ่และเขตการเดินรถที่ ๑-๘ ระยะเวลา การเช่า ๓ ปี</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๒๔.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานองค์การ และผู้ใช้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความ

รายการ	รายละเอียด
	ปลอดภัย ติดตามผู้กระทำผิดต่าง ๆ ภายในอุ้งจอตลอดขององค์การทั้ง ๒๔ อุ และป้องปรามการก่อเหตุอาชญากรรมภายในเขตพื้นที่ขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถเข้าใช้ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ติดตั้งที่สำนักงานใหญ่และเขตการเดินรถที่ ๑-๘
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ส่งมอบภายใน ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ลำดับ	การดำเนินการ	๒๕๖๖												๒๕๖๗						
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	
๑	ขออนุมัติหลักการโครงการ			■	■															
๒	จัดตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)					■	■	■	■											
๓	การพิจารณาจัดจ้างขอบเขตของงาน (TOR)									■	■									
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ										■									
๕	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง											■								
๖	นำเสนอ ผอ.ก. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อจัดจ้าง												■							
๗	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์													■						
๘	จัดทำสัญญา														■					
๙	ดำเนินการตรวจรับตามระเบียบพัสดุ															■	■	■	■	■

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน

กลยุทธ์ที่ ๓.๑ การพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากรในทุกมิติ

โครงการที่ ๑๔ โครงการพัฒนาทักษะความรู้สู่พนักงานทุกระดับ

โครงการย่อยที่ ๑๔.๑ การฝึกอบรมตามแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development :ID)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ปัจจุบันองค์การประสบปัญหาด้านบุคลากร รายบุคคล ในเรื่องทักษะ ความรู้ ความสามารถ ของพนักงาน เนื่องจาก องค์การไม่สามารถรับพนักงาน ประจำสำนักงาน ได้ตามมติ ครม. และมีพนักงานที่ เกษียณอายุเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ทำให้มีอัตรา พนักงานว่าง ทั้งพนักงานประจำสำนักงาน หัวหน้า งาน ผู้บริหาร องค์การจึงแก้ปัญหาโดยการคัดเลือก พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ดีนรถ เลื่อนตำแหน่งมา ปฏิบัติงานประจำสำนักงาน เพื่อพัฒนาในตำแหน่งที่ สูงขึ้นต่อไป ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วย ความเรียบร้อย จึงจำเป็นต้องพัฒนาทักษะเป็น รายบุคคล ตามสายงานที่ปฏิบัติ อาทิ กฎหมาย บัญชี เทคโนโลยีสารสนเทศ ประชาสัมพันธ์ ภาษาอังกฤษ ทักษะการบริการ ทักษะการขับรถ โดยสาร อื่นๆ ให้กับพนักงาน หัวหน้างาน ผู้บริหาร และกรรมการบริหารกิจการองค์การ ในรูปแบบการ ฝึกอบรมเป็นโครงการ/หลักสูตร (ภายในและ ภายนอก) สำหรับการพัฒนาบุคลากร
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อพัฒนาทักษะความรู้ให้กับพนักงานในทุกด้าน ๒. เพื่อส่งเสริมให้พนักงานได้พัฒนาตนเอง เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนตำแหน่ง ๓. เพื่อให้องค์การ มีพนักงานทดแทนตำแหน่งที่ว่าง
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. พนักงานได้พัฒนาทักษะความรู้ในทุกด้าน ๒. ส่งเสริมให้พนักงานได้พัฒนาตนเอง เพื่อรองรับ การปรับเปลี่ยนตำแหน่ง ๓. องค์การ มีพนักงานทดแทนตำแหน่งที่ว่างได้
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) พนักงานมีทักษะ ความรู้ ในหลักสูตรที่เกี่ยวข้อง อาทิ กฎหมาย บัญชี เทคโนโลยีสารสนเทศ ทักษะ การบริการ อื่นๆ ผลลัพธ์ (Outcome) องค์การได้พนักงานที่มีประสิทธิภาพ สามารถทำงาน ได้ตามเป้าหมาย
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร

รายการ	รายละเอียด
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๔.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานทุกระดับมีความทักษะความรู้ในทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับองค์การ
๘. ตัวชี้วัด	พัฒนาพนักงานรายบุคคลได้ไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ คน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗														
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.			
๑	หน่วยงานเจ้าของเรื่องขออนุมัติหลักการจัดอบรม/ ตามแผนการฝึกอบรม ประจำปี ๒๕๖๗															
๒	กำหนดหลักสูตรอบรม (ภายในและภายนอก)															
๓	ขออนุมัติหลักสูตร พร้อมค่าใช้จ่าย															
๔	ดำเนินการอบรมตามหลักสูตร															
๕	ประเมินผลการอบรม															
๖	ติดตามผลหลังการอบรม															

โครงการย่อยที่ ๑๔.๒ โครงการฝึกอบรมตามการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management :PM)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ปัจจุบันองค์การนำระบบต่าง ๆ มาใช้ในการปฏิบัติงาน อาทิ หลักเกณฑ์การประเมิน (SE-AM) การบริหารเพื่อสร้างมูลค่าเชิง เศรษฐศาสตร์ (EVM) และการใช้ระบบบริหารจัดการ ทรัพยากรภายในองค์กร (ERP) ความเสี่ยงควบคุมภายใน ค่านิยมหลักและจริยธรรม/จรรยาบรรณขององค์การ เพื่อ ต่อต้านการทุจริต รวมทั้งด้านความปลอดภัยในการทำงาน จึง จำเป็นต้องมีการพัฒนาการบริหารการปฏิบัติ เพื่อ ประสิทธิภาพในการทำงาน ในรูปแบบการฝึกอบรมเป็น โครงการ/หลักสูตร (ภายในและภายนอก) สำหรับการบริหาร ผลการปฏิบัติงาน
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเพิ่มศักยภาพการดำเนินงานตามระบบต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อส่งเสริมให้พนักงานได้รู้วิธีป้องกันและระงับอัคคีภัย เพื่อรองรับการเกิดสถานะฉุกเฉิน ๓. เพื่อให้้องค์การ มีพนักงานที่สามารถทำงานได้อย่างเป็น ระบบและรู้วิธีเมื่อเกิดสถานะฉุกเฉิน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. พนักงานได้เพิ่มศักยภาพการดำเนินงานตามระบบต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. พนักงานได้รู้วิธีป้องกันและระงับอัคคีภัยเพื่อรองรับการ เกิดสถานะฉุกเฉิน ๓. ้องค์การมีพนักงานที่สามารถทำงานได้อย่างเป็นระบบ และรู้วิธีเมื่อเกิดสถานะฉุกเฉิน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) พนักงานมีทักษะ ความรู้ ในสายงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ SE-AM EVM ERP และด้านความปลอดภัยในการทำงาน ผลลัพธ์ (Outcome) ้องค์การได้พนักงานที่มีทักษะความรู้ตามสายงาน สามารถ ทำงานได้ตามเป้าหมาย
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๔.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานทุกระดับมีทักษะความรู้และสามารถปฏิบัติงานได้
๘. ตัวชี้วัด	พัฒนาพนักงานรายบุคคลได้ไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ คน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	หน่วยงานเจ้าของเรื่องขออนุมัติหลักการจัดอบรม/ ตามแผนการฝึกอบรม ประจำปี ๒๕๖๗													
๒	กำหนดหลักสูตรอบรม (ภายในและภายนอก)													
๓	ขออนุมัติหลักสูตร พร้อมค่าใช้จ่าย													
๔	ดำเนินการอบรมตามหลักสูตร													
๕	ประเมินผลการอบรม													
๖	ติดตามผลหลังการอบรม													

โครงการย่อยที่ ๑๔.๓ โครงการฝึกอบรมตามแผนการพัฒนางานองค์การ (Organization Development :OD)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การมีการจัดทำแผนรัฐวิสาหกิจ แผนปฏิบัติ แผนยุทธศาสตร์ด้านต่าง ๆ การจัดการความรู้และการจัดการนวัตกรรม การบริหารจัดการเพื่อพัฒนาองค์กรรองรับการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งจัดกิจกรรมต่าง ๆ การศึกษาดูงาน การอบรม/สัมมนาตามนโยบายขององค์กร กระทรวงคมนาคม และรัฐบาล ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนางานองค์การ ให้ตรงตำแหน่ง และสายงาน เพื่อนำมาพัฒนางานองค์การ ในรูปแบบการฝึกอบรมเป็นโครงการ/หลักสูตร (ภายในและภายนอก) สำหรับการพัฒนาองค์การ
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อพัฒนาทักษะการบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ และกิจกรรม ภายในองค์กร และตามนโยบายของ กระทรวงคมนาคม และรัฐบาล ๒. เพื่อส่งเสริมให้พนักงานได้มีกระบวนการจัดการความรู้และการจัดการนวัตกรรม ที่เข้าถึงได้ทั่วถึง ๓. เพื่อให้องค์กร มีพนักงานที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลง
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. พนักงานได้พัฒนาทักษะการบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ และกิจกรรม ภายในองค์กร และตามนโยบายของ กระทรวงคมนาคม และรัฐบาล ๒. พนักงานได้มีกระบวนการจัดการความรู้และการจัดการนวัตกรรม ที่เข้าถึงได้ทั่วถึง ๓. องค์กร มีพนักงานที่มีความสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงได้
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>พนักงานมีทักษะ ความรู้ ในสายงานที่เกี่ยวข้อง ตามนโยบายของ องค์กร กระทรวงคมนาคม และรัฐบาล</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>องค์กรได้พนักงานที่มีทักษะความรู้ตามสายงาน สามารถทำงานได้ตามเป้าหมาย</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๔.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานทุกระดับมีความทักษะความรู้ในด้านต่างๆและสามารถนำมาพัฒนาองค์การได้
๘. ตัวชี้วัด	พัฒนาพนักงานได้ไม่ต่ำกว่า ๑,๕๐๐ คน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	หน่วยงานเจ้าของเรื่องขออนุมัติหลักการจัดอบรม/ ตามแผนการฝึกอบรม ประจำปี ๒๕๖๗												
๒	กำหนดหลักสูตรอบรม (ภายในและภายนอก)												
๓	ขออนุมัติหลักสูตร พร้อมค่าใช้จ่าย												
๔	ดำเนินการอบรมตามหลักสูตร												
๕	ประเมินผลการอบรม												
๖	ติดตามผลหลังการอบรม												

โครงการย่อยที่ ๑๔.๔ การฝึกอบรมตามแผนการพัฒนาสายอาชีพ (Career Development : CD)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การมีหน้าที่รับผิดชอบ ในการให้บริการรถโดยสารประจำทาง รับ-ส่ง ผู้ใช้บริการ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล มีพนักงานจำนวน กว่า ๑๓,๐๐๐ คน มีตำแหน่งตามสายงานจำนวน ๒๕ สายงาน จากจำนวนพนักงานและความหลากหลายในสายงาน จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาความรู้ความสามารถให้ตรงการตำแหน่ง และสายงาน เพื่อประสิทธิภาพในการทำงาน รวมทั้งการสืบทอดตำแหน่ง การบริหารจัดการคนเก่ง การจัดการสายอาชีพในรูปแบบการฝึกอบรมเป็นโครงการ/หลักสูตร(ภายในและภายนอก) สำหรับการพัฒนาสายอาชีพ
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อพัฒนาทักษะความรู้ให้กับพนักงานในทุกตำแหน่งและทุกสายงาน ๒. เพื่อส่งเสริมให้พนักงานได้พัฒนาตามสายงาน เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนตำแหน่ง ๓. เพื่อให้องค์การ มีพนักงานทดแทนตำแหน่งที่ว่างได้
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. พนักงานได้พัฒนาทักษะความรู้ในทุกตำแหน่งและทุกสายงาน ๒. พนักงานได้พัฒนาตามสายงาน เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนตำแหน่ง ๓. องค์การ มีพนักงานทดแทนตำแหน่งที่ว่างได้
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>พนักงานมีทักษะ ความรู้ ในสายงานทั้งหลักสูตรภายในและหลักสูตรภายนอก</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>องค์การได้พนักงานที่มีทักษะความรู้ตามสายงาน สามารถทำงานได้ตามเป้าหมาย</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๓.๕๖๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานทุกระดับมีความทักษะความรู้ในตำแหน่งและสายงานที่ปฏิบัติหน้าที่
๘. ตัวชี้วัด	พัฒนาพนักงานรายบุคคลได้ไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ คน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗										
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.
๑	หน่วยงานเจ้าของเรื่องขออนุมัติหลักการจัดอบรม/ ตามแผนการฝึกอบรม ประจำปี ๒๕๖๗	[Redacted]										
๒	กำหนดหลักสูตรอบรม (ภายในและภายนอก)	[Redacted]										
๓	ขออนุมัติหลักสูตร พร้อมค่าใช้จ่าย	[Redacted]										
๔	ดำเนินการอบรมตามหลักสูตร	[Redacted]										
๕	ประเมินผลการอบรม	[Redacted]										
๖	ติดตามผลหลังการอบรม	[Redacted]										

โครงการย่อยที่ ๑๔.๕ ฝึกอบรม (EVM)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ตามหลักเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) ด้านการจัดการ (Core Business Enablers) ด้านที่ ๑ การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร (Corporate Governance & Leadership) หัวข้อย่อย ๑๐.๑ การติดตามผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช้การเงิน กำหนดให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจติดตามผลการดำเนินงานและไม่ใช้การเงิน ตามแนวทางที่กำหนดครบถ้วนสมบูรณ์ โดยมีความถี่สม่ำเสมออย่างน้อยเป็นรายไตรมาสในการติดตามผลการดำเนินงานด้านการเงิน เช่น ผลกำไรขาดทุน กำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economic Profit) การติดตามผลการดำเนินงานด้านที่ไม่ใช้การเงิน เช่น ผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (กระทรวงการคลัง) ความคืบหน้าในการนำระบบ EVM มาใช้ในการบริหารจัดการองค์กรและอื่นๆ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อพัฒนาทักษะความรู้ให้กับพนักงาน ในการคำนวณกำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (EP) ๒. สามารถใช้ค่าตัวแปรต่างๆ ที่ สคร.กำหนด มาพิจารณาใช้ในการกำหนดอัตราต้นทุนเงินทุนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (WACC) ได้
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. พนักงานได้พัฒนาทักษะความรู้ ๒. นำระบบ EVM มาใช้ในการบริหารจัดการ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) พนักงานมีทักษะ ความรู้ในการคำนวณค่า EP ผลลัพธ์ (Outcome) องค์การสามารถรายงานค่า EP ให้ สคร.รอบ ๖ เดือน และรอบ ๑๒ เดือน
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักแผนงาน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๔๘๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานที่เกี่ยวข้องสามารถถ่ายทอดทักษะความรู้ในการคำนวณ และนำระบบ EVM มาใช้ในการบริหารจัดการได้
๘. ตัวชี้วัด	พนักงานสามารถรายงานผลการดำเนินงานของกำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (EP) รอบ ๖ เดือนภายใน ๓๐ เม.ย. และรอบ ๑๒ เดือนภายใน ๓๑ ต.ค.ของทุกปี

รายการ	รายละเอียด
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ภายในไตรมาสที่ ๑/๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	หน่วยงานเจ้าของเรื่องขออนุมัติหลักการจัดอบรม/ ตามแผนการฝึกอบรม ประจำปี ๒๕๖๗	■											
๒	กำหนดหลักสูตรอบรม (ภายในและภายนอก)		■										
๓	ขออนุมัติหลักสูตร พร้อมค่าใช้จ่าย		■										
๔	ดำเนินการอบรมตามหลักสูตร			■									
๕	ประเมินผลการอบรม			■									
๖	ติดตามผลหลังการอบรม			■									

โครงการย่อยที่ ๑๔.๖ ฝึกอบรมของ สกม.

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ปัจจุบันสำนักกฎหมายได้รับเรื่องที่จะส่งให้ฟ้องจากหลายหน่วยงาน แต่มีปัญหาเรื่องอายุความและหลักฐานอื่น ๆ ที่ไม่สามารถทำให้สำนักกฎหมายฟ้องได้ เพื่อประโยชน์ที่องค์การจะได้รับเต็มตามคำฟ้อง พร้อมกับการติดตามงานทางด้านบัญชีลูกหนี้ จึงต้องมีกรอบเพื่อให้เข้าใจเรื่องที่จะส่งฟ้องให้ทันอายุความและเข้าใจในแนวทางเดียวกัน
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อแต่ละหน่วยงานส่งเรื่องและหลักฐานอื่น ๆ มาให้สำนักกฎหมายฟ้องได้ก่อนหมดอายุความภายใน ๔ เดือน ๒. ให้แต่ละหน่วยงานเข้าใจในเรื่องว่าแต่ละสำนวนควรส่งหลักฐานอะไรมา ๓. เพื่อให้องค์การได้รับชำระหนี้ตามคำฟ้อง โดยไม่เสียผลประโยชน์ ๔. การตามเรื่องเนื่องจากใช้ชื่อ พชร. เป็นลูกหนี้ ทางบัญชี
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้ไม่เสียโอกาสในการดำเนินคดี เนื่องจากสามารถฟ้องได้ภายในอายุความ ๒. หน่วยงานต้นเรื่องสามารถส่งพยานหลักฐานต่าง ๆ ถูกต้องได้อย่างครบถ้วน ๓. เพื่อให้องค์การได้รับชำระหนี้ของลูกหนี้ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ๔. การบันทึกชื่อลูกหนี้ทางบัญชี เป็นไปในทางเดียวกัน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>สามารถฟ้องคดีได้ทันอายุความ และหลักฐานต่าง ๆ ส่งมาได้อย่างถูกต้อง บัญชีลูกหนี้เป็นชื่อเดียวกันในทุกหน่วยงาน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>องค์การได้ประโยชน์ในการได้รับชำระหนี้ตามคำฟ้อง การตามหนี้ของบัญชีลูกหนี้ใช้แบบเดียวกัน</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักกฎหมาย
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	แต่ละหน่วยงานสามารถส่งเรื่องได้ทันกำหนดอายุความและหลักฐานครบถ้วน ถูกต้อง การตามหนี้จากบัญชีลูกหนี้ใช้แบบเดียวกัน
๘. ตัวชี้วัด	ลดการส่งเรื่องคืนหน่วยงานต้นเรื่อง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดหาหลักฐานอื่น ๆ การเก็บข้อมูลบัญชีลูกหนี้อาจจะต้องใช้เวลา และพนักงานไม่ปฏิบัติตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาการดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑. ขออนุมัติหลักการโครงการฝึกอบรม	■											
๒. จัดทำคำสั่งโครงการฝึกอบรม		■										
๓. ดำเนินการฝึกอบรม		■										
๔. สรุปรายงานผลการฝึกอบรม			■									
๕. ประเมินผลการฝึกอบรม			■									

กลยุทธ์ที่ ๓.๒ การพัฒนาระบบบริหารองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

โครงการที่ ๑๕ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก.

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความประสงค์จะพัฒนาระบบการจัดการของ ขสมก. เพื่อวิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถที่สอดคล้องกับการทำงานใหม่ที่ลดขั้นตอนลดการทำงานด้วยระบบมือ (manual) ครอบคลุมการจัดการเดินรถตลอดจนการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชนด้วยระบบ CRM โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมและคุ้มค่าต่อการลงทุนเพื่อให้เกิดความพร้อมในทุกภาคส่วนขององค์การ และไม่ส่งผลกระทบต่อภารกิจขององค์การ ในการให้บริการประชาชน</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเดินรถ โดยการประยุกต์ใช้ระบบไอซีทีเข้ามาสนับสนุนการวางแผน และการตัดสินใจของผู้บริหาร ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อลดการใช้เอกสาร และลดการนำเข้าข้อมูลด้วยระบบมือ (Manual) ที่อาจจะทำให้เกิดความผิดพลาดของการนำเข้าข้อมูล โดยเริ่มจากกระบวนการจัดทำเป้าหมายการเดินรถ ตารางการเดินรถ ตารางการปฏิบัติงานของพนักงานประจำรถโดยสาร การรายงานให้กับพนักงานประจำรถโดยสาร การตรวจสอบสภาพรถโดยสาร (ก่อนและหลังปฏิบัติการเดินรถ) การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง การปล่อยรถโดยสารจากท่า การกำกับและตรวจการเดินรถ (นายตรวจและสายตรวจ) การบริหารค่าโดยสาร การบริหารข้อมูลรถโดยสาร (รถของ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของนายตรวจ และสายตรวจ) รวมถึงระบบต้องสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศของ ขสมก. ในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ระบบ GPS ระบบ e-Ticket ระบบบริหารทรัพยากรองค์กร (ERP) ระบบบริหารบุคลากร ระบบอนุมัติสัญญา ระบบบริหารจัดการอยู่ ระบบงานคดี และรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศของหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบควบคุมการจ่ายเชื้อเพลิงของ ปตท. ระบบของกรมการขนส่งทางบกได้ เป็นต้น</p> <p>เพื่อให้ ขสมก. สามารถยกระดับการให้บริการประชาชน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพระบบ CRM ให้สามารถบริหารจัดการความสัมพันธ์กับประชาชนผู้สอบถามหรือผู้ร้องเรียนได้อย่างครบวงจร มีช่องทางในการติดต่อสื่อสารที่หลากหลาย เช่น ผ่านทางเว็บไซต์ของหน่วยงาน Web Chat E-Mail รวมถึง Social Media</p>

รายการ	รายละเอียด
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถขององค์การ ลดรายจ่ายและองค์การสามารถใช้เทคโนโลยียกระดับการให้บริการประชาชน ประชาชนสามารถติดต่อกับ ขสมก. ได้หลายช่องทาง
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีระบบเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก. ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) เพิ่มศักยภาพการเดินรถขององค์การลดรายจ่ายและองค์การสามารถใช้เทคโนโลยียกระดับการให้บริการประชาชน ประชาชนสามารถติดต่อกับ ขสมก. ได้หลายช่องทางประชาชนมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการ ขสมก.
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๒๘.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถขององค์การ ลดรายจ่ายและองค์การสามารถใช้เทคโนโลยียกระดับการให้บริการประชาชน ประชาชนสามารถติดต่อกับ ขสมก. ได้หลายช่องทาง ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการ ขสมก. มีประชาชนใช้บริการ ขสมก. เพิ่มมากขึ้น
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดหาผู้รับจ้างไม่เป็นไปตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ขออนุมัติหลักการโครงการ	■											
๒	จัดตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)		■										
๓	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ			■									
๔	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง			■	■								
๕	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์					■							
๖	จัดทำสัญญา					■							
๗	ดำเนินการตรวจรับ						■	■	■	■	■	■	■

โครงการที่ ๑๖ โครงการยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลที่ดีและการบริหารความเสี่ยง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>การดำเนินกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีการกำหนดพันธกิจ วิสัยทัศน์ และค่านิยม เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กร โดยมีการกำหนดเป้าหมายทั้งระยะยาวและระยะสั้น เพื่อนำองค์การไปสู่ภารกิจได้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ และสามารถพัฒนาองค์กรไปสู่ความยั่งยืน ดังนั้น การกำกับดูแลที่ดีและการบริหารความเสี่ยง จึงเป็นตัวขับเคลื่อนให้องค์กรสามารถปฏิบัติงานให้บรรลุผลสำเร็จตามกรอบนโยบาย ภารกิจหน้าที่ ยุทธศาสตร์ หรือแผนปฏิบัติที่กำหนด รวมทั้ง เพื่อส่งเสริมและผลักดันให้องค์กรมีแนวทางบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร</p> <p>การกำกับดูแลที่ดีและการสร้างวัฒนธรรมความเสี่ยง ต้องมีการบริหาร ตั้งแต่สร้างความรู้ความเข้าใจ ความตระหนักถึงเรื่องดังกล่าว และมุ่งเน้นให้เกิดการบูรณาการร่วมกัน สามารถดำเนินการ ควบคุม และบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ ควบคู่กับการแผนงาน และการดำเนินการ เพื่อให้สามารถเตรียมการเพื่อรองรับสิ่งที่คาดว่าจะเกิดล่วงหน้า พร้อมรับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enables ของรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๖)</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารความเสี่ยง ๒. เพื่อให้ผู้อบรมพัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างทักษะในการนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน อันนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร ควบคู่กับการปฏิบัติงานจริง ให้เกิดเป็นวัฒนธรรม ๓. เพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติสนับสนุน ส่งเสริมการดำเนินการขององค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ มีความรู้ ความเข้าใจ ในเรื่อง การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารความเสี่ยง ๒. ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ สามารถปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และสามารถบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในได้

รายการ	รายละเอียด
	๓. ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ สามารถวิเคราะห์ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในหน่วยงานของตนเองได้ รวมถึง สามารถจัดการความเสี่ยงและควบคุมภายในอย่างเป็นระบบ ๔. ผู้อบรมสามารถนำประยุกต์ใช้กับการปฏิบัติงานของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) สามารถบริหารจัดการและจัดทำรายงานที่เกี่ยวข้องได้ ผลลัพธ์ (Outcome) สนับสนุนให้องค์กรดำเนินการได้บรรลุวัตถุประสงค์
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ผู้เข้าอบรมมีความรู้ ความเข้าใจ สามารถวิเคราะห์บริหารจัดการ และจัดทำรายงานได้อย่างถูกต้อง
๘. ตัวชี้วัด	ผู้เข้าอบรมมีความรู้ เข้าใจ ร้อยละ ๑๐๐ ของผู้อบรม
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การแต่งตั้งโยกย้ายพนักงานข้ามสายงาน ทำให้ต้องมีการอบรมทำความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	อนุมัติโครงการอบรมพร้อมค่าใช้จ่าย			■									
๒	จัดทำคำสั่งให้พนักงานเข้าอบรม				■								
๓	ดำเนินการจัดอบรม					■	■	■					
๔	สรุปรายงานผลการอบรม							■					
๕	ติดตามและประเมินประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานหลังจากการพัฒนาบุคลากร (๒ ช่วง)								■			■	

กลยุทธ์ที่ ๓.๓ การยกระดับศักยภาพขององค์กรด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี

โครงการที่ ๑๗ โครงการดูแลบำรุงรักษาทรัพยากรเทคโนโลยีสารสนเทศ

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑ รายการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์ พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การมีความประสงค์ขออนุมัติเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์รวมอุปกรณ์ต่อพ่วง พร้อมติดตั้งโดยวิธีประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีประสิทธิภาพ ระบบมีความทันสมัย ใช้ในงานระบบสารสนเทศขององค์การ และเพื่อให้การปฏิบัติงานของพนักงานองค์การมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งยกระดับการทำงานในระบบสารสนเทศต่าง ๆ ขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	<p>๑. องค์การมีความประสงค์ที่จะประกวดราคาการเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์รวมอุปกรณ์ต่อพ่วง พร้อมติดตั้ง ที่มีประสิทธิภาพสำหรับติดตั้งและใช้งานภายในองค์การเพื่อทดแทนเครื่องคอมพิวเตอร์เดิมที่มีอายุการใช้งานมานานกว่า ๗ ปี ซึ่งมีสภาพเสี่ยงต่อการชำรุดบกพร่องของเครื่องและอุปกรณ์ ที่จัดซื้อตามสัญญาเลขที่ ซ.๑๑/๒๕๕๘ ลว. ๘ มิถุนายน ๒๕๕๘ ตั้งนั้นเพื่อสนับสนุนงานระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) และระบบสารสนเทศขององค์การให้มีประสิทธิภาพเกิดการพัฒนาระบบให้มีความทันสมัยและก้าวทันเทคโนโลยีปัจจุบัน</p> <p>๒. เพื่อให้พนักงานขององค์การสามารถปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ในการดำเนินการต่าง ๆ ขององค์การ ตลอดจนมีเครื่องคอมพิวเตอร์สนับสนุนการทำงานมีอุปกรณ์ประมวลผลและจัดเก็บข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ องค์การจึงมีความจำเป็นต้องจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์รวมอุปกรณ์ต่อพ่วง ที่ทันสมัย สนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานทุกฝ่ายทุกแผนกขององค์การ</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การมีเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง ที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย มาทดแทนของเดิมที่ล้าสมัยมีความชำรุดบกพร่อง เพื่อนำมาใช้งานกับระบบสารสนเทศขององค์การ ให้ประมวลผลได้อย่างถูกต้องและแม่นยำ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) มีเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง ใช้งานสำหรับองค์การ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) มีเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง ที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย ใช้งานสำหรับองค์การ</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ

รายการ	รายละเอียด
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๓.๔๕๓ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง ที่ทันสมัยเพียงพอต่อการใช้งานกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานสารสนเทศขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	พนักงานขององค์การสามารถทำงานระบบสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ตรวจรับงวด ๗	■												
๒	ตรวจรับงวด ๘		■											
๓	ตรวจรับงวด ๙			■										
๔	ตรวจรับงวด ๑๐				■									
๕	ตรวจรับงวด ๑๑					■								
๖	ตรวจรับงวด ๑๒						■							
๗	ตรวจรับงวด ๑๓							■						
๘	ตรวจรับงวด ๑๔								■					
๙	ตรวจรับงวด ๑๕									■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๑๖										■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๗											■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๘												■	

โครงการย่อยที่ ๑๗.๒ เข้าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS+MPLS

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากสัญญาเช่าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS จะครบกำหนดอายุสัญญาเช่าใช้ในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ ซึ่งต่อเนื่องจากสัญญาเดิมเลขที่ ข.๑๑/๒๕๖๕ เรื่อง สัญญาเช่าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS ลงวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๕ จึงเห็นควรต่อสัญญาเช่าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS ไว้ใช้งานต่อไป
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้ระบบงานสารสนเทศขององค์การสามารถสื่อสารข้อมูลระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถ กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถต่าง ๆ ๒. เพื่อให้สถานที่ติดตั้ง DR Server (DR Site) ของ ขสมก. สามารถให้บริการสื่อสารข้อมูลได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพตลอดเวลา มีความปลอดภัยสูงไม่เกิดผลกระทบต่อการทำงานของระบบสารสนเทศขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การสื่อสารข้อมูลระบบสารสนเทศระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถ กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ และสถานที่ติดตั้ง DR Site ของ ขสมก. สามารถสื่อสารข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยสูง ไม่เกิดความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูล
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) องค์การมีระบบสื่อสารข้อมูลสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) องค์การมีระบบสื่อสารข้อมูลสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS สามารถสื่อสารข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยสูง ไม่เกิดความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูล
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑.๒๑๓ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ระบบสารสนเทศขององค์การ สามารถสื่อสารข้อมูลระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถ กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ และสถานที่ติดตั้ง DR Site ของ ขสมก. สามารถสื่อสารข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยสูง ไม่เกิดความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูล
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS ได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา	■											
๒	ตรวจรับงวด ๑	■											
๓	ตรวจรับงวด ๒		■										
๔	ตรวจรับงวด ๓			■									
๕	ตรวจรับงวด ๔				■								
๖	ตรวจรับงวด ๕					■							
๗	ตรวจรับงวด ๖						■						
๘	ตรวจรับงวด ๗							■					
๙	ตรวจรับงวด ๘								■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๙									■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๐										■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๑											■	
๑๓	ตรวจรับงวด ๑๒												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๓ รายการเข้าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีความประสงค์ ดำเนินการเข้าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN เพื่อทดแทนอุปกรณ์เดิมที่มีอายุการใช้งานมานาน มีสภาพเสี่ยงต่อการชำรุดบกพร่องของเครื่องและอุปกรณ์ รวมถึงสนับสนุนผลิตภัณฑ์จากบริษัทผู้ผลิต ชสมก. จึงมีความจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอกมาทดแทนของเดิม เพื่อความมั่นคงและปลอดภัยจากการทำงานเมื่ออยู่ภายนอกองค์กรได้ โดยไม่จำเป็นต้องอยู่ในองค์กร และไม่ให้เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์กร
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN ทดแทนของเดิมตามที่มีการชำรุดและล้าสมัย ประกอบกับมี License ไม่เพียงพอต่อการใช้งานในปัจจุบัน ๒. เพื่อให้สามารถทำงานระบบสารสนเทศขององค์กร รวมถึงระบบ ERP จากภายนอกองค์กรได้ โดยผ่านอุปกรณ์ SSL VPN ที่มีความปลอดภัยสูง สามารถทำงานได้ตลอดเวลาไม่เว้นวันหยุด และไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์กร ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบาย
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อให้สามารถทำงานระบบสารสนเทศขององค์กร รวมถึงระบบ ERP จากภายนอกองค์กรได้ โดยผ่านอุปกรณ์ SSL VPN ที่มีความปลอดภัยสูง สามารถทำงานได้ตลอดเวลาไม่เว้นวันหยุด และไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์กร ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบาย
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) จัดหาอุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN ผลลัพธ์ (Outcome) ได้รับอุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN สามารถทำงานได้ตลอดเวลาไม่เว้นวันหยุด และไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์กร ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบาย
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๘๘๒ ล้านบาท

รายการ	รายละเอียด
๗. เป้าหมาย	ได้รับอุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN สามารถทำงานได้ตลอดเวลาไม่เว้นวันหยุด และไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบาย
๘. ตัวชี้วัด	สามารถเข้าใช้อุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ตรวจรับงวด ๘	■											
๒	ตรวจรับงวด ๙		■										
๓	ตรวจรับงวด ๑๐			■									
๔	ตรวจรับงวด ๑๑				■								
๕	ตรวจรับงวด ๑๒					■							
๖	ตรวจรับงวด ๑๓						■						
๗	ตรวจรับงวด ๑๔							■					
๘	ตรวจรับงวด ๑๕								■				
๙	ตรวจรับงวด ๑๖									■			
๑๐	ตรวจรับงวด ๑๗										■		
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๘											■	
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๙												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๔ การเช่าอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อต่อสัญญาเช่าอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management) ต่อเนื่องจากสัญญาเดิมเลขที่ ข.๖๕/๒๕๖๓ เรื่อง สัญญาเช่าอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management) ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งจะครบกำหนดอายุสัญญาเช่าในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อให้การบริการระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย พร้อมกับระบบสารสนเทศขององค์การสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ มีความมั่นคงปลอดภัยทางด้านระบบเครือข่าย และไม่ให้เกิดความเสียหายกับการให้บริการระบบหมายเลข IP Address ขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management) ได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ คอมพิวเตอร์ขององค์การมีการบริหารจัดการหมายเลข IP Address
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management) ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้งานอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management) ของ ขสมก. ได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ คอมพิวเตอร์ขององค์การมีการบริหารจัดการหมายเลข IP Address
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑.๐๔๖ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	คอมพิวเตอร์ขององค์การมีระบบบริหารและจัดการ (IP Address Management)
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบบริหารและจัดการ (IP Address Management) ได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา	■											
๒	ตรวจรับงวด ๑	■											
๓	ตรวจรับงวด ๒		■										
๔	ตรวจรับงวด ๓			■									
๕	ตรวจรับงวด ๔				■								
๖	ตรวจรับงวด ๕					■							
๗	ตรวจรับงวด ๖						■						
๘	ตรวจรับงวด ๗							■					
๙	ตรวจรับงวด ๘								■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๙									■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๐										■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๑											■	
๑๓	ตรวจรับงวด ๑๒												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๕ เข้าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ใช้งานอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย เพื่อใช้งานกับระบบเครือข่ายขององค์การ ซึ่งอุปกรณ์ที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันมีอายุการใช้งานมานาน ไม่มีอุปกรณ์สนับสนุนในการซ่อมแซมแก้ไข และมีสภาพเสี่ยงต่อการชำรุดบกพร่องของเครื่องและอุปกรณ์</p> <p>แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก. ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙ ได้กำหนดให้มีการปรับปรุงระบบเครือข่ายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพโดยการจัดหา Access Switch จำนวน ๑๐๐ ชุด เพื่อใช้งานกับระบบเครือข่ายภายในทั้งองค์การ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย สำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถที่ ๑-๘ และกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถทั้ง ๒๔ กปด. ทดแทนอุปกรณ์เดิมที่เสี่ยงต่อการชำรุดและล้าสมัย ไม่มีอุปกรณ์สนับสนุนในการซ่อมแซมแก้ไข</p> <p>๒. เพื่อให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก. ระยะเวลา ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙ ในยุทธศาสตร์ที่ ๓ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและรองรับการใช้งานระบบเครือข่ายที่มีความต้องการส่งข้อมูลแบบ Real Time และ Bandwidth ที่เพิ่มมากขึ้น</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ระบบเครือข่ายขององค์การสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดผลกระทบต่อความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูลระบบสารสนเทศขององค์การ ไม่เกิดความเสียหายต่องานขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การใช้งาน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายที่ทันสมัย สามารถสื่อสารข้อมูลสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑.๖๒๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การ ที่ทันสมัยเพียงพอต่อการใช้งานกับงานสารสนเทศขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	ระบบเครือข่ายขององค์การสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รายการ	รายละเอียด
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา												
๒	รับมอบอุปกรณ์												
๓	ตรวจรับงาน												

โครงการย่อยที่ ๑๗.๖ รายการเช่าระบบ Leascd Line Internet พร้อมอุปกรณ์กระจายสัญญาณแบบไร้สาย

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีความประสงค์จะใช้ระบบ Leased Line Internet และระบบ Wi-Fi พร้อมติดตั้ง เพื่อให้การใช้งานระบบ Internet ขององค์การสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพไม่เกิดความเสียหายต่อองค์การ ประกอบกับปัจจุบันมีการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตชนิดไร้สายเพิ่มมากขึ้น และองค์การมีการใช้งานโปรแกรมประชุมออนไลน์ โดยใช้สัญญาณ Internet Wi-Fi ในการประสานงานและรับนโยบายต่าง ๆ ร่วมกับ หน่วยงานภายในและภายนอก รวมถึง กระทรวงคมนาคม
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานขององค์การใช้งานระบบอินเทอร์เน็ต และระบบอินเทอร์เน็ตชนิดไร้สายที่มีคุณภาพสามารถใช้งานได้ดี มีประสิทธิภาพ เนื่องจากระบบอินเทอร์เน็ตเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศระหว่างองค์การทั้งภายใน และหน่วยงานภายนอก ๒. เพื่อให้องค์การได้ใช้งานโปรแกรมประชุมออนไลน์โดยใช้สัญญาณ Internet Wi-Fi ในการประสานงาน และรับนโยบายต่าง ๆ ร่วมกับ หน่วยงานภายในและภายนอก ซึ่งปัจจุบันเทคโนโลยีมีความก้าวหน้าและทันสมัยมากขึ้น
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผู้บริหารและพนักงานสามารถใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตที่มีคุณภาพ สามารถใช้ในการทำงานได้ดี มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องในการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ผู้บริหารและพนักงานมีระบบอินเทอร์เน็ตใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตที่มีคุณภาพ สามารถใช้ในการทำงานได้ดี มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องในการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตขององค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๘๔๑ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ผู้บริหารและพนักงานมีระบบอินเทอร์เน็ตใช้งาน สามารถใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตที่มีคุณภาพ สามารถใช้ในการทำงานได้ดี มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องในการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตขององค์การ

รายการ	รายละเอียด
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตขององค์การ สามารถติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานภายนอกได้
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา	■											
๒	ตรวจรับงวด ๑	■											
๓	ตรวจรับงวด ๒		■										
๔	ตรวจรับงวด ๓			■									
๕	ตรวจรับงวด ๔				■								
๖	ตรวจรับงวด ๕					■							
๗	ตรวจรับงวด ๖						■						
๘	ตรวจรับงวด ๗							■					
๙	ตรวจรับงวด ๘								■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๙									■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๐										■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๑											■	
๑๓	ตรวจรับงวด ๑๒												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๗ รายการค่าเช่าเครื่อง Face Scan ๔๘ ชุด และ UPS

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อต่อสัญญาเช่าใช้เครื่อง Face Scan จำนวน ๔๘ เครื่อง และเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) ต่อเนื่องจากสัญญาเดิมเลขที่ ช.๑๗/๒๕๖๕ เรื่อง สัญญาเช่าใช้เครื่อง Face Scan จำนวน ๔๘ เครื่อง และเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) พร้อมติดตั้ง ลงวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๕ (เอกสารแนบ ๑) ซึ่งจะครบกำหนดอายุสัญญาเช่าใช้ในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อเป็นการลดใช้กระดาษขององค์การ โดยการใช้เครื่องสแกนใบหน้าในการบันทึกระบบเวลาทำงานเข้าและออกของพนักงาน มีความแม่นยำในการบันทึกเวลา สามารถประมวลผลเข้าระบบการทำงาน of พนักงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบสแกนใบหน้าในการบันทึกระบบเวลาทำงานเข้าและออกขององค์การได้ตลอดเวลา เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถประมวลผลเข้าการทำงาน of พนักงานได้
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีเครื่อง Face Scan ใช้งานได้เพียงพอสำหรับพนักงานทั้งองค์การ ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้เครื่อง Face Scan ใช้งานบันทึกระบบเวลาทำงานเข้าและออกของพนักงานขององค์การได้ตลอดเวลา เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถประมวลผลเข้าการทำงาน of พนักงานได้
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๘๓๔ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีเครื่อง Face Scan ใช้งานบันทึกระบบเวลาทำงานเข้าและออกของพนักงานขององค์การได้ตลอดเวลา เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถประมวลผลเข้าการทำงาน of พนักงานได้
๘. ตัวชี้วัด	เครื่อง Face Scan สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อระบบบันทึกเวลาการทำงาน of พนักงาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา	■											
๒	ตรวจรับงวด ๑	■											
๓	ตรวจรับงวด ๒		■										
๔	ตรวจรับงวด ๓			■									
๕	ตรวจรับงวด ๔				■								
๖	ตรวจรับงวด ๕					■							
๗	ตรวจรับงวด ๖						■						
๘	ตรวจรับงวด ๗							■					
๙	ตรวจรับงวด ๘								■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๙									■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๐										■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๑											■	
๑๓	ตรวจรับงวด ๑๒												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๘ รายการเช่าระบบ Cloud (Server ERP)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้นำระบบบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning : ERP) มาใช้ในการปฏิบัติงานในองค์การในการเพิ่มประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์ที่ยอมรับในระดับสากล เหมาะสมกับการนำมาประยุกต์ใช้ในหน่วยงานขนาดใหญ่ และจำเป็นต้องใช้เครื่องมือข่ายที่มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการรองรับการใช้งานโดยบุคลากรทั้งองค์การ เพื่อให้การพัฒนาบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนดไว้ จึงมีความจำเป็นจัดหาบริการเครื่องมือข่ายคลาวด์มาใช้สำหรับพัฒนา และทดสอบระบบต่อไป
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้การดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning : ERP) ของ ขสมก. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถรองรับการทำงานของระบบได้เป็นอย่างดี ๒. เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพในการใช้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ของ ขสมก. สามารถมีพื้นที่ในการจัดเก็บข้อมูลอย่างเพียงพอ และมีความปลอดภัยสูง พนักงานสามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์ใช้งานกับระบบ ระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ผลลัพธ์ (Outcome) ระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ของ ขสมก. สามารถมีพื้นที่ในการจัดเก็บข้อมูลอย่างเพียงพอ และมีความปลอดภัยสูง พนักงานสามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๓.๕๙๓ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์ใช้งานกับระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) พนักงานสามารถทำงานระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างมีประสิทธิภาพทุกระบบ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์กับระบบ ระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่องานสารสนเทศขององค์การ

รายการ	รายละเอียด
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา	■											
๒	ตรวจรับงวด ๑	■											
๓	ตรวจรับงวด ๒		■										
๔	ตรวจรับงวด ๓			■									
๕	ตรวจรับงวด ๔				■								
๖	ตรวจรับงวด ๕					■							
๗	ตรวจรับงวด ๖						■						
๘	ตรวจรับงวด ๗							■					
๙	ตรวจรับงวด ๘								■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๙									■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๐										■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๑											■	
๑๓	ตรวจรับงวด ๑๒												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๙ เช้า Server (DR) Database

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อต่อสัญญาเช่าใช้บริการคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง (DR Server) พร้อมติดตั้ง ต่อเนื่องจากสัญญาเลขที่ ช.๙/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๕ ซึ่งจะครบกำหนดอายุสัญญาวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ เพื่อให้การให้บริการคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง (DR Server) พร้อมติดตั้ง สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อองค์การ
๒. วัตถุประสงค์	เนื่องจากอุปกรณ์คอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Database Server) ของ ขสมก. ซึ่งเป็นเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายระบบฐานข้อมูลขององค์การ มีอายุการใช้งานมานานมากกว่า ๑๐ ปี ระบบปฏิบัติการที่ทำงานอยู่บนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย ยี่ห้อ IBM รุ่น P๕๕๖๐Q ทำงานกับระบบ OS AX V.๕ เป็นระบบที่ล้าสมัย อุปกรณ์มีการเสื่อมสภาพ เสี่ยงต่อการชำรุดเสียหายและอุปกรณ์ไม่อยู่ในสายการผลิต ซึ่งระบบงานส่วนหนึ่งของคอมพิวเตอร์แม่ข่ายยังมีการใช้งานอยู่ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (DR Server) ที่มีประสิทธิภาพและสามารถรองรับกับระบบงานขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบฐานข้อมูลที่ใช้งานอยู่บนคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Database Server) ของ ขสมก. ได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง (DR Server) ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้งานระบบฐานข้อมูลที่ใช้งานอยู่บนคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Database Server) ของ ขสมก. ได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ ลดความเสียหายต่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๒.๒๓๗ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานมีระบบฐานข้อมูล (Database Server) ใช้งาน ลดความเสียหายต่อข้อมูลในระบบ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบระบบฐานข้อมูล (Database Server) ได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา	■											
๒	ตรวจรับงวด ๑	■											
๓	ตรวจรับงวด ๒		■										
๔	ตรวจรับงวด ๓			■									
๕	ตรวจรับงวด ๔				■								
๖	ตรวจรับงวด ๕					■							
๗	ตรวจรับงวด ๖						■						
๘	ตรวจรับงวด ๗							■					
๙	ตรวจรับงวด ๘								■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๙									■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๐										■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๑											■	
๑๓	ตรวจรับงวด ๑๒												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๐ เช่าคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง (เช่าใหม่ PC ๓๐๐ เครื่อง)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>เพื่อจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ทดแทนเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่จัดหาในปี ๒๕๕๔ ซึ่งมีอายุการใช้งานมานาน มีสภาพชำรุดบกพร่องของเครื่องและอุปกรณ์ไม่สามารถทำงานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์การได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศจึงเห็นควรจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ชุดใหม่มาทดแทนเพื่อรองรับเทคโนโลยีในปัจจุบัน และเพื่อให้การใช้งานระบบสารสนเทศขององค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ เพื่อเป็นการสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้บริหารและพนักงานองค์การ และสนับสนุนการทำงานประมวผลผลและจัดเก็บข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ระบบชุดใหม่ที่ทันสมัย มีความเหมาะสมกับการใช้งานต่อระบบสารสนเทศในปัจจุบันขององค์การ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ทดแทนเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์เดิมที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง ๒. เพื่อรองรับเทคโนโลยีในปัจจุบัน และเพื่อให้การใช้งานระบบสารสนเทศขององค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. เพื่อไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ ๔. เพื่อเป็นการสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้บริหารและพนักงานองค์การ และสนับสนุนการทำงานประมวผลผลและจัดเก็บข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>เครื่องคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ระบบชุดใหม่ ทันสมัยสามารถประมวผลผลและจัดเก็บข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ มีความเหมาะสมกับการใช้งานต่อระบบสารสนเทศในปัจจุบันขององค์การ</p>
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง ผลลัพธ์ (Outcome)</p>

รายการ	รายละเอียด
	ได้เครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วงที่ทันสมัย สามารถประมวลผลและจัดเก็บข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ มีความเหมาะสมกับการใช้งานต่อระบบสารสนเทศในปัจจุบันขององค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑๙.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่มีความทันสมัย สามารถรองรับระบบการทำงานขององค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพ และจัดสรรให้เพียงพอแก่ผู้บริหารและพนักงานผู้ปฏิบัติงานระบบสารสนเทศ โดยใช้เทคโนโลยีให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับองค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถเข้าเช่าคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง จำนวน ๓๐๐ เครื่อง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ส่งมอบแล้วเสร็จภายใน ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์ไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ขออนุมัติหลักการโครงการ			■									
๒	จัดตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)				■	■	■						
๓	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ							■					
๔	การประชุมพิจารณาร่างขอบเขตของงาน (TOR)								■				
๕	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง									■			
๖	นำเสนอ ผอ. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อสั่งจ้าง										■		
๗	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์											■	
๘	จัดทำสัญญา												■
๙	ดำเนินการตรวจรับตามระเบียบพัสดุ												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๑ เช้า Mail gateway

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากปัจจุบันมี Spam, Virus, Phishing หรืออีเมลอื่น ๆ ที่ไม่ประสงค์ดี มีการโจมตีรูปแบบใหม่ ๆ เข้ามาโจมตีระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การอย่างต่อเนื่อง ทำให้ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การ มีความผิดปกติต่อการใช้งาน หน่วยงานภายนอกบางหน่วยงาน ไม่สามารถรับจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การได้ เพื่อป้องกันและสนับสนุนเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของระบบอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัยระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ จึงเห็นควรจัดหาระบบช่วยสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยจดหมายอิเล็กทรอนิกส์มาใช้งานภายในองค์การ
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การ สามารถใช้งานจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ได้มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหาย ต่องานขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การสามารถใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความปลอดภัยสูง พนักงานสามารถใช้งานในการติดต่อหน่วยงานภายใน-ภายนอกได้อย่างมีความน่าเชื่อถือ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีระบบสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ที่มีความปลอดภัยสูง พนักงานสามารถใช้งานในการติดต่อหน่วยงานภายใน-ภายนอกได้อย่างมีความน่าเชื่อถือ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๔.๒๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ที่มีความปลอดภัยสูง พนักงานสามารถใช้งานในการติดต่อหน่วยงานภายใน-ภายนอกได้อย่างมีความน่าเชื่อถือ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่องานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา	■											
๒	ตรวจรับงวด ๑	■											
๓	ตรวจรับงวด ๒		■										
๔	ตรวจรับงวด ๓			■									
๕	ตรวจรับงวด ๔				■								
๖	ตรวจรับงวด ๕					■							
๗	ตรวจรับงวด ๖						■						
๘	ตรวจรับงวด ๗							■					
๙	ตรวจรับงวด ๘								■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๙									■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๐										■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๑											■	
๑๓	ตรวจรับงวด ๑๒												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๒ เช้า Switch ๑๐๐ ชุด

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ใช้งานอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย เพื่อใช้งานกับระบบเครือข่ายขององค์การ ซึ่งอุปกรณ์ที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันมีอายุการใช้งานมานาน ไม่มีอุปกรณ์สนับสนุนในการซ่อมแซมแก้ไข และมีสภาพเสี่ยงต่อการชำรุดบกพร่องของเครื่องและอุปกรณ์</p> <p>แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก. ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙ ได้กำหนดให้มีการปรับปรุงระบบเครือข่ายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพโดยการจัดหา Access Switch จำนวน ๑๐๐ ชุด เพื่อใช้งานกับระบบเครือข่ายภายในทั้งองค์การ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย สำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถที่ ๑-๘ และกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถทั้ง ๒๔ กปด. ทดแทนอุปกรณ์เดิมที่เสี่ยงต่อการชำรุดและล่าสมัย ไม่มีอุปกรณ์สนับสนุนในการซ่อมแซมแก้ไข</p> <p>๒. เพื่อให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก. ระยะเวลา ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙ ในยุทธศาสตร์ที่ ๓ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและรองรับการใช้งานระบบเครือข่ายที่มีความต้องการส่งข้อมูลแบบ Real Time และ Bandwidth ที่เพิ่มมากขึ้น</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>ระบบเครือข่ายขององค์การสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดผลกระทบต่อความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูลระบบสารสนเทศขององค์การ ไม่เกิดความเสียหายต่องานขององค์การ</p>
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การใช้งาน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายที่ทันสมัย สามารถสื่อสารข้อมูลสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๕.๗๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การ ที่ทันสมัยเพียงพอต่อการใช้งานกับงานสารสนเทศขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	ระบบเครือข่ายขององค์การสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รายการ	รายละเอียด
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์ไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา												
๒	รับมอบอุปกรณ์												
๓	ตรวจรับงาน												

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๓ เซ้า Sever (DR) ERP

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การมีการป้องกันความเสียหายอันเกิดขึ้นกับข้อมูลระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ขององค์การ อันเนื่องจากสาเหตุไม่คาดคิด และไม่สามารถควบคุมได้ เช่น เกิดจากอุปกรณ์ชำรุด เพลิงไหม้ หรือถูกปิดล้อมโดยฝูงชน เป็นต้น โดยหากเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิดดังกล่าว จะนำมาซึ่งความเสียหายที่ไม่อาจประเมินมูลค่าได้ องค์การจึงควรสามารถใช้งานข้อมูลระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) จากระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำรองขององค์การได้ทันทีหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดขึ้น
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อองค์การสามารถให้บริการระบบสารสนเทศได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างต่อเนื่อง ไม่มีความขัดข้องต่อการทำงาน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) พนักงานสามารถใช้งานระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างต่อเนื่อง ผลลัพธ์ (Outcome) ระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ลดความเสียหายต่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๒.๗๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานมีระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ใช้งาน ลดความเสียหายต่อข้อมูลในระบบ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ลงนามสัญญา	■											
๒	ตรวจรับงวด ๑	■											
๓	ตรวจรับงวด ๒		■										
๔	ตรวจรับงวด ๓			■									
๕	ตรวจรับงวด ๔				■								
๖	ตรวจรับงวด ๕					■							
๗	ตรวจรับงวด ๖						■						
๘	ตรวจรับงวด ๗							■					
๙	ตรวจรับงวด ๘								■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๙									■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๐										■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๑											■	
๑๓	ตรวจรับงวด ๑๒												■

โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๔ ระบบ Security Information Event Management

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของ ขสมก. โดยสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ ได้ให้บริการด้านให้บริการอินเทอร์เน็ต งานบริการด้านระบบงานต่าง ๆ รวมถึงระบบเครือข่ายสารสนเทศทั้งหมดของ ขสมก. ซึ่งปัจจุบันพนักงานและเจ้าหน้าที่ได้ มีการทำงานผ่านระบบเครือข่าย มีการค้นคว้าข้อมูลและทำงานผ่านระบบอินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้ไม่ประสงค์ดีมีโอกาหาช่องทางการเข้าโจมตีระบบงานสำคัญต่าง ๆ และอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ ขสมก. ได้ โดยในปัจจุบันนี้ผู้ดูแลจะต้องใช้ระยะเวลาตรวจสอบรวบรวมข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์การโจมตีที่เกิดขึ้นค่อนข้างนาน และเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดหลักเกณฑ์ของ พรบ. ว่าด้วยการกระทำผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. ๒๕๖๐ จึงเห็นควรจัดซื้อระบบ Security Information And Event Management เพื่อรวบรวมข้อมูล และสนับสนุนการทำงานวิเคราะห์ Log จากอุปกรณ์ Log ของ ขสมก.</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อเพิ่มศักยภาพในการจัดเก็บ Log, Event, หรือ Flow ให้อยู่ในรูปแบบที่สามารถนำมาตรวจสอบ วิเคราะห์ แจ้งเตือน โดยการนำเสนอข้อมูลที่ ขสมก. สามารถนำไปตรวจสอบเหตุการณ์การโจมตีแบบเชิงลึก และเป็นเครื่องมือช่วยสนับสนุนการบริหารจัดการด้านความมั่นคงปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล</p> <p>๒. เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ ขสมก. ให้มีความปลอดภัยสูง ทันสมัย และเป็นปัจจุบัน</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>องค์การสามารถใช้งานระบบ Security Information And Event Management เพื่อรวบรวมข้อมูล และสนับสนุนการทำงาน วิเคราะห์ Log จากอุปกรณ์ Log ของ ขสมก. และป้องกันการโจมตีจากผู้ไม่หวังดี</p>
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) มีระบบ Security Information And Event Management ใช้งาน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) เพิ่มศักยภาพในการจัดเก็บ Log, Event, หรือ Flow ให้อยู่ในรูปแบบที่สามารถนำมาตรวจสอบ วิเคราะห์ แจ้งเตือน โดยการนำเสนอข้อมูลที่ ขสมก. สามารถนำไปตรวจสอบ</p>

รายการ	รายละเอียด
	เหตุการณ์การณ์การโจมตีแบบเชิงลึก และเป็นเครื่องมือช่วยสนับสนุนการบริหารจัดการด้านความมั่นคงปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๓.๕๔๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	องค์การมีระบบ Security Information And Event Management เพิ่มศักยภาพในการจัดเก็บ Log, Event, หรือ Flow ให้อยู่ในรูปแบบที่สามารถนำมาตรวจสอบวิเคราะห์ แจ้งเตือน โดยการนำเสนอข้อมูลที่ ชสมก. สามารถนำไปตรวจสอบเหตุการณ์การณ์การโจมตีแบบเชิงลึก และเป็นเครื่องมือช่วยสนับสนุนการบริหารจัดการด้านความมั่นคงปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบน Security Information And Event Management ได้อย่างมีประสิทธิภาพไม่เกิดความขัดข้องต่องานระบบเครือข่ายขององค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์ไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	ขออนุมัติหลักการโครงการ	■												
๒	จัดตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)		■											
๓	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ			■										
๔	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง			■	■									
๕	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์					■								
๖	จัดทำสัญญา					■								
๗	ดำเนินการตรวจรับ						■	■	■	■	■	■	■	■

กลยุทธ์ที่ ๓.๔ การผลักดันการฟื้นฟูองค์กร

โครงการที่ ๑๘ โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและบุคลากร

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>เนื่องจากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน และเพื่อสร้างเสริมให้เกิดศักยภาพการแข่งขันได้ ทำให้องค์กรจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนเพื่อให้ทันต่อสถานการณ์ในยุคโลกาภิวัตน์ การปรับปรุงขอบเขตหน้าที่ การปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความเหมาะสมสามารถแข่งขันได้ การปรับกำลังพลในองค์กรให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้จะมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน การปฏิบัติงาน การวางแผนยุทธศาสตร์ การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ อีกทั้งการดำเนินงานต่าง ๆ ต้องอยู่ในกรอบการปฏิบัติงานตามภารกิจที่กำหนดไว้ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ชสมก. จึงต้องมีการจัดทำแผนการปรับโครงสร้างองค์กรและบุคลากร</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้โครงสร้างของ ชสมก. มีความเหมาะสมสอดคล้องกับภารกิจลดขั้นตอนการทำงานซ้ำซ้อนและให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ๒. เพื่อให้บุคลากรของ ชสมก. มีอัตราที่เหมาะสมสอดคล้องกับอัตรากำลังในการปฏิบัติงานตามโครงสร้างใหม่ ๓. เพื่อให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการทำงานโดยการจัดแบ่งกลุ่มงานและเส้นทาง ความก้าวหน้าและปรับโครงสร้างอัตราเงินเดือนให้เหมาะสม
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>การวางแผนบุคลากรทั้งมิติของจำนวนและความสามารถให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของ ชสมก. ที่เปลี่ยนไปจะก่อให้เกิดคุณภาพงานที่ดีและการใช้บุคลากรในจำนวนที่เหมาะสมอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลทางอ้อมต่อต้นทุนในการบริหารจัดการ</p>
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) ได้โครงสร้างองค์กรและบุคลากรของ ชสมก. ที่มีความเหมาะสมทันต่อสถานการณ์ สามารถแข่งขันได้</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. คุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการเพิ่มสูงขึ้น ๒. ประสิทธิภาพการให้ดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น ๓. ต้นทุนการดำเนินงานลดลง ๔. พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการทำงาน
๕. ผู้รับผิดชอบ	<p>สำนักการเจ้าหน้าที่</p>

รายการ	รายละเอียด
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ได้โครงสร้างองค์กรและบุคลากรของ ขสมก. ที่มีความเหมาะสม ทันต่อสถานการณ์
๘. ตัวชี้วัด	โครงสร้างองค์กรที่มีศักยภาพ
๙. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน	๑. นำเสนอโครงการและแต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน (TOR) ว่าจ้างที่ปรึกษา ๒. ประชุมคณะกรรมการพิจารณาจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) ๓. นำเสนอร่างขอบเขตของงานต่อผู้มีอำนาจให้ความเห็นชอบ ๔. ดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ๕. แต่งตั้งคณะทำงานสนับสนุนการปฏิบัติงานการปรับโครงสร้างองค์กร ๖. คณะทำงานร่วมกับที่ปรึกษาดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กร ๗. สรุปผลการดำเนินการนำเสนอต่อผู้มีอำนาจ และคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร ๘. สื่อสารสร้างความเข้าใจ สร้างการยอมรับทั่วทั้งองค์กร
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การยอมรับในการโอนย้ายตำแหน่งงานของบุคลากรฝ่ายต่าง ๆ ด้วยข้อจำกัดของความรู้และทักษะของบุคลากร ผนวกกับตำแหน่งงานที่จำกัด และนโยบายในการลดจำนวนบุคลากร ทำให้ทางเลือกในการโอนย้ายของบุคลากรฝ่ายต่าง ๆ มีไม่มากนัก

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	นำเสนอโครงการและแต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน (TOR) ว่าจ้างที่ปรึกษา	■												
๒	ประชุมคณะกรรมการพิจารณาจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)		■											
๓	นำเสนอร่างขอบเขตของงานต่อผู้มีอำนาจให้ความเห็นชอบ			■										
๔	ดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง				■									
๕	แต่งตั้งคณะทำงานสนับสนุนการปฏิบัติงานการปรับโครงสร้างองค์กร					■								
๖	คณะทำงานร่วมกับที่ปรึกษาดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กร						■	■	■	■				
๗	สรุปผลการดำเนินการนำเสนอต่อผู้มีอำนาจ และคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร										■			
๘	สื่อสารสร้างความเข้าใจ สร้างการยอมรับทั่วทั้งองค์กร											■	■	■

กลยุทธ์ที่ ๓.๕ การบริหารจัดการความสมดุลระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร

โครงการที่ ๑๙ โครงการว่าจ้างที่ปรึกษา

โครงการย่อยที่ ๑๙.๑ จ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาใช้ในการดำเนินธุรกิจ และสนับสนุนการปฏิบัติงานต่างๆ ของหน่วยงานเป็นจำนวนมาก เพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาประเทศด้านต่างๆ ของรัฐบาล</p> <p>ขสมก. มีการนำระบบ Enterprise Resource Planning (ERP) ที่เป็นมาตรฐานสากลมาใช้ในองค์กร รวมถึงมีการวางแผนการพัฒนาระบบสนับสนุนการให้บริการการเดินรถองค์กรและรถเอกชนร่วมบริการ ซึ่งการนำระบบต่าง ๆ เหล่านี้มาใช้นั้นจำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลที่เสถียรและมั่นคงปลอดภัยซึ่ง ขสมก. ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางหลากหลายสาขา เช่น ด้านการพัฒนาระบบ ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ด้านการบริหารงานเทคโนโลยีดิจิทัล ฯลฯ เนื่องจากบุคลากรของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันที่มีทักษะที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนขสมก. สู่องค์กรดิจิทัลนั้นมีจำนวนน้อย ไม่สามารถรับภาระการขับเคลื่อนการดำเนินงานทั้งองค์กรได้เนื่องจากองค์กรมีขนาดใหญ่</p> <p>ดังนั้น เพื่อเป็นการสนับสนุนการขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลอย่างเป็นมาตรฐาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จึงมีความประสงค์ในการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้คำแนะนำ วางแผน และดำเนินการ ขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล ๒. เพื่อวางแผนทางปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ในส่วนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ๓. เพื่อให้ความรู้ด้านการวางแผนการขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล ๔. เพื่อให้การบริหารงานภายในองค์กรสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและสะดวกรวดเร็ว สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลกฎหมาย และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
<p>๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. สามารถดำเนินการขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล ๒. สร้างภาพลักษณ์ ขสมก. ให้เป็นองค์กรดิจิทัลมากยิ่งขึ้น

รายการ	รายละเอียด
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ๑. ศึกษา วิเคราะห์ข้อดี ข้อเสีย ๒. กำหนดแนวทางในการดำเนินงาน ผลลัพธ์ (Outcome) สรุปรายงานผลเสนอผู้บริหาร
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑๗.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	กระบวนการทำงานบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีดิจิทัลมีการตรวจสอบ/ทบทวน และมีการกำหนดหรือแนะนำแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practices) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทุกกระบวนการ
๘. ตัวชี้วัด	๑. ร้อยละ ๘๐ ของกระบวนการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีดิจิทัลมีการดำเนินการตามแนวทางปฏิบัติที่ดี ๒. ร้อยละ ๘๐ ของบุคลากร ทราบถึงแผน และเป้าหมายการขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดหาผู้รับจ้างไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
๑	กำกับติดตาม/ขออนุมัติโครงการ	■												
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR)		■											
๓	จัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR)		■	■										
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ			■										
๕	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง				■	■								
๖	นำเสนอผู้มีอำนาจอนุมัติสั่งซื้อสั่งจ้าง					■								
๗	ประกาศผู้ชนะ รองการอุทธรณ์						■	■						
๘	จัดทำสัญญา								■					
๙	ติดตามและประเมินผล											■	■	■

โครงการย่อยที่ ๑๙.๒ จ้างที่ปรึกษาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (in house) เพื่อการศึกษาและวิเคราะห์ประเมินผลโครงการ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๓๘ ซึ่งอนุมัติตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ที่ไม่ให้บรรจุพนักงานเพิ่มหรือทดแทนอัตรากำลัง ที่พ้นสภาพ การดำเนินงานที่ผ่านมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องว่าจ้างผู้มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้านเป็นที่ปรึกษาในการดำเนินงานเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ ที่ปรึกษาด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ที่ปรึกษาเพื่อจัดทำขอบเขตของงานการจัดหารถโดยสาร ที่ปรึกษาในด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ ที่ปรึกษาในการดำเนินการด้านคดี รวมถึงการจัดทำแผนงานต่าง ๆ ตามนโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม โดยในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี ๒๕๓๘ ถึงปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ได้รับการอนุญาตให้รับพนักงานในตำแหน่งอื่น ยกเว้นพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทำให้องค์การขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้านทั้งในด้านบัญชีและการเงิน ด้านเศรษฐศาสตร์ด้านวิศวกร ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล และด้านกฎหมาย การปฏิบัติงานอาจไม่สามารถเทียบเคียงกับหน่วยงานอื่นในธุรกิจเดียวกันที่ต้องเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์และสภาพแวดล้อม</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อศึกษา วิเคราะห์โครงสร้างการบริหาร การดำเนินงาน รายงานผล การติดตามตรวจสอบ ประเมินผลและเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหา ๒. เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และเสนอแนะรูปแบบโครงการเบื้องต้นให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อใช้วิเคราะห์และพิจารณาวางแผนการดำเนินงาน ๓. เพื่อประเมินผลโครงการ หรืองานที่ได้ดำเนินการไปแล้ว หรือกำลังดำเนินการ พร้อมทั้งการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการบริการการจราจร การจัดการเดินทางตามเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง วิเคราะห์แผนงาน วิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ระบบสารสนเทศ และกฎหมายในการสนับสนุนรวมทั้งปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานโครงการในความรับผิดชอบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ๔. เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในการตอบสนองนโยบายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รายการ	รายละเอียด
	<p>๕. เพื่อให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะทางด้านกฎหมาย ข้อบัญญัติ และระเบียบต่างๆ ตลอดจนแนวทางในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ตามที่ได้รับมอบหมาย</p> <p>๖. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะทางการจัดทำข้อมูลเพื่อรายงานผลตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers</p> <p>๗. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ และข้อเสนอแนะแนวทางการปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน</p> <p>๘. เพื่อเพิ่มศักยภาพระบบแผนที่ และข้อมูลภูมิสารสนเทศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้สามารถใช้วิเคราะห์และนำเสนอได้อย่างมีมาตรฐาน</p> <p>๙. เพื่อสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือในการปฏิบัติงานตามที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมอบหมาย</p>
<p>๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</p>	<p>๑. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีคณะที่ปรึกษาที่มีประสบการณ์ ความรู้ความสามารถในการวิเคราะห์วางแผนและเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p> <p>๒. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีแนวทางในการพัฒนาเพิ่มมากขึ้นและสามารถดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมายหลัก ๓ ด้าน ประกอบด้วย ด้านการเดินรถ ด้านการให้บริการ และด้านการบริหารจัดการ</p> <p>๓. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถดำเนินการโครงการต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนขับเคลื่อนกิจการเพื่อใช้ในการดำเนินงานตามแนวทางของแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p> <p>๔. การดำเนินงานตามระบบงานขององค์กรเป็นไปตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการด้าน Core Business Enablers บรรลุเป้าหมายในการบริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล</p> <p>๕. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า เพื่อสร้างความยั่งยืนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p>

รายการ	รายละเอียด
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) จ้างศึกษาประจำองค์การ (In house) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ประเมินผลโครงการ ผลลัพธ์ (Outcome) ได้ทีปรึกษาที่มีประสบการณ์ ความรู้ความสามารถในการวิเคราะห์ วางแผนและเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานขององค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักแผนงาน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑๔.๘๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีคณะที่ปรึกษาที่มีประสบการณ์ ความรู้ความสามารถในการวิเคราะห์วางแผนและเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๑๐๐ ของใบสั่งงาน (RO) ได้ครบถ้วนตามกำหนด
๙. ระยะเวลาดำเนินการ	จำนวน ๑๒ เดือน นับถัดจากวันลงนามสัญญา
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	จัดหาผู้รับจ้างไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ขออนุมัติโครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ				■								
แต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตคุณลักษณะ (TOR) เพื่อดำเนินการตามระเบียบว่าด้วยการพัสดุจัดซื้อจัดจ้าง					■							
หน่วยงานบริหารความเสี่ยงพิจารณาและรายงานผลเพื่อนำเสนอผู้อำนวยการ						■						
แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตามระเบียบว่าด้วยการพัสดุจัดซื้อจัดจ้าง							■					
ลงนามสัญญา								■				
ดำเนินโครงการตามสัญญา									■	■	■	■

กลยุทธ์ที่ ๓.๗ การส่งเสริมความร่วมมือทางสังคมและสิ่งแวดล้อม

โครงการที่ ๒๐ โครงการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ขสมก. ให้ความสำคัญในการดำเนินโครงการที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการโครงการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องทุกปี มีการดำเนินกิจกรรมสนับสนุนให้พนักงานเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อปลูกฝัง และสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งภายในและภายนอกองค์กร ควบคู่ไปกับการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืน เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อม และปรับปรุงคุณภาพชีวิตของสังคมให้ดีขึ้น
๒. วัตถุประสงค์	๑. สร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่าง ขสมก. กับสังคมและชุมชน ๒. พนักงานดำเนินกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ร่วมกับชุมชน ๓. สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับ ขสมก.
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เกิดสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนกับพนักงาน ขสมก. ๒. ขสมก. มีภาพลักษณ์ในการเป็นองค์กรที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ๓. สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับ ขสมก. ได้รับความเชื่อใจและไว้วางใจจากชุมชน ๔. พนักงาน ขสมก. เกิดความภาคภูมิใจในการทำงานร่วมกับองค์กร และได้รับความสุขจากการปฏิบัติหน้าที่
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) จัดกิจกรรมเพื่อสาธารณะประโยชน์ร่วมกับชุมชน ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดียิ่งขึ้น ๒. ผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น ๓. ลดภาระค่าใช้จ่ายของ ขสมก.
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารการเดินรถ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๒.๖๔๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	กิจกรรมสาธารณะประโยชน์เพื่อชุมชน/ดูแลชุมชนรอบข้าง อย่างน้อย ๒ โครงการ
๘. ตัวชี้วัด	จำนวนกิจกรรมสาธารณะประโยชน์เพื่อชุมชน/ดูแลชุมชนรอบข้าง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. การอยู่ร่วมกันระหว่าง ขสมก. กับชุมชนเกิดความไม่เชื่อมั่น ไม่ไว้วางใจ และการเกื้อกูลซึ่งกันและกัน ๒. ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบข้าง ๓. ไม่สามารถดำเนินกิจการได้ หากไม่มีสังคม ชุมชนเอื้ออำนวย

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	ตั้งคณะทำงาน	■											
๒	ประชุมคณะกรรมการ CSR เพื่อพิจารณานโยบาย แนวปฏิบัติการกำหนดชุมชนสำคัญ		■										
๓	ดำเนินงานตามแผน						■	■	■	■	■	■	
๔	ติดตามประเมินผล											■	
๕	สรุปผลการดำเนินงาน												■

สรุปงบประมาณ

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		ผู้รับผิดชอบ
	งบลงทุน	งบดำเนินงาน	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย			
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ การกำหนดแผนและการจัดการแอมล์เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ			
๑. โครงการเช่ารถโดยสารไฟฟ้า	-	-	สผง.
กลยุทธ์ที่ ๑.๔ การยกระดับ อุ้ ทำ และป้ายรถเมล์ เพื่อสนับสนุนการเดินทางและคุณภาพชีวิต			
๒. โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์	-	-	สผง.
๓. โครงการพัฒนาปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการ และระบบสาธารณูปโภค เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี		๓.๒๖๔	สพบ., ขตร.๑-๘
โครงการย่อยที่ ๓.๑ รายการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ ชั้น ๓ - ๔ (อุ้แสมดำ)	-	๑.๐๐๐	สพบ.
โครงการย่อยที่ ๓.๒ รายการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาสำนักงาน	-	-	ขตร ๑
โครงการย่อยที่ ๓.๓ รายการปรับปรุงพื้นที่อุ้สวนสยามเพื่อสร้างศูนย์อาหาร และนันทนาการ	-	-	ขตร ๒
โครงการย่อยที่ ๓.๔ รายการสร้างต่อเติมห้องสุขา	-	๐.๒๐๐	ขตร ๒
โครงการย่อยที่ ๓.๕ รายการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นที่ลานจอดรถอุ้ข้างเอราวัณ ๒	-	-	ขตร ๓
โครงการย่อยที่ ๓.๖ รายการทำหลังคาโครงเหล็กพร้อมมุงหลังคาและทาสีใหม่ ภายในและภายนอกที่ทำการ สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔ และที่ทำการกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ อุ้คลองเตย	-	๐.๒๑๙	ขตร. ๔
โครงการย่อยที่ ๓.๗ รายการปรับปรุงห้องน้ำพนักงาน	-	๐.๓๐๐	ขตร. ๕
โครงการย่อยที่ ๓.๘ รายการปรับปรุงหลังคาตึก อาคารสำนักงานเขต (ริ้อและติดตั้ง)	-	๐.๒๕	ขตร. ๕
โครงการย่อยที่ ๓.๙ รายการปรับปรุงระบบไฟฟ้า และระบบสื่อสาร ภายในอาคารและโรงจอดรถ	-	๐.๑๐๐	ขตร. ๕
โครงการย่อยที่ ๓.๑๐ รายการปรับปรุงท่าปล่อยรถ	-	๐.๐๙๐	ขตร. ๕
โครงการย่อยที่ ๓.๑๑ รายการปรับปรุงแก้ไขข้อบกบัน้ำเสีย	-	๐.๒๐๐	ขตร. ๕
โครงการย่อยที่ ๓.๑๒ รายการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นที่คอนกรีต ลานจอดรถโดยสารในส่วนชำรุด	-	-	ขตร. ๕
โครงการย่อยที่ ๓.๑๓ รายการขยายพื้นที่ลานจอดรถอุ้ไร่ชิง	-	๐.๘๐๐	ขตร ๖
โครงการย่อยที่ ๓.๑๔ รายการปรับปรุงทาสีกำแพงอุ้เทศบาลบางบัวทอง	-	-	ขตร ๗
โครงการย่อยที่ ๓.๑๕ รายการปรับปรุงแก้ไขอุ้กำแพงเพชร	-	๐.๑๐๕	ขตร. ๘
กลยุทธ์ที่ ๑.๖ การปรับปรุงมาตรฐานการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงเพื่อความปลอดภัย และคุณภาพในการให้บริการ			
๔ โครงการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องใช้สำนักงานให้มีประสิทธิภาพ	-	๐.๗๐๐	ขตร ๕
<input type="checkbox"/> โครงการย่อยที่ ๔.๑ รายการซ่อมบำรุงเครื่องปรับอากาศอายุการใช้งาน เกิน ๑๐ ปี หรือซื้อใหม่	-	๐.๓๕๐	ขตร ๕
โครงการย่อยที่ ๔.๒ รายการซ่อมบำรุงเครื่องปรีนเตอร์/เครื่องโรเนียว	-	๐.๐๕๐	ขตร ๕
<input type="checkbox"/> โครงการย่อยที่ ๔.๓ รายการปรับปรุงซ่อมแซมอุปกรณ์สำนักงาน	-	๐.๓๐๐	ขตร ๕

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		ผู้รับผิดชอบ
	งบลงทุน	งบดำเนินงาน	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ชสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย			
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเดินรถเพื่อการให้บริการที่มีคุณภาพ			
๕. โครงการเช่า GPS	๑๒๓.๒๐๐	-	สทส.
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ การส่งเสริมพนักงานภาคบริการให้มีศักยภาพสูง เพื่อรอยยิ้มของผู้ใช้บริการ			
๖. โครงการพัฒนาทักษะการให้บริการ และการจัดการปัญหาเฉพาะหน้า	-	๑.๐๐๐	สทบ.
๗. โครงการจอตทุกป้ายอย่างปลอดภัยเพื่อส่งและรับทุกคน	-	๐.๐๐๐	สพด.
๘. โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ	-	๐.๖๐๐	สพง.
กลยุทธ์ที่ ๒.๔ การพัฒนาการให้บริการข้อมูลที่ทันสมัยและเชื่อถือได้			
๙. โครงการจ้างพัฒนาและปรับปรุงระบบเว็บไซต์ ชสมก.	-	๑๒.๐๐๐	สทส.
กลยุทธ์ที่ ๒.๕ การยกระดับการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน			
๑๐. โครงการยกระดับประสิทธิภาพการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ ผ่านการใช้โซเชียลมีเดีย	-	๒๐.๖๙๒	สผอ.
๑๑. โครงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบคอลเซ็นเตอร์	-	๐.๔๓๒	สผอ.
กลยุทธ์ที่ ๒.๖ การเสริมสร้างความปลอดภัยในการให้บริการแก่ทุกคน			
๑๒. โครงการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง	-	๑.๐๐๐	สพด.
๑๓. โครงการเช่า CCTV	๒๔.๐๐๐	-	สทส.
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ชสมก. กับ การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน			
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ การพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากรในทุกมิติ			
๑๔. โครงการพัฒนาทักษะความรู้พนักงานทุกระดับ	-	๑๗.๖๒๐	สทบ.
โครงการย่อยที่ ๑๔.๑ แผนพัฒนารายบุคคล (ID)	-	๔.๐๐๐	สทบ.
โครงการย่อยที่ ๑๔.๒ แผนการบริหารผลการปฏิบัติงาน (PM)	-	๔.๕๐๐	สทบ.
โครงการย่อยที่ ๑๔.๓ แผนการพัฒนาองค์การ (OD)	-	๔.๕๐๐	สทบ.
โครงการย่อยที่ ๑๔.๔ แผนพัฒนาอาชีพ (CD)	-	๓.๕๖๐	สทบ.
โครงการย่อยที่ ๑๔.๕ ฝึกอบรม เขต (EVM)	-	๐.๙๖๐	สทบ.
โครงการย่อยที่ ๑๔.๖ ฝึกอบรมของ สกม.	-	๐.๒๐๐	สทบ.
กลยุทธ์ที่ ๓.๒ การพัฒนาระบบบริหารองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ			
๑๕. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ชสมก.	-	๒๘.๐๐๐	สทส.
๑๖. โครงการยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลที่ดีและการบริหารความเสี่ยง	-	๑.๕๐๐	สพส.
กลยุทธ์ที่ ๓.๓ การยกระดับศักยภาพขององค์กรด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี			
๑๗. โครงการดูแลบำรุงรักษาทรัพยากรเทคโนโลยีสารสนเทศ	-	๕๐.๘๕๙	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑ รายการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์ พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง	-	๓.๔๕๓	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๒ เช่าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS+MPLS กบด และ MPLS เขตการเดินรถ และ MPLS ที่ DR Site	-	๑.๒๑๓	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๓ รายการเช่าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN	-	๐.๘๘๒	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๔ การเช่าอุปกรณ์บริหารและจัดการ IP Address Management	-	๑.๐๔๖	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๕ เช่าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย ๒๘ ชุด	-	๑.๖๒๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๖ รายการเช่าระบบ Leascd Line Internet พร้อมอุปกรณ์กระจาย สัญญาณแบบไร้สาย	-	๐.๘๔๑	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๗ รายการค่าเช่าเครื่อง Face Scan ๔๘ ชุด และ UPS	-	๐.๘๓๔	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๘ รายการเช่าระบบ Cloud (Server ERP)	-	๓.๕๙๓	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๙ เช่า Server (DR) Databasr	-	๒.๒๓๗	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๐ เช่าคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง (เช่าใหม่ PC ๓๐๐ เครื่อง)	-	๑๙.๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๑ เช่า Mail gateway	-	๔.๒๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๒ เช่า Switch ๑๐๐ ชุด	-	๕.๗๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๓ เช่า Sever (DR) ERP	-	๒.๗๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๔ ระบบ Security And Event management	-	๓.๕๔๐	สทส.

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		ผู้รับผิดชอบ
	งบลงทุน	งบดำเนินงาน	
โครงการย่อยที่ ๑๗.๖ รายการเช่าระบบ Leascd Line Internet พร้อมอุปกรณ์กระจาย สัญญาณแบบไร้สาย	-	๐.๘๔๑	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๗ รายการค่าเช่าเครื่อง Face Scan ๔๘ ชุด และ UPS	-	๐.๘๓๔	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๘ รายการเช่าระบบ Cloud (Server ERP)	-	๓.๕๙๓	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๙ เช่า Server (DR) Databasr	-	๒.๒๓๗	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๐ เช่าคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง (เช่าใหม่ PC ๓๐๐ เครื่อง)	-	๑๙.๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๑ เช่า Mail gateway	-	๔.๒๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๒ เช่า Switch ๑๐๐ ชุด	-	๕.๗๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๓ เช่า Sever (DR) ERP	-	๒.๗๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๗.๑๔ ระบบ Security And Event management	-	๓.๕๕๐	สทส.
กลยุทธ์ที่ ๓.๔ การผลักดันการฟื้นฟูองค์กร			
๑๘. โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและบุคลากร	-	-	สจท.
กลยุทธ์ที่ ๓.๕ การบริหารจัดการความสมดุลระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร			
๑๙. โครงการว่าจ้างที่ปรึกษา	-	๓๑.๘๐๐	สทส., สผง.
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑ จ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล	-	๑๗.๐๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒ จ้างที่ปรึกษาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (in house) เพื่อการศึกษาและวิเคราะห์ประเมินผลโครงการ	-	๑๔.๘๐๐	สผง.
กลยุทธ์ที่ ๓.๗ การส่งเสริมความร่วมมือทางสังคมและสิ่งแวดล้อม			
๒๐. โครงการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)		๒.๖๔๐	สปต., สทพ.
รวม	๑๔๗.๒๐๐	๑๗๒.๑๐๗	
รวมงบประมาณปี ๒๕๖๗		๓๑๙.๓๐๗	

บทที่ ๗

การติดตาม การประเมินผล และการคาดการณ์ผลการดำเนินงาน

แนวทางการติดตามและประเมินผลในปัจจุบันมีหลายแนวทาง ซึ่งแต่ละแนวทางเหมาะสมกับองค์การที่แตกต่างกันออกไป ในบทนี้จึงขอเสนอแนะแนวทางการประเมินหน่วยงานภาครัฐไว้ ๒ แนวทาง ได้แก่

๔.๑ แนวคิดหลักโดยทั่วไปของการบริหารงานในภาครัฐ

หน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นหน่วยงานหรือองค์การที่จัดตั้งขึ้นมิใช่เพื่อจุดประสงค์ในการแสวงหาผลกำไรนั้นมีมิติที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญแตกต่างจากองค์การเอกชน โดยการบริหารงานของภาครัฐจะมุ่งเน้นความสำเร็จในด้านต่าง ๆ

(๑) มิติทางด้านประสิทธิผล

ในมิติของประสิทธิผลนั้น หน่วยงานต้องพิจารณาว่า หากหน่วยงานได้ดำเนินการตามประเด็นยุทธศาสตร์ใดประเด็นหนึ่งจนเป็นผลสำเร็จแล้ว จะก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศชาติและสังคมส่วนรวมอย่างไร

(๒) มิติทางด้านคุณภาพการบริการ

การจัดทำบริการสาธารณะของภาครัฐนั้น มีกลุ่มเป้าหมายหลักที่ต้องคำนึงถึงอยู่ด้วยกัน ๒ กลุ่ม คือ กลุ่มผู้รับบริการ (หรือประชาชน) และกลุ่มของภาคีเครือข่าย(เช่น หน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ หรือหน่วยงานภาคเอกชน เป็นต้น) การกำหนดคุณภาพการบริการนั้น จะเป็นการระบุว่า ในการที่จะส่งเสริมผลักดันให้ประสิทธิผลที่เราตั้งไว้นั้นประสบความสำเร็จได้ ผู้รับบริการจะต้องได้รับประโยชน์ด้านใด จากหน่วยงานใด เช่น ได้รับโอกาสในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร ได้รับรู้ความเข้าใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง เป็นต้น ตลอดจนการระบุถึงบทบาทของภาคีเครือข่าย ว่าภาคีจะต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยงานของเราอย่างไร ในด้านใดบ้าง

(๓) มิติทางด้านประสิทธิภาพ

ในมิตินี้จะคำนึงถึงปัจจัยหรือทรัพยากรนำเข้า (Input) ในเชิงเปรียบเทียบกับ ผลผลิตที่ได้ (Output) กล่าวคือ หากหน่วยงานสามารถทำงานใด ๆ ให้อัตราส่วนระหว่างทรัพยากรนำเข้ากับผลผลิตมีค่าน้อยได้เท่าใด ก็หมายถึงความมีประสิทธิภาพในการทำงานของหน่วยงานนั้น ๆ มีมากเท่านั้น ฐานคิดในการกำหนดประสิทธิภาพของงานนั้น

(๔) มิติทางการพัฒนาองค์การ

การประเมินในส่วนนี้คือการพิจารณาทัศนคติของตนเอง เพื่อให้ทราบว่าต้องมีการพัฒนาทักษะของบุคลากรในสังกัดในด้านใดบ้าง รวมถึงต้องมีการพัฒนาขีดความสามารถในด้านเทคโนโลยีขององค์การอย่างไรบ้าง จึงจะทำให้หน่วยงานสามารถปฏิบัติงานจนก่อให้เกิดประสิทธิภาพตามที่กำหนดไว้ได้

๔.๒ แนวทางการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ

เนื่องจาก ขสมก. เป็นรัฐวิสาหกิจ และอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ดังนั้น จึงจำเป็นต้องประเมินตามกรอบแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบ State Enterprise Assessment Model (SE-AM) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

๔.๒.๑ ส่วนที่ ๑ ผลการดำเนินงาน (Key Performance Area)

โดยมีน้ำหนักคะแนนประเมินเป็นสัดส่วนน้ำหนัก ร้อยละ ๖๐ ประกอบไปด้วย

(๑) การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์

เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายรัฐบาล แผนวิสาหกิจของรัฐวิสาหกิจ เป็นต้น

(๒) ผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Result)

เช่น ผลการดำเนินงานตามภารกิจที่สำคัญ แผนงานโครงการที่สำคัญที่สะท้อนประสิทธิภาพประสิทธิผล ผลสัมฤทธิ์ เป็นต้น โดยเป็นการพิจารณากำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของ คณะอนุกรรมการจัดทำบันทึกข้อตกลงและการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ รายสาขา (SubPAC)

๔.๒.๒ ส่วนที่ ๒ การประเมินด้าน Core Business Enablers

โดยมีน้ำหนักคะแนนประเมินเป็นสัดส่วน น้ำหนักร้อยละ ๔๐ ประกอบไปด้วยการประเมินผล ๘ ด้าน ได้แก่

(๑) ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์การ

(Corporate Governance & Leadership: CG & Leadership)

(๒) ด้านการวางแผนเชิงกลยุทธ์ (Strategic Planning: SP)

(๓) ด้านการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน

(Risk Management & Internal Control: RM & IC)

(๔) ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า

(Stakeholder and Customer Management: SCM)

(๕) ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology: DT)

(๖) ด้านการบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management: HCM)

(๗) ด้านการจัดการความรู้และนวัตกรรม (Innovation Management: IM)

(๘) ด้านการตรวจสอบภายใน (Internal Audit: IA)

๔.๓ กระบวนการการคาดการณ์ผลการดำเนินงานมี ๔ ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑	- กำหนดประเด็นที่ต้องการคาดการณ์เช่น ค่าใช้จ่าย ผลกระทบด้านต่าง ๆ ประเด็นความเสี่ยงที่อาจจะทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย เป็นต้น
ขั้นตอนที่ ๒	- ผู้เกี่ยวข้องประมาณการณ์ผลผลิต ผลลัพธ์เมื่อโครงการเสร็จสิ้นให้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และตัวชี้วัด
ขั้นตอนที่ ๓	- ทำการคาดการณ์รายไตรมาส - ทำการคาดการณ์ระยะครึ่งปี - ทำการคาดการณ์ประจำปี
ขั้นตอนที่ ๔	- นำเสนอผู้บริหารระดับสูงเพื่อพิจารณา

กระบวนการในการคาดการณ์ผลดำเนินการแต่ละขั้นตอนมีรายละเอียด ดังนี้

(๑) ขั้นตอนที่ ๑ การกำหนดประเด็นที่ต้องการคาดการณ์

เมื่อมีการดำเนินการตามแผนงานไม่ว่าจะเป็นการดำเนินโครงการ กลยุทธ์ หรือยุทธศาสตร์ย่อมมีการคาดการณ์ถึงผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นเมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรม ทั้งนี้มีประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวข้องมากมาย ซึ่งการดำเนินงานไม่สามารถที่จะคาดการณ์ผลลัพธ์ได้ทั้งหมดในทุกประเด็น ดังนั้น การกำหนดประเด็นจึงควรกำหนดในประเด็นที่มีความสำคัญและมีนัยสำคัญต่อการขับเคลื่อนองค์การ อีกครั้งเป็นประเด็นสำคัญที่สามารถสร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจสังคมและประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่ตอบสนองต่อหน้าที่ความรับผิดชอบขององค์การโดยประเด็นสำคัญที่ต้องมีการกำหนด เช่น ค่าใช้จ่าย ผลกระทบด้านต่าง ๆ ประเด็นความเสี่ยงที่อาจจะทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย เป็นต้น

(๒) ขั้นตอนที่ ๒ การประมาณการผลิต และผลลัพธ์

เมื่อมีการกำหนดประเด็นที่ต้องการคาดการณ์ผลการดำเนินงานเรียบร้อยแล้ว จำเป็นต้องส่งประเด็นเหล่านี้ให้แก่ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อสามารถให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นต่าง ๆ ประมาณการณ์การผลิต ผลลัพธ์ได้อย่างถูกต้อง ซึ่งผู้เกี่ยวข้องเหล่านี้เป็นผู้ที่รับผิดชอบ มีข้อมูล หรือแม้กระทั่งเป็นผู้ดำเนินการโครงการต่าง ๆ นั้น ดังนั้นจึงเป็นผู้ที่เหมาะสมที่จะสามารถคาดการณ์ถึงผลลัพธ์เมื่อโครงการเสร็จสิ้นได้อย่างถูกต้องมากที่สุด ทั้งนี้การคาดการณ์ผลการดำเนินงานจำเป็นต้องคาดการณ์ถึงผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในเบื้องต้น

(๓) ขั้นตอนที่ ๓ ทำการประมาณการในระยะต่าง ๆ

ประโยชน์อีกประการหนึ่งของการคาดการณ์ผลการดำเนินงานล่วงหน้า คือสามารถนำผลการดำเนินการที่คาดการณ์เหล่านั้นมาตรวจสอบว่าการดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมายหรือไม่ ดังนั้น การคาดการณ์ ในเบื้องต้นจึงจำเป็นต้องแบ่งเป็นการคาดการณ์ระยะต่าง ๆ เพื่อให้สามารถติดตามความก้าวหน้าของผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นในแต่ละระยะได้อย่างถูกต้อง ซึ่งโดยส่วนใหญ่การทำประมาณการหรือการคาดการณ์นี้ นิยมทำใน ๓ ลักษณะ กล่าวคือ การคาดการณ์รายไตรมาส การคาดการณ์ระยะครึ่งปี และการคาดการณ์ประจำปี

(๔) ขั้นตอนที่ ๔ นำเสนอผู้บริหารระดับสูงเพื่อพิจารณา

เมื่อมีการทำการประมาณการเรียบร้อยแล้วจำเป็นต้องนำแผนงานหรือการดำเนินการเหล่านี้เสนอต่อผู้บริหาร เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงรับทราบ และนามแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องภายในองค์การและผู้บริหารระดับต่าง ๆ เพื่อทราบต่อไป

บทที่ ๘

กระบวนการเปลี่ยนแปลงแผนงานในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย

เนื่องจากในปัจจุบันสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมต่างๆ ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการดำเนินการ ไม่ว่าจะเป็นการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ หรือการดำเนินการตามแผนงานโครงการที่ได้มีการกำหนดไว้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนเพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นไว้ล่วงหน้า กระบวนการแปลงแผนงานในกรณีที่มีความเสี่ยงและอาจทำให้การดำเนินการโครงการต่างๆ ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงเป็นสิ่งจำเป็นและต้องมีการกำหนดขั้นตอนกระบวนการให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้มีส่วนที่เกี่ยวข้องมีการเตรียมตัวและรู้ขั้นตอนกระบวนการล่วงหน้า เมื่อถึงเหตุการณ์หรือสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปจนทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานเดิม จะสามารถเปลี่ยนแปลงแผนงานได้ทันต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ต่างๆ ขององค์การ โดยขั้นตอนในการแปลงแผนงานเมื่อเกิดภาวะความเสี่ยง มีทั้งหมด ๕ ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดประเด็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อความสำเร็จโครงการ
ขั้นตอนที่ ๒	<ul style="list-style-type: none"> รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนงาน และเหตุการณ์ที่นำมาซึ่งความเสี่ยง ศักยภาพละเอียดและข้อมูล และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของความเสี่ยงที่มีผลต่อการดำเนินงาน
ขั้นตอนที่ ๓	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดแผนป้องกันความเสี่ยง และแผนการปรับเปลี่ยนแผนงานเมื่อมีเหตุการณ์ความเสี่ยงเกิดขึ้น กำหนดให้มี Leading Indicator หรือ Early Warning System เป็นการเตือนล่วงหน้าก่อนที่ตัวชี้วัดดังกล่าวจะไม่บรรลุเป้าหมาย
ขั้นตอนที่ ๔	<ul style="list-style-type: none"> หาหรือผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อสรุปแผนการเปลี่ยนแปลงแผนงานเพื่อป้องกันความเสี่ยง และกำหนดขั้นตอนการปรับเปลี่ยนแผนงานเมื่อมีเหตุการณ์ที่มีผลต่อการดำเนินงาน
ขั้นตอนที่ ๕	<ul style="list-style-type: none"> นำเสนอผู้บริหารระดับสูงเพื่อพิจารณา

กระบวนการเปลี่ยนแปลงแผนงานในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายทั้ง ๕ ขั้นตอน มีรายละเอียดดังนี้

(๑) ขั้นตอนที่ ๑ กำหนดประเด็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อความสำเร็จโครงการ

ประเด็นความเสี่ยงที่มีผลต่อการบรรลุเป้าหมายการดำเนินงานมีมากมายหลายมิติ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นมีตั้งแต่ระดับน้อยไปจนถึงระดับมาก ซึ่งความเสี่ยงและความเป็นไปได้อันจะเกิดความเสียหายในแต่ละประเด็นมีความแตกต่างกัน ดังนั้น การกำหนดประเด็นความเสี่ยงจึงจำเป็นต้องกำหนดประเด็นที่มีนัยสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการเป็นหลัก เพื่อจะได้สามารถนำประเด็นความเสี่ยงเหล่านั้นไปเพื่อวางแผนการรับมือได้ทันเมื่อเกิดสถานการณ์หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ขึ้น การกำหนดประเด็นความเสี่ยงเหล่านี้สามารถนำมาวิเคราะห์เป็นฉากทัศน์ต่าง ๆ เพื่อให้เห็นความชัดเจนของเหตุการณ์ที่มีความเป็นไปได้ในการสร้างผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ

(๒) ขั้นตอนที่ ๒ การรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของความเสี่ง

เมื่อมีการกำหนดประเด็นความเสี่ยงเรียบร้อยแล้ว ขั้นตอนถัดไปจึงเป็นการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงนั้น ๆ รวมไปถึงต้องรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนงานและเพื่อสามารถนำมาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของเหตุการณ์ที่นำมาซึ่งความเสี่ยง และเป็นการคาดการณ์ถึงโอกาสความรุนแรงของความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นและสามารถกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ กระบวนการในขั้นนี้จำเป็นต้องศึกษารายละเอียด และข้อมูลอย่างครบถ้วนในทุกประเด็นเกี่ยวกับความเสี่ยงนั้น ๆ เนื่องจากต้องนำมาวางแผนในการรับมือกับความเสี่ยงในอนาคตหากมีเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้น

(๓) ขั้นตอนที่ ๓ กำหนดแผนป้องกันความเสี่ยงและกำหนดให้มี Leading Indicator

เมื่อมีการศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการเกิดขึ้นของความเสี่ยงในแต่ละประเด็นแล้ว ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานโครงการจำเป็นต้องมีการกำหนดแผนป้องกันและรับมือกับความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พร้อมทั้งต้องระบุกระบวนการและขั้นตอนในการปรับเปลี่ยนแผนงานเมื่อมีเหตุการณ์ความเสี่ยงเกิดขึ้น โดยแผนป้องกันความเสี่ยงนี้ต้องทำเพื่อรองรับกับฉกาทิศต่าง ๆ ที่มีการกำหนดไว้ในขั้นตอนที่ ๑ ที่ได้กล่าวไว้ในเบื้องต้นแล้ว

(๔) ขั้นตอนที่ ๔ การหารือเพื่อสรุปแผนการเปลี่ยนแปลงแผนงานเมื่อเกิดความเสี่ง

การนำแผนงานที่กำหนดไว้มาหารือผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากแผนงานนั้นต้องได้รับความเห็นและปรับใช้เพื่อการปฏิบัติงานได้จริง ผู้ที่มีส่วนรับผิดชอบในการดำเนินงานทุกฝ่ายจึงจำเป็นต้องรับรู้และให้ข้อคิดเห็นที่จำเป็นในการปรับปรุงแผนงานนำไปสู่การใช้ทำงานได้จริงเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเมื่อได้รับความเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องจึงนำมาสรุปแผนการป้องกันความเสี่ยง และกำหนดขั้นตอนการปรับเปลี่ยนแผนงานเมื่อมีเหตุการณ์ที่มีผลต่อการดำเนินงาน ก่อนนำเสนอผู้บริหารเพื่อพิจารณาและเผยแพร่ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

(๕) ขั้นตอนที่ ๕ นำเสนอผู้บริหารระดับสูงเพื่อพิจารณา

เมื่อมีการสรุปแผนการป้องกันความเสี่ยง และการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินงานเพื่อให้สามารถขับเคลื่อนกลยุทธ์ และดำเนินโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดจำเป็นต้องนำแผนการทั้งหมดมานำเสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาอนุมัติให้สามารถใช้ได้เมื่อมีเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ผู้ดำเนินการจะด้สามารถนำแผนการดังกล่าว และดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ได้ทันที และเมื่อผู้บริหารอนุมัติแผนงานและขั้นตอนกระบวนการต่าง ๆ เรียบร้อยแล้วจึงนำมาเผยแพร่สร้างความเข้าใจให้แก่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานโครงการหรือกลยุทธ์ต่าง ๆ ได้รับรู้

ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ และแผนด้านอื่นๆ

