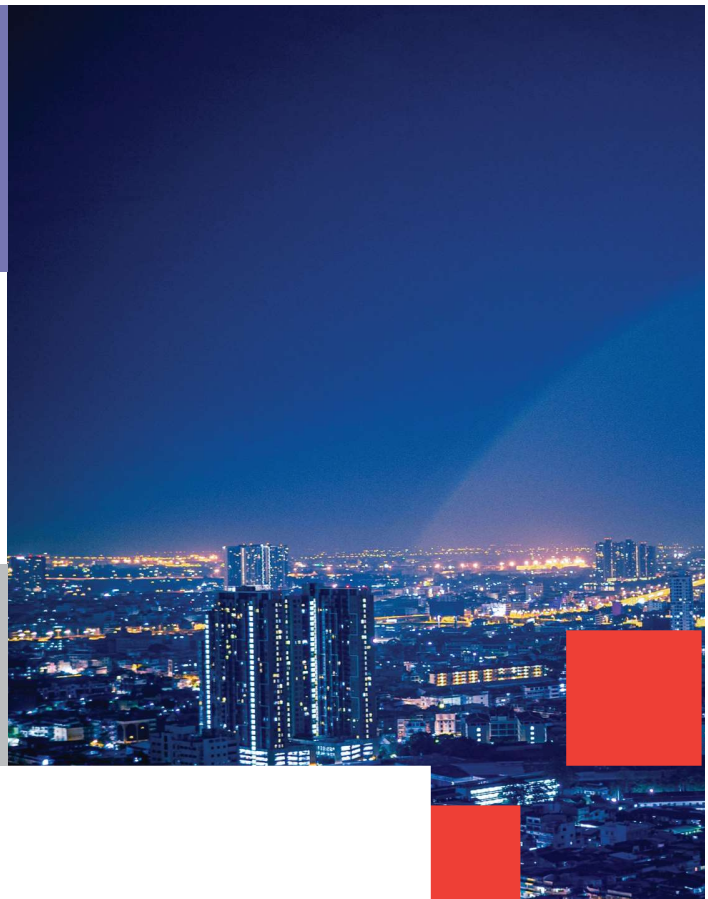




องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Bangkok Mass Transit Authority



แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ

๒๕๖๘



สารบัญ

	หน้า
แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ 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 ๒๕๖๘	๕๗
๕.๑ กรอบแนวคิด.....	๕๗

	หน้า	
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 แผน/งานโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่สำคัญในแผนปฏิบัติการประจำปี งบประมาณ ๒๕๖๘		
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัยโดยมี ๓ กลยุทธ์ ๖ โครงการ กลยุทธ์ที่ ๑.๑ การกำหนดแผนและการจัดการโดยสาธารณะเพื่อเพิ่มศักยภาพ ในการให้บริการ.....		๗๔
๑. โครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV)	๗๔	
๒. โครงการจัดหาและบำรุงรักษาโดยสาธารณะพลังงานสะอาด ตามพระราชบัญญัติ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒.....	๗๗	
๓. โครงการเช่ารถยนต์ไฟฟ้าและรถตู้โดยสารไฟฟ้า สำนักงานพร้อมอุปกรณ์	๘๐	
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเติมเต็มประสบการณ์ในการใช้บริการ		
๔. โครงการพัฒนามาตรการและกิจกรรมในการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ	๘๒	
กลยุทธ์ที่ ๑.๔ การยกระดับ อุ้ ทารถ และป้ายหยุดรถประจำทางเพื่อสนับสนุนการเดินทาง และคุณภาพชีวิต		
๕. โครงการพัฒนาพื้นที่อุ้เชิงพาณิชย์	๘๖	
๖. โครงการพัฒนาปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการและระบบสาธารณูปโภคเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี		
โครงการย่อยที่ ๖.๑ การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ชั้น ๓ - ๔ (อุ้เสมดำ)	๘๘	
โครงการย่อยที่ ๖.๒ การผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาสำนักงาน	๙๐	
โครงการย่อยที่ ๖.๓ การปรับปรุงศูนย์อาหาร กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถที่ ๓	๙๑	
โครงการย่อยที่ ๖.๔ การปรับปรุงพื้นที่อุ้สวนสยามเพื่อสร้างศูนย์อาหารและนันทนาการ และห้องน้ำ	๙๒	
โครงการย่อยที่ ๖.๕ การปรับปรุงพื้นที่พักผ่อนพนักงานอุ้ข้างเอราวัณ	๙๔	
โครงการย่อยที่ ๖.๖ การทำหลังคาโครงเหล็กพร้อมมุงหลังคาและทาสีใหม่ภายในและ ภายนอกที่ทำการสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔ และที่ทำการกลุ่ม งานปฏิบัติการเดินรถ ๑ อุ้คลองเตย	๙๕	
โครงการย่อยที่ ๖.๗ การปรับปรุงหลังคาตึก อาคารสำนักงานเขต (เรือและติดตั้ง).....	๙๗	
โครงการย่อยที่ ๖.๘ การซ่อมแซมทาสีรั้วอุ้บรมราชชนนี.....	๙๙	
โครงการย่อยที่ ๖.๙ การปรับปรุงภูมิทัศน์สำนักงาน รั้ว อุ้บัวทองเคหะ.....	๑๐๑	

	หน้า
โครงการย่อยที่ ๖.๑๐ การปรับปรุงภูมิทัศน์สำนักงานเขต กำแพงร้ว อู่สวนสยาม (เขตการเดินรถที่ ๘ และ กปด.๓๘).....	๑๐๓
โครงการย่อยที่ ๖.๑๑ การปรับปรุงแก้ไขห้องน้ำอู่หมอซิด ๒	๑๐๕
โครงการย่อยที่ ๖.๑๒ การจัดซื้อเครื่องปรับอากาศชนิดฝังฝ้าเพดาน พร้อมติดตั้ง	๑๐๖
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย	
โดยมี ๖ กลยุทธ์ ๙ โครงการ	
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเดินรถ เพื่อให้บริการที่มีคุณภาพ	
๗. โครงการเช่าระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)	๑๐๘
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ การพัฒนาค่าโดยสารและระบบชำระที่ตอบโจทย์ สะดวก และประหยัด	
๘. โครงการพัฒนาจัดเก็บค่าโดยสารผ่านระบบดิจิทัล	๑๑๐
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ การส่งเสริมพนักงานภาคบริการให้มีศักยภาพสูง เพื่อรอยยิ้มของผู้ใช้บริการ	
๙. โครงการจอตทุกป้ายอย่างปลอดภัยเพื่อส่งและรับทุกคน	๑๑๑
๑๐. โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ	๑๑๓
กลยุทธ์ที่ ๒.๔ การพัฒนาการให้บริการข้อมูลที่ทันสมัยและเชื่อถือได้	
๑๑. โครงการขยายความสามารถของระบบ BMTA Application เพื่อเพิ่มรายได้	๑๑๖
กลยุทธ์ที่ ๒.๕ การยกระดับการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน	
๑๒. โครงการยกระดับประสิทธิภาพการสื่อสารและประชาสัมพันธ์	
โครงการย่อยที่ ๑๒.๑ การประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามแผนขับเคลื่อน กิจการองค์การ	๑๑๘
โครงการย่อยที่ ๑๒.๒ การประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถตามแผนปฏิรูปโดยสาร	๑๒๐
โครงการย่อยที่ ๑๒.๓ การพัฒนาและปรับปรุงระบบเว็บไซต์และประชาสัมพันธ์ ผ่านโซเชียลมีเดีย	๑๒๑
โครงการย่อยที่ ๑๒.๔ การเสริมสร้างภาพลักษณ์องค์กร การสื่อสารประชาสัมพันธ์และ สื่อสารการตลาด	๑๒๓
โครงการย่อยที่ ๑๒.๕ บริการข้อมูลการประชุมดิจิทัล (Digital Meeting Data Service)	๑๒๕
โครงการย่อยที่ ๑๒.๖ ผอก.พร้อมคุย	๑๒๗
๑๓. โครงการเทคนิคการสื่อสารประสานงาน และรับเรื่องร้องเรียนลูกค้าทางโทรศัพท์ อย่างมืออาชีพ (Professional Complaint Handling & Communication Technique)	๑๒๙
กลยุทธ์ที่ ๒.๖ การเสริมสร้างความปลอดภัยในการให้บริการแก่ทุกคน	
๑๔. โครงการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง	
โครงการย่อยที่ ๑๔.๑ การยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่ และการเดินทาง.....	๑๓๑
โครงการย่อยที่ ๑๔.๒ การรณรงค์ลดอุบัติเหตุ	๑๓๓
๑๕. โครงการเช่าระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV	๑๓๕

	หน้า
โครงการย่อยที่ ๑๙.๘ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ ต่อพ่วง จำนวน ๖๐๐ เครื่อง	๑๗๔
โครงการย่อยที่ ๑๙.๙ การจ้างบริการบำรุงรักษาระบบบริหารจัดการทรัพยากร ชสมก. (ERP) พร้อม License	๑๗๖
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๐ การเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง	๑๗๘
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๑ การเช่าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS + MPLS กบด...	๑๘๐
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๒ การเช่าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัย การเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN พร้อมติดตั้ง	๑๘๒
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๓ การเช่าอุปกรณ์บริหารจัดการ (IP Address Management) ...	๑๘๔
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๔ การเช่าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย (Switch) จำนวน ๒๘ ชุด พร้อมติดตั้ง	๑๘๖
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๕ การเช่าใช้บริการระบบ Leased Line Internet และระบบ Wi-Fi พร้อมติดตั้ง	๑๘๘
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๖ การเช่าเครื่อง Face Scan จำนวน ๔๘ เครื่อง และเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) พร้อมติดตั้ง	๑๙๐
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๗ การเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์ (Cloud Server)...	๑๙๒
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๘ การเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง (DR Server)	๑๙๔
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๙ การเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง (เช่า PC ๓๐๐ เครื่อง)	๑๙๖
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๐ การเช่าใช้ระบบสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยระบบ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Mail Gateway) พร้อมติดตั้ง	๑๙๘
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๑ การเช่าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย (Switch) จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง	๒๐๐
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๒ การเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำรอง (DR ERP) พร้อมติดตั้ง	๒๐๒
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๓ การเช่าใช้เครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) สำหรับห้องคอมพิวเตอร์ แม่ข่าย จำนวน ๔ ชุด พร้อมติดตั้ง	๒๐๔
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๔ การเช่าพื้นที่เก็บข้อมูล Google Drive	๒๐๖
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๕ การเช่าใช้อุปกรณ์สำรองข้อมูลคอมพิวเตอร์แม่ข่าย San Storage พร้อมติดตั้ง	๒๐๘
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๖ การเช่าใช้ License ระบบสารสนเทศ	๒๑๐
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๗ การเช่าใช้ระบบแอปพลิเคชัน Cisco Webex จำนวน ๒๐ License	๒๑๒

	หน้า
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๘ การเข้าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์เน็ตบุ๊กและอุปกรณ์ จำนวน ๓๐ เครื่อง	๒๑๔
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๙ การซื้อ Software Antivirus จำนวน ๙๕๐ License พร้อมติดตั้ง	๒๑๖
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๐ การพัฒนาระบบ	๒๑๘
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๑ โครงการ Bmta Contact Center	๒๑๙
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๒ ระบบบริหารการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ การบริหารสัญญา และ การบริหารทรัพย์สิน ด้วยเทคโนโลยี RFID	๒๒๒
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๓ การจัดการการติดตั้งระบบโทรศัพท์แบบไอพี IP Phone	๒๒๕
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๔ การจัดการระบบบริหารจัดการทรัพยากรคอมพิวเตอร์ Desktop Managment	๒๒๗
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๕ การจัดซื้ออุปกรณ์รักษาความปลอดภัยระบบเครือข่าย Firewall	๒๒๙
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๖ การจัดซื้อเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมติดตั้ง	๒๓๑
กลยุทธ์ที่ ๓.๔ การผลักดันการฟื้นฟูองค์กร	
๒๐. โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและบุคลากร	๒๓๓
๒๑. โครงการพัฒนาฝ่ายทรัพยากรบุคคลสู่ความเป็นมืออาชีพ (HR Professional)	๒๓๕
กลยุทธ์ที่ ๓.๕ การบริหารจัดการความสมดุลระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร	
๒๒. โครงการว่าจ้างที่ปรึกษา	
โครงการย่อยที่ ๒๒.๑ การจ้างที่ปรึกษาจ้างที่ปรึกษาประจำองค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ (In house) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ประเมินโครงการ...	๒๓๗
โครงการย่อยที่ ๒๒.๒ การจ้างผู้เชี่ยวชาญ	๒๔๑
โครงการย่อยที่ ๒๒.๓ การจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก.	๒๔๓
โครงการย่อยที่ ๒๒.๔ การจ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล..	๒๔๖
โครงการย่อยที่ ๒๒.๕ การว่าจ้างพัฒนาระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) ..	๒๔๘
กลยุทธ์ที่ ๓.๗ การส่งเสริมความร่วมมือทางสังคมและสิ่งแวดล้อม	
๒๓. โครงการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)	๒๕๐
สรุปงบประมาณแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๘	๒๕๒
บทที่ ๗ การติดตาม การประเมินผล และการคาดการณ์ผลการดำเนินงาน	๒๕๖
บทที่ ๘ กระบวนการเปลี่ยนแปลงแผนงานในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย	๒๕๙
ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘	๒๖๑

บทสรุปผู้บริหาร

แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ 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 ซึ่งประกอบด้วยบริการให้บริการในหลาย ๆ ส่วน ที่ปรับให้สอดคล้องและทันกับโลกในยุคปัจจุบันที่มีการเติบโตทางเทคโนโลยีไปอย่างมาก รวมถึงวิถีการดำรงชีวิตของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้ ขสมก. จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการพัฒนาองค์การให้สอดคล้องกับสถานการณ์ สภาพแวดล้อม ตลอดจนความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกส่วนอย่างเหมาะสม

ประเด็นสำคัญที่สามารถนำเสนอภายใต้แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ของ ขสมก. คือ การจัดการบริการรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ สะดวกสบาย ปลอดภัย รองรับบุคคลทุกคน ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารทั่วไป นักเรียน คนสูงอายุ คนพิการ และนักท่องเที่ยว การพัฒนาประโยชน์ในการให้บริการที่มีความคุ้มค่าทางการเงิน เน้นการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เป็นองค์การอัจฉริยะ รวมทั้ง การดำเนินงานที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมด้วย เพื่อให้การดำเนินงานให้บริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑลให้มีศักยภาพมากขึ้น การสร้างความร่วมมือระหว่าง ขสมก. และพื้นที่ รวมถึง การจัดการรถร่วมเอกชน เป็นกิจกรรมที่ต้องเร่งดำเนินการในอนาคต นอกจากนี้แล้ว การขาดทุนต่อเนื่องของ ขสมก. เป็นปัญหาสำคัญอย่างการหาพันธมิตรร่วม เพื่อการบริหารทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะ เป็นอยู่จอตลอด พื้นที่ทั้งภายในและภายนอกรถโดยสาร การทำแอปพลิเคชันและเว็บไซต์ เพื่อสนับสนุนการบริการ และเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของหน่วยงานด้วย การทำกิจกรรมที่ส่งเสริมการมีรายได้เพิ่ม นอกเหนือจากการเดินรถโดยสาร

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

สำหรับรายละเอียดและความเชื่อมโยงระหว่างพันธกิจ วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม และวัฒนธรรมในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ 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 ๒๕๖๘

แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ของ ขสมก. จะมีการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ในระดับประเทศ เพื่อให้การขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศเป็นไปในทิศทางเดียวกันเช่นเดียวกับองค์การภาครัฐอื่น 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

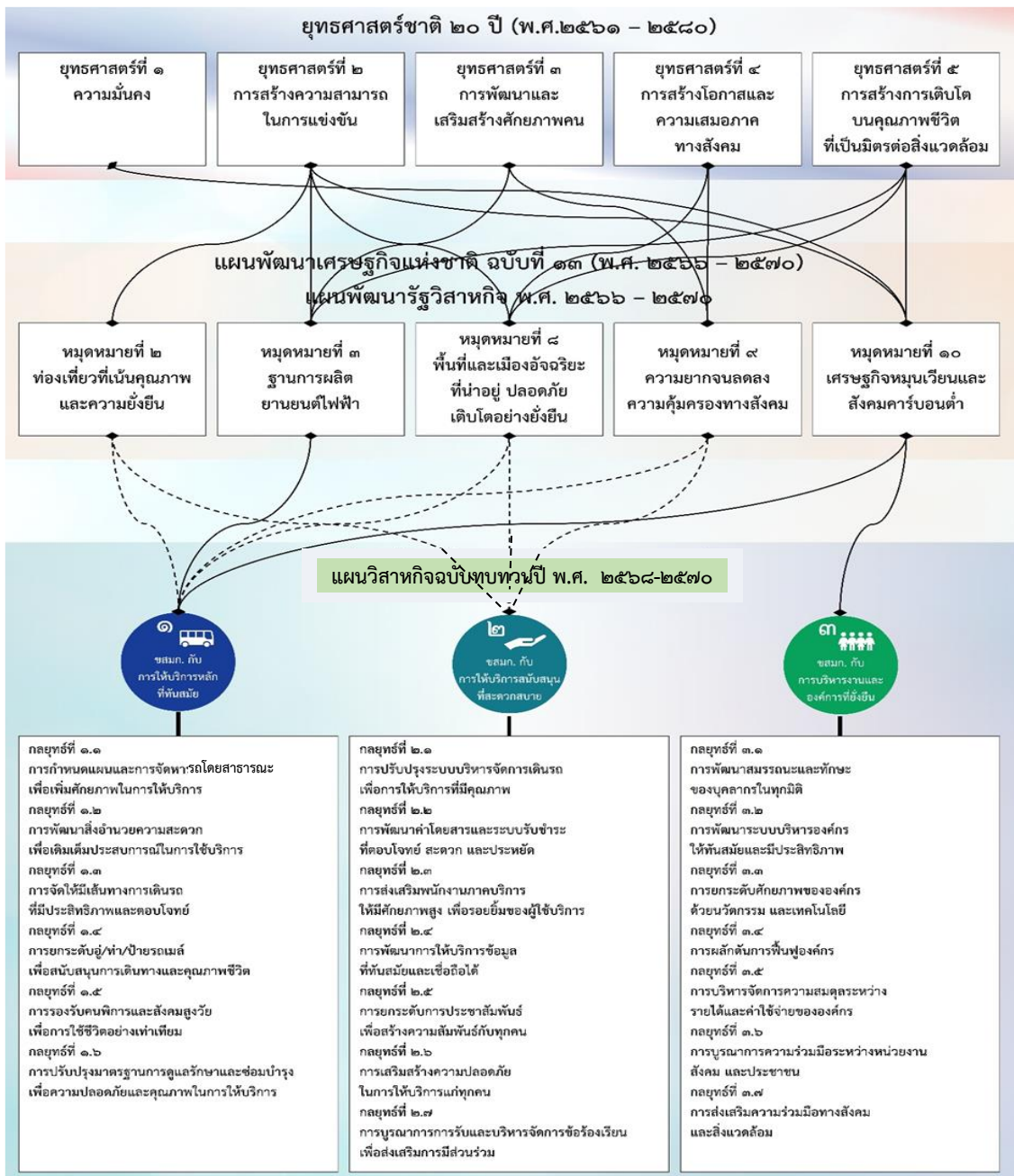
ความสอดคล้องของการกำหนดวัตถุประสงค์การก่อตั้ง พันธกิจของ ขสมก. เมื่อวิเคราะห์แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ เพื่อเตรียมพร้อมในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์และเป็นแนวทางขับเคลื่อนประเทศตามแนวทางที่กำหนดในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ นโยบายรัฐบาล แผนการปฏิรูปประเทศ ๑๑ ด้าน ได้ภาพความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์ ขสมก.

จากผลการกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ขององค์การ และผลการกำหนดเป้าประสงค์องค์การ / เป้าหมายยุทธศาสตร์ นำไปสู่การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ของ ขสมก. ใน ๓ ด้าน ได้แก่

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

อย่างไรก็ดี แม้ประเด็นยุทธศาสตร์ของ ขสมก. นั้นจะมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐในหลากหลายประเด็น แต่ ขสมก. ยังคงต้องรับฟังความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่ล้วนแต่มุ่งหวังให้บทบาทของ ขสมก. มีภารกิจในการจัดบริการรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่อย่างมีคุณภาพ ปลอดภัย พร้อมความเชี่ยวชาญจากบุคลากรขององค์การ อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับการบริการประชาชนในทุกกลุ่ม มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยอำนวยความสะดวก และสามารถปฏิบัติตามแผนพื้นที่อย่างเหมาะสม แม้ผลการวิเคราะห์การดำเนินงานที่ผ่านมายังคงพบอุปสรรคในการดำเนินงานตามประเด็นต่าง ๆ และปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก จะฉายภาพของปัญหาจำนวนผู้โดยสารที่มีแนวโน้มลดลง และการปรับเปลี่ยนนโยบายการเดินทางโดยสารให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของกระทรวงคมนาคม แต่ความเชี่ยวชาญในเส้นทาง การเดินทางโดยสาร ประสบการณ์ของพนักงาน และการสนับสนุนของภาครัฐ จะเป็นแรงผลักดันสำคัญที่ทำให้ ขสมก. สามารถกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาองค์การในระยะยาวได้

ความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน (ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจสาขาขนส่ง)



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

แนวทางในการดำเนินงานนั้น สามารถพิจารณาจากผลการดำเนินงานที่ผ่านมาและแนวทางการดำเนินงาน ยุทธศาสตร์ขององค์การ สอดคล้องกับการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) เพื่อหาความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (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 อุ้งรถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ	W๖ การมีปัญหาในระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล
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 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 ๔๗ ปี > ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ชสมก. จำนวน ๗๐๗,๐๐๐ 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 > จำนวนรถโดยสารที่มีครอบคลุมทุกเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง > ให้บริการเป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตและเพียงพอต่อการให้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> > รายงานความพึงพอใจประจำปี ๒๕๖๗ > แผนที่เส้นทางเดินรถของ ชสมก. > รายงานสถานภาพรถโดยสารและเส้นทางเดินรถ > ข้อมูลตารางราคาค่าโดยสารในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ขสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
	<ul style="list-style-type: none"> > อัตราค่าโดยสารต่ำกว่ารถขนส่งสาธารณะประเภทเดียวกัน > ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในภาพรวมปี ๒๕๖๗ อยู่ในระดับมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๙.๖๐ 	
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 ๒๕๖๗
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 ขสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
จุดอ่อน (Weaknesses : W)		
W๑ ขอบเขตที่จำกัดในอำนาจหน้าที่ ไม่มีความครอบคลุม	<ul style="list-style-type: none"> > ความเข้าใจคลาดเคลื่อนว่า ขสมก. ยังคงกำกับดูแลและรับผิดชอบรถโดยสารประจำทางทุกประเภท ซึ่งผู้ประกอบการบางส่วนอยู่ภายใต้การกำกับของกรมขนส่งทางบกหรือหน่วยงานรัฐอื่นหรือหน่วยงานท้องถิ่น > ความเข้าใจคลาดเคลื่อนว่าป้ายหยุดรถประจำทางเป็นความรับผิดชอบของ ขสมก. > ทศนคติเชิงลบต่อองค์การปราศจากข้อเท็จจริงและความเชื่อในข่าวปลอม (Fake New) ที่เกี่ยวกับ ขสมก. 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 ชสมก.

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 > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์การได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ	<ul style="list-style-type: none"> > ระบบฐานข้อมูล > ระบบการทำงานที่ล่าช้า > ระบบการประชุมที่ล่าช้า > ปัญหาการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงานภายใน > ปัญหาการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงานภายนอก > ปัญหาการสื่อสารภายในองค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์การได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
W๖ การมีปัญหาในระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล	<ul style="list-style-type: none"> > ปัญหาการเลื่อนตำแหน่ง > ปัญหาการรับบุคลากรใหม่ > ปัญหาการส่งบุคลากรไปศึกษาต่อ > ปัญหาการอบรมบุคลากรต่างๆ > ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร > ห้ามมิให้ ชสมก. รับพนักงานในตำแหน่งอื่น ยกเว้นเฉพาะการรับพนักงานในตำแหน่ง พขร. และ พกส. เท่านั้น 	<ul style="list-style-type: none"> > จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์การได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง > มติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ 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 ชสมก. > สรุปรายงาน งบดุล งบกำไร-ขาดทุน งบกระแสเงินสด ชสมก.

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 ขส. รฟท. รฟม. บมจ. ธนาคารกรุงไทย เป็นต้น > ข้อเสนอแนะจากประชาชนทุกภาคส่วน
O๔ การเติบโตของกลุ่มคนที่มีความหลากหลายในสังคม	<ul style="list-style-type: none"> > การมีบทบาทมากขึ้นในสังคมของกลุ่มคนพิการ > การเติบโตและมีบทบาทมากขึ้นในสังคมของผู้สูงอายุการเติบโตและมีบทบาทมากขึ้นในสังคมของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้รถโดยสารประจำทาง 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐและแผนขับเคลื่อนองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู โดยมีโครงการจัดการรถโดยสารชานต่ำรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม 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 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"> > ผู้ใช้บริการ 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 เฟซบุ๊ก 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	การพัฒนาและเข้าถึงได้สะดวกและเทคโนโลยี	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 อุ้งรถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ 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 การมีปัญหาระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล W๗ การมีต้นทุน ค่าใช้จ่าย และรายได้ที่ไม่สมดุล	- O๖W๑ สร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ผ่านกิจกรรมทางออนไลน์ - O๓W๒ การปรับปรุงการให้บริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นขององค์กร - O๗W๔ เน้นการสื่อสารกับผู้ให้บริการเพื่อแก้ปัญหาอย่างทันเหตุการณ์	- W๖T๑ ปรับปรุงโครงสร้างบุคลากรให้ตอบสนองกับบทบาทที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต - W๗T๑ ผลักดันการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูและการสร้างแผนงานเพื่อเสริมการดำเนินงานอย่างยั่งยืน

จากการวิเคราะห์ความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ ความท้าทายทางยุทธศาสตร์ และความสามารถพิเศษขององค์การ ร่วมกับสภาพแวดล้อมภายนอก สามารถกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ขององค์การ เพื่อเป็นแนวการทำงานในเชิงยุทธศาสตร์ของ ขสมก. ที่ระบุในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ดังนี้

๑. ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย (Smart)

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

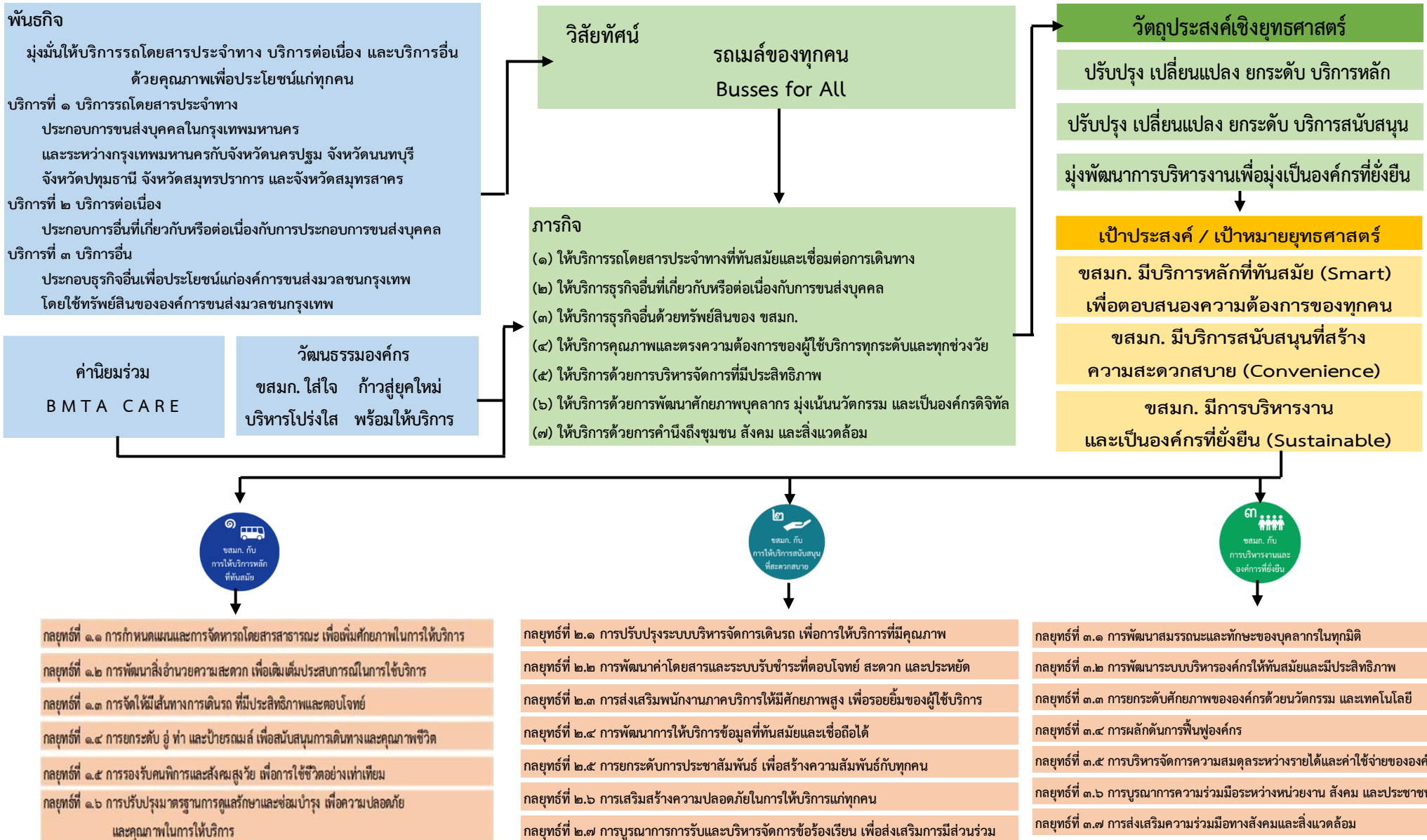
๒. ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย (Convenience)

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 ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการพัฒนาการให้บริการ ที่มีคุณภาพ ทั้งในด้านจำนวนรถโดยสาร ประเภทรถโดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวกบนรถโดยสาร เส้นทาง การเดินรถ การยกระดับ อุ้ ท่า และป้ายรถเมล์ การรองรับคนพิการและสังคมสูงวัย และการปรับปรุง มาตรฐานการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลัก ที่ทันสมัย โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาการให้บริการ ทั้งทางด้านการจัดการที่มี จำนวนพอเพียง ใช้พลังงานสะอาด ควบคุมระบบอัจฉริยะ การปรับปรุงรถโดยสารที่มีอยู่ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นมาตรฐานการให้บริการ รองรับการให้บริการรถ Wheel chair ยกระดับการบริหาร ให้บริการที่ตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนทุกกลุ่มได้

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย

ไลฟ์สไตล์การใช้ชีวิตใหม่ของผู้ใช้บริการในยุค New Normal ส่งผลให้ ขสมก. ต้องมีการ ปรับการให้บริการที่เน้นตอบโจทย์ผู้ใช้บริการในด้านความสะดวกสบายมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการบริหารการเดินรถ ด้วยระบบอัจฉริยะ การประยุกต์ใช้ประโยชน์จาก GPS การเพิ่มความสะดวกในการชำระค่าบริการ การเสริม ทักษะต่าง ๆ และพัฒนาคุณภาพชีวิตให้แก่พนักงานภาคบริการ เพื่อให้เกิดการส่งต่อการบริการที่ดี แก่ผู้ใช้บริการได้ ภายใต้ความต้องการที่หลากหลายของผู้ใช้บริการ ขสมก. จำเป็นที่จะต้องมีการสื่อสาร ทั้งทางตรงและทางอ้อม ด้วยข้อมูลที่มีความทันสมัย และน่าเชื่อถือ ทำการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความพึงพอใจเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ การบูรณาการการรับและบริหารจัดการข้อร้องเรียน จะช่วยให้ การดำเนินงานขององค์การมีความเข้มแข็งมากขึ้นได้

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

ดังนั้น ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการพัฒนาการให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย ทั้งใน ด้านการบริหารการเดินรถ ระบบชำระค่าโดยสาร ทักษะพนักงานภาคบริการ ช่องทางการสื่อสาร รวมถึง สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยบนรถโดยสาร จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อการบริการ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการบริการ ตลอดจน พัฒนาความร่วมมือในการป้องกัน อุบัติเหตุและอาชญากรรมที่เกิดขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน

ขสมก. เป็นองค์การที่ให้ความใส่ใจต่อผู้ใช้บริการ ประชาชน ชุมชน และสังคม โดยการ ดำเนินงานขององค์การนั้นมุ่งเน้นการสร้างประโยชน์ให้กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง สามารถเป็นองค์การที่ ประชาชนพึงพิงได้ในช่วงที่เกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ดังนั้น การพัฒนาองค์การให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืนจึงมีความ จำเป็นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ขสมก. จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากร บริหาร การบริหารองค์การให้มีความทันสมัย มีการสร้างนวัตกรรมและเทคโนโลยี ซึ่งจะช่วยให้องค์การมีศักยภาพต่อการ ดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ภาวะทางการเงินด้านรายได้ และรายจ่ายเป็นอีก หนึ่งประเด็นที่ทางองค์การจะดำเนินการพิจารณา 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 มีหน้าที่ประกอบบริการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร ในรูปแบบของการให้บริการเชิงพาณิชย์เพื่อหารายได้เข้าสู่องค์กร เพื่อลดภาระด้านงบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐ ไปพร้อมกับการประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบบริการขนส่งบุคคล และการประกอบธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่องค์กรด้วยทรัพย์สินขององค์กร (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 ๒๕ ปี ส่งผลให้มีค่าซ่อมบำรุงในอัตราที่สูงมาก เกิดปัญหาเสียดกลางทาง และไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้ นอกจากนี้ จากการที่ภาครัฐบาลมีนโยบายแยกบทบาทการกำกับดูแลจากการปฏิบัติการเดินรถ อีกทั้งเมื่อการพัฒนาระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลส่วนใหญ่แล้วเสร็จ จำเป็นต้องมีการปรับปรุงเส้นทางเดินรถเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อ ปัจจัยทั้งหมดข้างต้นส่งผลให้ ขสมก. จำเป็นต้องมีการปรับบทบาท ทบทวนภารกิจหน้าที่ และหาทางแก้ไขปัญหา เพื่อให้ ขสมก. ยังสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างยั่งยืน

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

ทั้งนี้ ผลสืบเนื่องจากแนวทางการบริหารภาครัฐแนวใหม่ ตามพระราชบัญญัติการพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ มาตรา ๒๕ ให้รัฐวิสาหกิจจัดทำแผนวิสาหกิจที่มีกรอบระยะเวลาห้าปี และแผนปฏิบัติการประจำปี โดยต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาวิสาหกิจ เสนอต่อสำนักงานตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานกำหนด รวมทั้งให้มีผลประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ตามพันธกิจ แผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปี หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลกรรมการรัฐวิสาหกิจ สถานะและเสถียรภาพทางการเงินขององค์กร ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงาน การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง แนวทางการพัฒนาองค์กรให้มีความยั่งยืนในระยะยาว ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ และการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณชน ตลอดจนจนสถานะทางเศรษฐกิจ 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 ๔๗ ปีที่ผ่านมา ขสมก. ยังคงให้บริการแก่ผู้โดยสารในราคาค่าโดยสารที่ยุติธรรม เพื่อให้ผู้ใช้บริการที่มีรายได้น้อย หรือให้บริการอย่างสม่ำเสมอต่อผู้ใช้บริการ ภายใต้การคำนึงถึงการให้บริการที่มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ทั้งนี้การจัดบริการรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เป็นการดำเนินงานในรูปแบบเชิงพาณิชย์ที่มีการหารายได้เข้าสู่องค์กร เพื่อลดภาระด้านงบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐ

โดย ขสมก. ได้ดำเนินนโยบายอัตราค่าโดยสารราคาต่ำมาโดยตลอด เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้โดยสาร 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 แนวทางการดำเนินกิจกรรมภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่อันจะส่งผลให้เกิดการปรับตัวในการดำเนินกิจกรรมบางประการ รวมทั้งการเร่งให้เกิดโครงการที่ตอบสนองต่อกันการแพร่กระจายของเชื้อไวรัส อาทิ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศ ทดแทนการใช้รถโดยสารเพื่อลดความเสี่ยง โครงการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม เป็นต้น เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการในการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงการดำเนินการลดความหนาแน่นในการเดินทาง จัดการเดินรถตามความจำเป็นให้เหมาะสมกับสถานการณ์ เพื่อลดการแพร่กระจายเชื้อไวรัสในอนาคตได้

๑.๓ นโยบายของคณะกรรมการ ขสมก. และผู้บริหาร

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 มีส่วนในการกำกับดูแลและวางรากฐานในการดำเนินการของรัฐวิสาหกิจ 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 ๒๕๖๘ ของ ขสมก. สามารถแบ่งออกเป็น ๔ ส่วน ได้แก่

๑. แนวทางและวิธีการปฏิบัติงานส่วนที่ ๑ การศึกษาและรวบรวมข้อมูล

การดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่สำคัญ รวมทั้งศึกษาสถานะปัจจุบันของ ขสมก. โดยวิเคราะห์สภาพปัญหา และประเด็นท้าทายต่าง ๆ รวมถึงวิเคราะห์สภาพแวดล้อม รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับองค์การ เพื่อสรุปและนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ รวมถึงเพื่อระบุขั้นตอนในการรวบรวมและวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าในการวางยุทธศาสตร์ การวิเคราะห์ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ การกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ การกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่ชัดเจน อันนำไปสู่การมองเห็นจุดเด่น จุดด้อย โอกาส และอุปสรรคขององค์การ ณ ปัจจุบัน เพื่อใช้ในการสะท้อนภาพการวิเคราะห์องค์การที่ได้ดำเนินการที่ผ่านมา อันจะนำไปสู่การจัดทำแผนการปฏิบัติงาน แนวทางและวิธีการปฏิบัติงานและขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ 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 ๒๕๖๘ พร้อมนำเสนอทิศทางการดำเนินงานของ ขสมก. ในอนาคต

๓. แนวทางและวิธีการปฏิบัติงานส่วนที่ ๓ การสำรวจ/สอบถาม/การประชุม

เมื่อสามารถสรุปผลที่ได้จากงานในสองส่วนข้างต้นเรียบร้อยแล้ว จะเข้าสู่การดำเนินการทำงานในส่วนที่สาม ดังนี้

๓.๑ การสำรวจ/สอบถามผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมมุมมอง ข้อเสนอแนะ และประเด็นความท้าทาย ในการพัฒนาและจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘

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 ๒๕๖๘

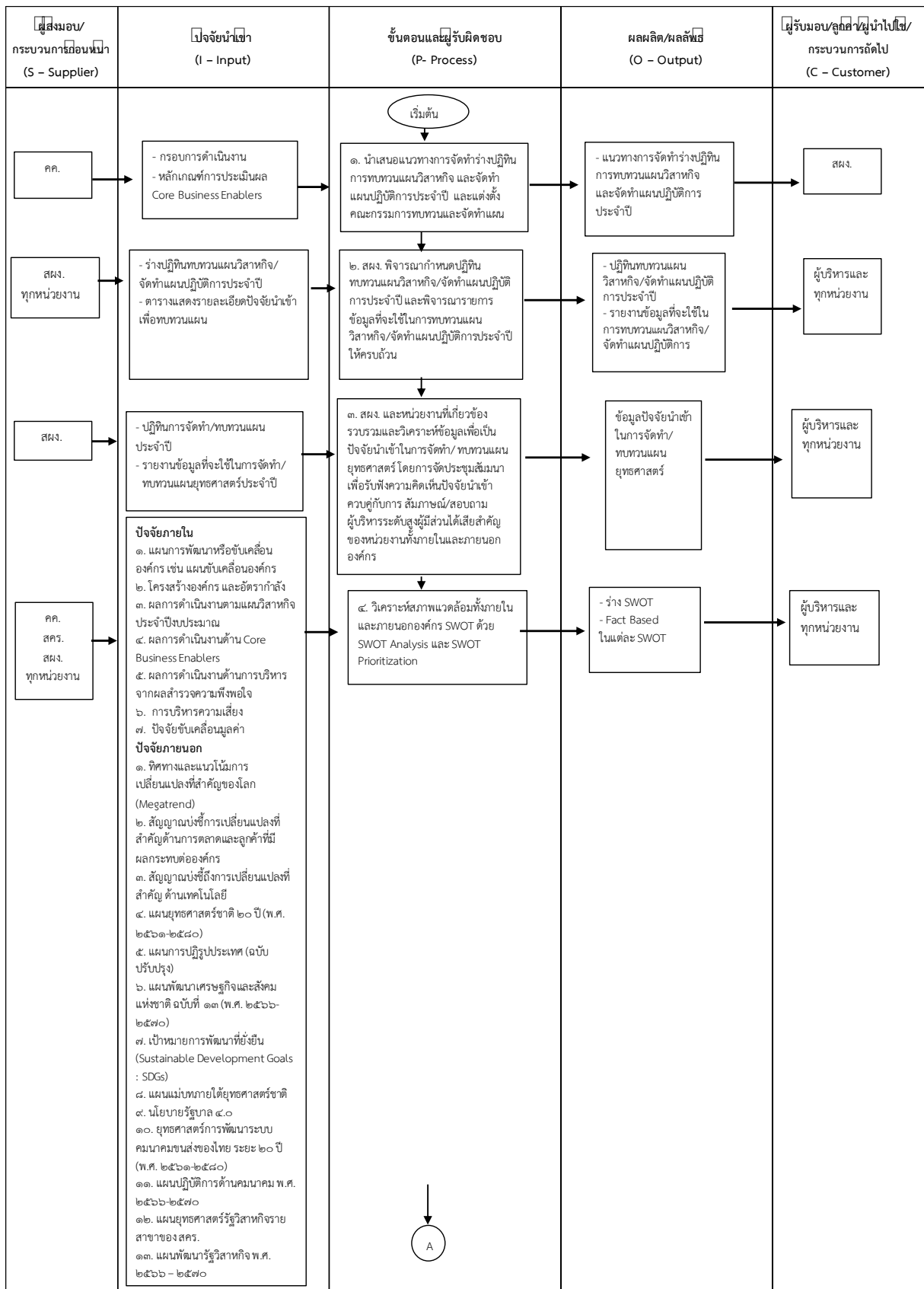
๓.๓ การประชุมเพื่อนำเสนอและพิจารณายุทธศาสตร์และแผนงาน/โครงการ เพื่อบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ของ ขสมก.

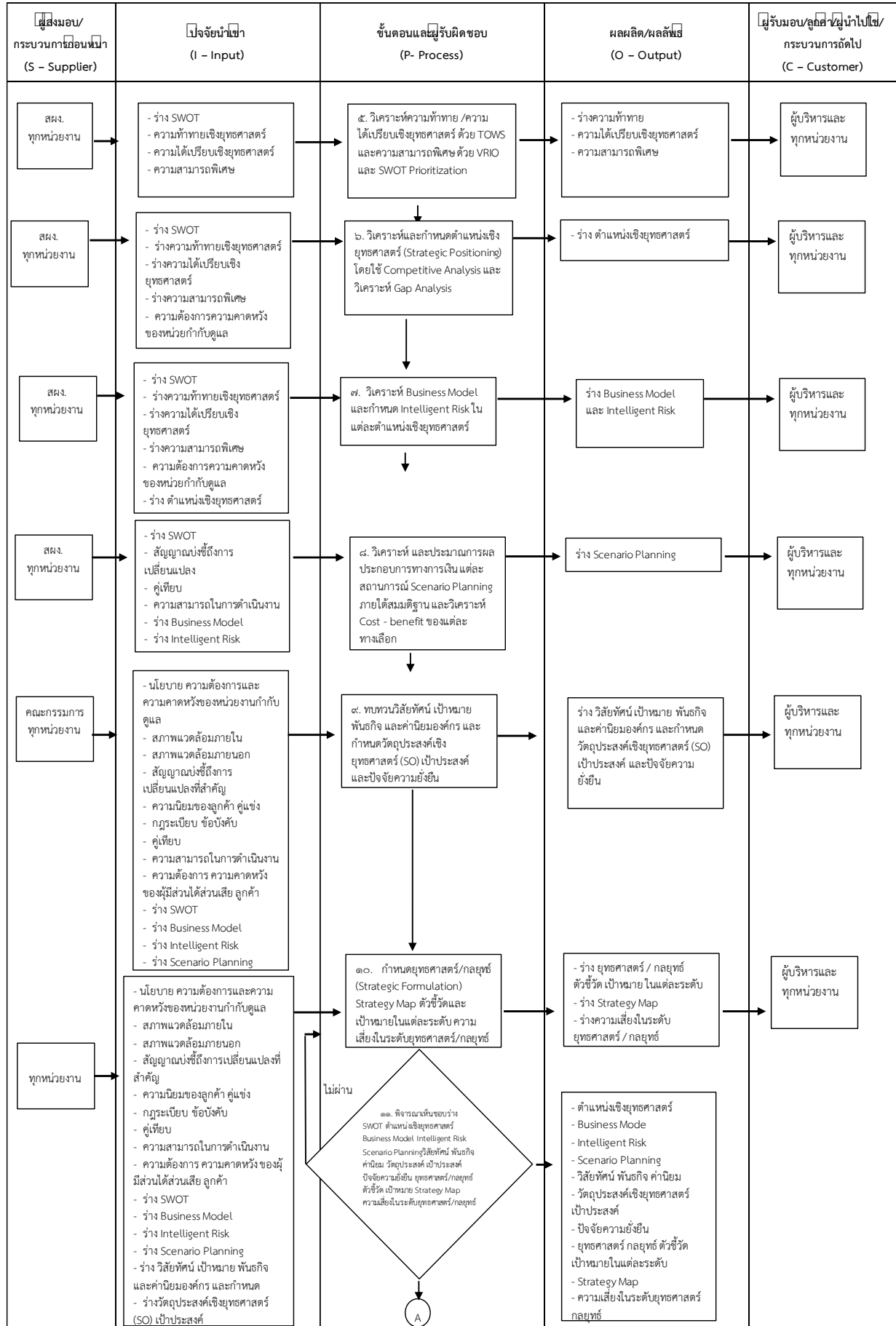
๔. แนวทางและวิธีการปฏิบัติงานส่วนที่ ๔ การพัฒนาแผนปฏิบัติการประจำปี

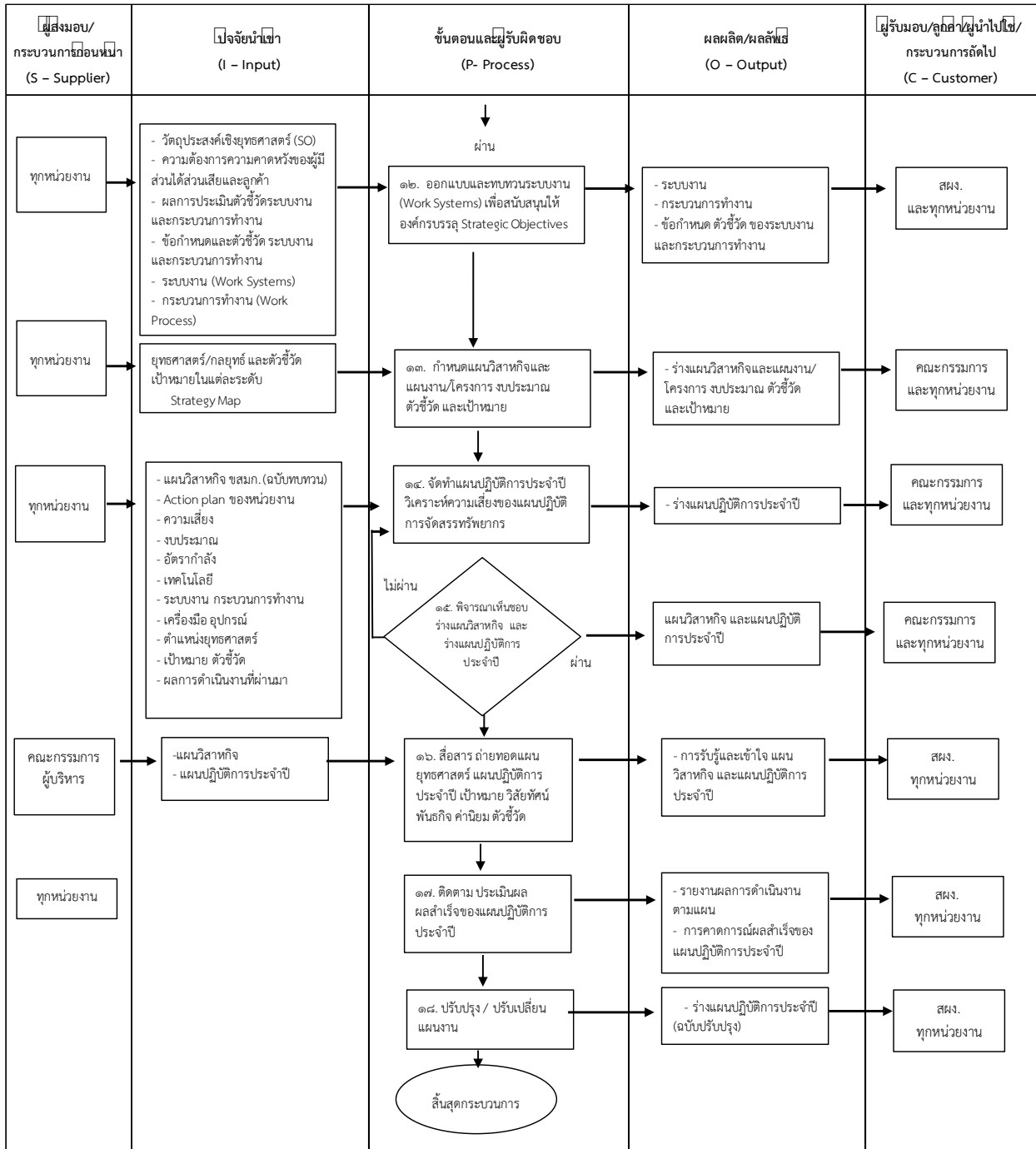
ด้วยข้อมูลและผลการวิเคราะห์ทั้งหมดที่ได้จากงานในสามส่วนแรก จะนำไปสู่การพัฒนาและจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ของ ขสมก. ที่ประกอบไปด้วย พันธกิจ วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม วัฒนธรรมองค์กร (คำขวัญ) เป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด แผนงาน/โครงการ พร้อมรายละเอียดประกอบที่สำคัญ หลังจากนั้น จึงนำผลที่ได้มาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ 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. ๒๕๖๘-๒๕๗๐) รวมถึงแผนปฏิบัติการประจำปีของ ขสมก. พ.ศ. ๒๕๖๘ 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 การนำไปกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กรได้จริงผลของกระบวนการจะทำให้ได้

- > 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. เสณี ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐ ชื่อว่า "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๙ โดยรวมกิจการรถโดยสารทั้งหมดจาก บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด มาขึ้นอยู่กับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทกิจการสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยจัดเป็นสาธารณูปโภคชนิดหนึ่งของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้ต่ำและปานกลางเป็นหลักด้วยการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารในอัตราต่ำกว่าต้นทุน ภายใต้นโยบายการให้บริการที่มุ่งเน้นในด้านความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้โดยสารเป็นหลัก

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 จำนวนรถโดยสารและเส้นทางรถโดยสาร

ณ ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายประหยัดพลังงานน้ำมันดีเซลและลดมลพิษทางอากาศ จึงสนับสนุนให้ ขสมก. ใช้รถโดยสารที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) บริการผู้โดยสาร ดังนั้น เพื่อสนองนโยบายดังกล่าว ขสมก. จึงได้จัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เพื่อมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล จำนวน ๔๘๙ คัน ทั้งนี้ รถโดยสารแต่ละประเภทมีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกันไปโดย ขสมก. มีนโยบายในการกำกับ ควบคุมกิจการรถโดยสารประจำทางทุกประเภทให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกคน ทั้งอัตราค่าโดยสาร ความสะดวก ความปลอดภัย รวมทั้งกิริยามารยาทในการให้บริการของพนักงานประจำรถ และบุคคลที่เกี่ยวข้อง

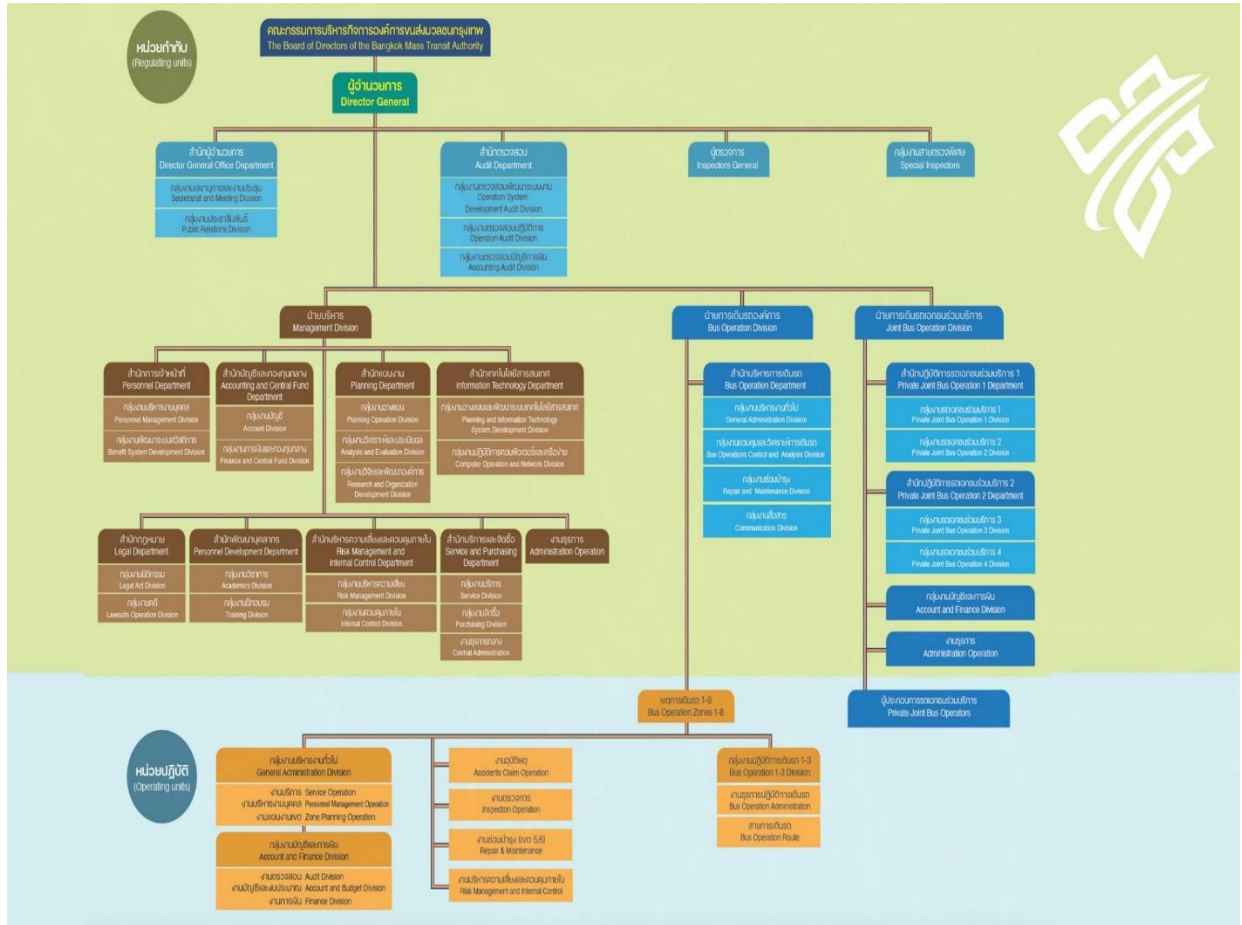
จำนวนรถโดยสารและเส้นทางรถโดยสาร

ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๗

ประเภทรถ	เส้นทาง	ร้อยละ	จำนวนรถ(คัน)	ร้อยละ
๑. รถโดยสาร ขสมก.	๑๑๒	๓๘.๘๙	๒,๘๘๔	๔๙.๓๖
๒. รถโดยสารเอกชนร่วมบริการขนาดใหญ่ และ รถมินิบัส	๔	๑.๓๙	๗๐	๑.๒๐
๓. รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด๔)	๘๘	๓๐.๕๖	๑,๔๒๔	๒๔.๓๗
๔. รถตู้โดยสารปรับอากาศ	๗๘	๒๗.๐๘	๑,๔๐๗	๒๔.๐๘
๕. รถตู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๖	๒.๐๘	๕๘	๐.๙๙
รวม	๒๘๘	๑๐๐.๐๐	๕,๘๕๓	๑๐๐.๐๐

๒.๕ โครงสร้างองค์กร

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



๒.๖ อัตรากำลัง

ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ ขสมก. มีพนักงานองค์การ รวมถึงพนักงานอัตราจ้าง และพนักงาน Outsorce เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น ๑๑,๒๗๙ คน โดยแบ่งเป็น

- | | | |
|-----|------------------|-----------------|
| (๑) | พนักงานองค์การ | จำนวน ๑๑,๒๕๔ คน |
| (๒) | พนักงานอัตราจ้าง | จำนวน ๑๓ คน |
| (๓) | พนักงาน Outsorce | จำนวน ๑๒ คน |

อัตรากำลัง ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๗

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
๑	ผู้อำนวยการ (อธิบดี)	๑๑	๑	๑	๐			๐	๑	๑	๐
๒	รองผู้อำนวยการฝ่าย	๑๐	๓	๓	๐			๐	๓	๓	๐
๓	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่าย	๙	๔	๑	-๓			๐	๔	๑	-๓
๔	ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้ตรวจการ ระดับ ๘ /ผู้อำนวยการเขต	๘	๑๖	๑๔	-๒	๘	๘	๐	๒๔	๒๒	-๒
๕	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนัก /ผู้ตรวจการ ระดับ ๗ /ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต	๗	๑๕	๑๕	๐	๘	๘	๐	๒๓	๒๓	๐
๖	หัวหน้ากลุ่มงาน /ผู้ตรวจการ ระดับ ๖	๖-๗	๓๕	๒๗	-๘	๕๐	๓๑	-๑๙	๗๕	๕๘	-๑๗
๗	หัวหน้างาน	๕	๖๕	๕๓	-๑๒	๙๖	๘๒	-๑๔	๑๖๑	๑๓๕	-๒๖
๘	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	๓-๔	๑๔	๑๗	-๑	๓๒	๓๑	-๑	๕๐	๔๘	-๒
๙	เจ้าหน้าที่ควบคุมภายใน	๓-๔	๓	๓	๐	๘	๖	-๒	๑๑	๙	-๒
๑๐	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน	๓-๔	๑๒	๙	-๓			๐	๑๒	๙	-๓
๑๑	เจ้าหน้าที่บริหารความเสี่ยง	๓-๔	๓	๓	๐	๘	๘	๐	๑๑	๑๑	๐
๑๒	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	๓-๔	๓๙	๓๓	-๖	๕๐	๓๐	-๒๐	๗๙	๖๓	-๑๖
๑๓	เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์	๓-๔	๔	๔	๐			๐	๔	๔	๐
๑๔	เจ้าหน้าที่ฝึกอบรม	๓-๔	๙	๗	-๒			๐	๙	๗	-๒
๑๕	นิติกร	๓-๔	๒๓	๑๓	-๑๐			๐	๒๓	๑๓	-๑๐
๑๖	เจ้าหน้าที่พัสดุ	๓-๔	๔	๔	๐			๐	๔	๔	๐
๑๗	เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์	๓-๔	๒๒	๑๗	-๕			๐	๒๒	๑๗	-๕
๑๘	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	๓-๔	๑๓	๖	-๗			๐	๑๓	๖	-๗
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	๑๕	-๓	๑๖	๑๕	-๑	๓๔	๓๐	-๔
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	๐	๐	๐	๒	๑	-๑
๒๕	ช่าง	๓	๑๐	๑	-๙			๐	๑๐	๑	-๙
๒๖	ช่าง	๑-๒	๕๐	๒๐	-๓๐	๐	๐	๐	๕๐	๒๐	-๓๐
๒๗	ช่างสื่อสาร	๔	๒	๑	-๑			๐	๒	๑	-๑
๒๘	ช่างสื่อสาร	๓	๕	๓	-๒			๐	๕	๓	-๒
๒๙	ช่างสื่อสาร	๑-๒	๒	๑	-๑			๐	๒	๑	-๑
๓๐	พนักงานการเงินและบัญชี	๓	๙	๙	๐	๓๒	๒๕	-๗	๔๑	๓๔	-๗
๓๑	พนักงานการเงินและบัญชี	๑-๒	๑๗	๑๓	-๔	๕๐	๓๘	-๑๒	๕๗	๔๑	-๑๖
๓๒	พนักงานการเงินค่าโดยสาร (หัวหน้าหมวดการเงินค่าโดยสาร)	๔			๐	๒๔	๒๑	-๓	๒๔	๒๑	-๓
๓๓	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	๓			๐	๒๔	๒๑	-๓	๒๔	๒๑	-๓
๓๔	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	๑-๒			๐	๑๔๘	๑๔๓	-๕	๑๔๘	๑๔๓	-๕
๓๕	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร (หัวหน้าหมวดบัญชีค่าโดยสาร)	๔			๐	๒๔	๑๙	-๕	๒๔	๑๙	-๕
๓๖	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	๓			๐	๒๔	๑๖	-๘	๒๔	๑๖	-๘
๓๗	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	๑-๒			๐	๑๔๘	๑๔๑	-๗	๑๔๘	๑๔๑	-๗
๓๘	พนักงานสื่อสาร	๔	๒	๑	-๑			๐	๒	๑	-๑
๓๙	พนักงานสื่อสาร	๓	๖	๕	-๑			๐	๖	๕	-๑
๔๐	พนักงานสื่อสาร	๑-๒	๑๓	๕	-๘	๒๔	๒๔	๐	๓๗	๒๙	-๘
๔๑	พนักงานคอมพิวเตอร์	๓	๒	๐	-๒			๐	๒	๐	-๒
๔๒	พนักงานคอมพิวเตอร์	๑-๒	๓	๓	๐			๐	๓	๓	๐

ลำดับ	ตำแหน่ง	ระดับ	สำนักงานใหญ่			เขตการเดินรถ			รวมทั้งองค์การ		
			ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด
๔๓	พนักงานธุรการ	๔	๒๖	๒๔	-๒	๓๒	๓๐	-๒	๕๘	๕๔	-๔
๔๔	พนักงานธุรการ	๓	๒๙	๒๕	-๔	๗๒	๕๔	-๑๘	๑๐๑	๗๙	-๒๒
๔๕	พนักงานธุรการ	๑-๒	๗๓	๖๗	-๖	๑๘๕	๑๗๘	-๖	๒๕๗	๒๔๕	-๑๒
๔๖	พนักงานธุรการ (๑๓๔๘)	๑-๒	๓๘	๒๐	-๑๘				๓๘	๒๐	-๑๘
๔๗	พนักงานควบคุมระบบสารสนเทศการเดินรถ	๑-๒	๕	๔	-๑	๗๒	๖๖	-๖	๗๗	๗๐	-๗
๔๘	พนักงานธุรการ (จ่ายงาน)	๑-๒			๐	๑๔๔	๑๑๒	-๓๒	๑๔๔	๑๑๒	-๓๒
๔๙	พนักงานพัสดุ	๓	๑	๐	-๑			๐	๑	๐	-๑
๕๐	พนักงานพัสดุ	๑-๒	๓	๐	-๓	๐	๐	๐	๓	๐	-๓
๕๑	ครูฝึกขับรถ	๓	๑๐	๕	-๕			๐	๑๐	๕	-๕
๕๒	สายตรวจพิเศษ	๓	๒๕๐	๕๒	-๑๙๘			๐	๒๕๐	๕๒	-๑๙๘
๕๓	นายตรวจ	๓			๐	๑๙๒	๘๐	-๑๑๒	๑๙๒	๘๐	-๑๑๒
๕๔	พนักงานขับรถประจำสำนักงาน	๒	๒๙	๒๘	-๑	๖๓	๖๓	-๑	๙๓	๙๑	-๒
๕๕	ผู้จัดการสาย	๕			๐	๔๘	๑๖	-๓๒	๔๘	๑๖	-๓๒
๕๖	ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	๔			๐	๗๒	๕๙	-๑๓	๗๒	๕๙	-๑๓
๕๗	นายท่า / นายท่าอู่	๓			๐	๓๘๘	๒๖๓	-๑๒๕	๓๘๘	๒๖๓	-๑๒๕
๕๘	พนักงานเติมน้ำมันหรือเชื้อเพลิง	๑			๐	๑๘๓	๑๕๘	-๒๕	๑๘๓	๑๕๘	-๒๕
๕๙	พนักงานทำความสะอาด	๑	๑	๑	๐	๐	๐	๐	๑	๑	๐
๖๐	นักรการ	๑			๐	๑	๑	๐	๑	๑	๐
๖๑	ยาม	๑			๐	๐	๑	๑	๐	๑	๑
รวมพนักงานมีจริงสำนักงาน			๙๐๙	๕๓๐	-๓๗๙	๒,๑๙๖	๑,๗๕๘	-๔๓๘	๓,๑๐๕	๒,๒๘๘	-๘๑๗
๖๒	พนักงานขับรถรายวัน	๒			๐		๑	๑	๐	๑	๑
๖๓	พนักงานขับรถรายเดือนเดิม	๒			๐		๐	๐	๐	๐	๐
๖๔	พนักงานขับรถรายเดือนใหม่	๒			๐	๖,๐๕๗	๔,๔๓๕	-๑,๖๒๒	๖,๐๕๗	๔,๔๓๕	-๑,๖๒๒
รวม พทร.				๐	๐	๖,๐๕๗	๔,๔๓๖	-๑,๖๒๑	๖,๐๕๗	๔,๔๓๖	-๑,๖๒๑
๖๕	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายวัน	๑			๐		๒	๒	๐	๒	๒
๖๖	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนเดิม	๑			๐		๐	๐	๐	๐	๐
๖๗	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนใหม่	๑			๐	๖,๐๕๗	๔,๕๒๘	-๑,๕๒๙	๖,๐๕๗	๔,๕๒๘	-๑,๕๒๙
รวม พกส.				๐	๐	๖,๐๕๗	๔,๕๓๐	-๑,๕๒๗	๖,๐๕๗	๔,๕๓๐	-๑,๕๒๗
รวมพนักงานองค์การ			๙๐๙	๕๓๐	-๓๗๙	๑๙,๓๑๐	๑๐,๗๒๔	-๘,๕๘๖	๑๕,๒๑๙	๑๑,๒๕๔	-๓,๙๖๕
แยก ชาย - หญิง แยกสังกัด											
หน่วยงานแยกสังกัด		สนญ.	ขจร.๑	ขจร.๒	ขจร.๓	ขจร.๔	ขจร.๕	ขจร.๖	ขจร.๗	ขจร.๘	รวม
ชาย		๒๖๕	๗๓๗	๘๐๙	๖๕๘	๕๙๒	๗๓๔	๖๗๓	๗๑๗	๖๓๙	๕,๘๒๔
หญิง		๒๖๕	๘๔๘	๖๙๑	๖๕๔	๕๐๒	๗๑๙	๕๗๙	๕๙๘	๕๗๘	๕,๘๓๐
รวมพนักงานองค์การ		๕๓๐	๑,๕๘๕	๑,๕๐๐	๑,๓๑๒	๑,๐๙๔	๑,๔๕๓	๑,๒๕๒	๑,๓๑๕	๑,๒๑๗	๑๑,๖๕๔
พนักงาน(อัตราจ้าง)		ระดับ	ชาย	หญิง							
๑ ผอภ		๑๑	๑	๐							
๒ นิติกร			๙	๓							
๓ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน			๐	๐							
๔ พนักงานขับรถโดยสารประจำทางบริการ เขตการเดินรถที่ ๑-๘		๒	๐	๐							
รวม (อัตราจ้าง)			๑๐	๓	๑๓						
พนักงาน outsource											
๑ แพทย์			๑		๑						
๒ เจ้าหน้าที่เทคนิคการแพทย์				๑	๑						
๓ พยาบาล			๑	๙	๑๐						
รวมพนักงาน outsource			๒	๑๐	๑๒						
สรุปรวมพนักงานองค์การ+อัตราจ้าง+outsource ทั้งหมด								๑๑,๖๗๙			

บทที่ ๓

กรอบการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘

๓.๑ นโยบายของรัฐบาล

นโยบายของรัฐบาล เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้กำหนดนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินที่สอดคล้องกับหมวด ๕ หน้าที่ของรัฐ และหมวด ๖ แผนนโยบายแห่งรัฐตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ ตลอดจนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามนโยบายการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางรางและทางอากาศ เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรมเหมาะสมกับค่าครองชีพเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน เปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศให้เพิ่มขึ้น และสร้างประโยชน์จากสินทรัพย์ของประเทศและประชาชน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการ รูปแบบใหม่ของโลก ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ข้อ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดย (๑) เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ (๒) สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (๓) เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ (๔) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่และ (๕) รักษาและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค

นโยบายส่งเสริมการผลิตและการใช้พลังงานสะอาดและพลังงานหมุนเวียนเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน และนโยบายการสานต่อนโยบาย Carbon Neutrality เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำของอาเซียนในด้านการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ข้อ ๓ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน บนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ โดย (๑) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (๒) มีการปรับตัวเพื่อลดความสูญเสียและเสียหาย จากภัยธรรมชาติและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (๓) มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน และ (๔) พัฒนาและสร้างระบบรับมือปรับตัวต่อโรคอุบัติใหม่และโรคอุบัติซ้ำที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ

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 เพื่อทำให้การขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศเป็นไปในทิศทางเดียวกันเช่นเดียวกับองค์กรภาครัฐอื่น ๆ โดยต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์ และแนวทางการปฏิบัติงานขององค์กรให้สอดคล้อง

กับยุทธศาสตร์ชาติ 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

- > พระราชบัญญัติการพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ 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 ในปัจจุบันที่จะมีผลกระทบต่อการทำงานของบริการรถโดยสารของ ขสมก. รวมทั้งแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการในภาพรวม รวมไปถึงการนำไปวิเคราะห์เพื่อพิจารณาหาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความท้าทาย เพื่อนำไปใช้ในการวางแผนยุทธศาสตร์ได้อย่างเหมาะสม โดยเน้นแสดงภาพให้เห็นสภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน และสภาพแวดล้อมในการแข่งขันขององค์กร รวมทั้งความโอกาส หรือเสี่ยงหรือภัยคุกคามที่เกิดขึ้นในอนาคตได้

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในครั้งนี้จะมีการระบุปัจจัยนำเข้าที่ใช้ในการพิจารณา อันได้แก่ สัญญาณบ่งชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญทั้งด้านเทคโนโลยี ตลาด ความนิยมของลูกค้า ปัจจัยขับเคลื่อนความ

ยั่งยืน 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	ส่งผลต่อทิศทางนโยบายขององค์กร เกิดความซับซ้อนในการปฏิบัติการ	เป็นอุปสรรคที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการให้บริการความไม่พอเพียงทางด้านทรัพยากร สามารถใช้เป็นโอกาสในการวางแผนกลยุทธ์ และเลือกแนวทางการให้บริการที่เหมาะสมกับบริบทขององค์กร
ปัจจัยแวดล้อมด้านเศรษฐกิจไทยและเศรษฐกิจโลก (Economic)	สถานการณ์เศรษฐกิจของไทยในปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต	การคาดการณ์สภาพเศรษฐกิจที่อาจมีภาวะเศรษฐกิจชะงักงัน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๖๗ ทำให้ประชาชนโดยทั่วไปต้องประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำรงชีพพร้อมพิจารณาเลือกใช้บริการการขนส่งที่มีราคาไม่แพงมากนัก อีกทั้งสามารถคาดการณ์ได้ถึงกิจกรรมกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ เพื่อรองรับขยายตัวของอุปสงค์ในประเทศ	เป็นโอกาสของ ขสมก. เนื่องด้วยเป็นการให้บริการรถโดยสารแก่ทุกคนในสังคม โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ประกอบกับเมื่อมีกิจกรรมกระตุ้นเศรษฐกิจ จะส่งผลต่อการแนวทางการพัฒนาการให้บริการขององค์กร

ปัจจัยภายนอก	ประเด็นการวิเคราะห์	สภาพแวดล้อมจากปัจจัยภายนอกในภาพรวม	ผลวิเคราะห์ต่อการดำเนินงานของ ขสมก.
	สถานการณ์เศรษฐกิจเพื่อการหารายได้อันเป็นเป้าหมายการดำเนินงานของ ขสมก.	ขสมก.อาจไม่สามารถดำเนินการตามเป้าหมายในการจัดหารายได้ตามแผนขับเคลื่อนภายใต้แผนฟื้นฟู (การให้เช่าพื้นที่) เนื่องจากด้วยปัญหาทางเศรษฐกิจในประเทศ	เป็นอุปสรรคชั่วคราว โดย ขสมก. มีการศึกษาเพื่อหาแผนการปรับปรุงรูปแบบธุรกิจของหน่วยงานทางด้านการขนส่งสาธารณะทั้งในระยะสั้น กลาง และยาว จะช่วยให้ทิศทางหารายได้ในรูปแบบอื่น ๆ มีความเป็นไปได้มากขึ้น
ปัจจัยแวดล้อมด้านสภาพแวดล้อมเชิงสังคมและวัฒนธรรมของประเทศไทย (Social-cultural)	การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตวิถีชีวิตยุคใหม่ (New Normal)	การกลับมาเดินทางเพื่อการทำงานอีกครั้งของประชาชนความเห็น/ความพึงพอใจในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมีการเปลี่ยนแปลง	เป็นอุปสรรคบางส่วน เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตวิถีชีวิตยุคใหม่ (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)	รถโดยสารที่ใช้งานปัจจุบันส่วนใหญ่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลและมีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๕ ปี ประกอบกับการจัดการรถโดยสารใหม่ที่ใช้พลังงานสะอาดตามแผนขับเคลื่อนภายใต้แผนฟื้นฟูยังไม่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี	เป็นโอกาสที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในการจัดการรถโดยสารพลังงานสะอาดมาวิ่งให้บริการประชาชน

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

๓.๕.๒ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้านการแข่งขัน

ในส่วนการวิเคราะห์การแข่งขันซึ่งเป็นหนึ่งในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมเพื่อพิจารณาความได้เปรียบทางการแข่งขันขององค์กรกับคู่แข่งปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้สามารถเห็นภาพแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงยุทธศาสตร์ขององค์กรได้ ในการวิเคราะห์การแข่งขันขององค์กร จะใช้เครื่องมือที่วิเคราะห์ คือ Porter's ๖ Forces ซึ่งจะเป็นการวิเคราะห์ครอบคลุมการแข่งขันในปัจจุบัน ได้แก่ การศึกษาสภาวะการแข่งขันของคู่แข่งปัจจุบัน อำนาจการต่อรองของลูกค้า อำนาจการต่อรองของซัพพลายเออร์ บริการทดแทนและบริการที่ประกอบกับองค์กร ส่วนการเข้ามาของคู่แข่งรายใหม่เป็นการประเมินสภาวะการแข่งขันที่จะเกิดในอนาคต

การวิเคราะห์สภาวะการแข่งขันขององค์กร

ลำดับ	ประเด็น	สภาวะการแข่งขันขององค์กร
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 ซีพีพลายเออร์: ระดับปานกลาง ค่อนข้างสูง	<ul style="list-style-type: none"> รถโดยสารขององค์การต้องพึ่งพิงพลังงานเชื้อเพลิงเป็นส่วนมาก ส่งผลให้ราคาน้ำมันที่มีความผันผวนถือเป็นปัจจัยการผลิตหนึ่งที่ทางองค์การไม่สามารถควบคุมได้ รถโดยสารขององค์การบางส่วนเป็นรถเช่า บางส่วนมีสัญญาการซ่อมบำรุงกับซีพีพลายเออร์ 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 อย่างไรก็ดี 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 การเข้ามาของคู่แข่งหน้าใหม่ทีอาจจะมีการพิจารณาข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบในเชิงธุรกิจได้ ดังนั้น องค์การจึงมีความจำเป็นต้องวิเคราะห์ภาพรวมการทำงานอย่างเหมาะสมต่อไป

๓.๕.๓ การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ในการดำเนินยุทธศาสตร์จำเป็นต้องมีการวิเคราะห์กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และความต้องการของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อให้สามารถกำหนดรูปแบบโครงการ ขั้นตอนการทำงาน และตัวชี้วัดที่เหมาะสมได้จากวิสัยทัศน์ 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. ๒๕๖๘-๒๕๗๐) 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	ผู้ใช้บริการ 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 การวิเคราะห์สถานที่การใช้บริการของลูกค้า
- 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 หรือไม่สามารถขับขี้นานพาหนะได้ มีลักษณะการเดินทางเป็นประจำ (ทุกวัน) และใช้รถโดยสารในเส้นทางเดิม

การวิเคราะห์ลูกค้าด้วยแนวคิดการวิเคราะห์ตลาด 5W2H

ลำดับ	แนวคิดการวิเคราะห์ตลาด	ผลการวิเคราะห์ลูกค้า
๒	WHAT	ลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) ต้องการรถโดยสารที่สภาพเรียบร้อย สะอาด มีความปลอดภัยในการใช้บริการมีสิ่งอำนวยความสะดวกพอประมาณ เนื่องด้วยมีความจำเป็นในการใช้งานจำนวนรถโดยสารมีความพอเพียง ตรงเวลา และมีป้ายบอกมาถึงของรถโดยสาร พนักงานขับรถสุภาพ ช่วยเหลือ และใส่ใจในการบริการ
๓	WHERE	ลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) เริ่มใช้บริการที่ป้ายจอดรถประจำทางที่ในบางครั้งมีสภาพไม่เหมาะสมเป็นอันตราย และมีสิ่งกีดขวางทางขึ้นลงอยู่จอดรถ เป็นอีกสถานที่ที่ผู้ใช้บริการได้สัมผัสก่อนที่จะมีการขึ้นรถโดยสาร ลูกค้ามีความต้องการในสิ่งอำนวยความสะดวก อยู่จอดรถโดยสาร เป็นสถานที่ที่ผู้ใช้บริการใช้โดยสารเดินทาง ลูกค้าต้องรถโดยสารที่สะอาดและการเดินทางที่ปลอดภัย
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) จะต้องมารอรถโดยสารประจำทางที่จอดรถ หรือที่ป้ายรถโดยสาร ซึ่งอาจไม่ทราบเวลาที่แน่นอนของรถโดยสาร แต่จะสามารถประมาณเวลาได้คร่าว ๆ ตามความคุ้นชิน แต่ในบางกรณีอาจเกิดข้อผิดพลาด ส่งผลให้ขึ้นรถโดยสารเที่ยวประจำไม่ทันได้ชำระเงิน เมื่อขึ้นรถโดยสารขององค์การสามารถชำระได้ทั้งเงินสด บัตรเครดิต ช่องทางการจ่ายชำระค่าโดยสารรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้ง บัตรเงินสด ซึ่งการชำระค่าโดยสารในเส้นทางแต่ละสายมีค่าโดยสาร และความเอื้ออำนวยในการจ่ายค่าโดยสารที่แตกต่างกันเมื่อถึงจุดหมาย ลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) สามารถกดกริ่งเพื่อบอกพนักงานขับรถโดยสาร เพื่อเข้าจอดในป้ายรถประจำทางได้ แต่ในบางกรณีจะไม่สามารถจอดชิดขอบทาง 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>โครงสร้างองค์กรในปัจจุบันยังขาดหน่วยงานที่จะสนับสนุนภารกิจและโครงสร้างตำแหน่งในบางตำแหน่งไม่ได้กำหนดภาระหน้าที่ความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจนทำให้การปฏิบัติงานไม่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน</p>
System	<p>มีข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และคู่มือการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานที่กำหนดขั้นตอนในการทำงานไว้อย่างชัดเจน</p>	<p>เนื่องจากพนักงานมีจำนวนมากและการปฏิบัติงานของพนักงานมีหลายช่วงเวลาส่งผลให้การถ่ายทอด ไม่ครอบคลุมทั่วถึง รวมทั้งระบบต่าง ๆ ที่ไม่สามารถเข้าถึงการประมวลผลเพื่อใช้ในการตัดสินใจหรือการใช้ข้อมูลร่วมกัน</p>
Style	<p>ผู้บริหารสูงสุดและผู้บริหารระดับสูงมีนโยบายในการนำระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการปฏิบัติงาน</p>	<p>การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติขาดความต่อเนื่องส่งผลให้พนักงานขาดการรับรู้ทิศทางการทำงานขององค์การและบุคลากรขาดทักษะและความเชี่ยวชาญในการใช้ระบบ 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 ตามด้วยสภาพเศรษฐกิจถดถอยของประเทศไทยและทั่วโลก รวมทั้งปัญหาด้านการเมือง ล้วนส่งผลต่อความล่าช้าในการอนุมัติหลักการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู ไม่ว่าจะเป็นด้านการจัดการเช่ารถใหม่ การสนับสนุนงบประมาณเพื่อการเกษียณอายุ และการรับภาระดอกเบี้ยของภาครัฐ ส่งผลให้ ขสมก. ยังคงอยู่ในภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ไม่สามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาองค์กรได้อย่างเต็มรูปแบบ ตลอดจนจรรยาบรรณการให้บริการยังคงมีข้อจำกัดหลายด้าน ความสามารถในการแข่งขันในอนาคตขององค์การมีโอกาสลดลง
- > ปัญหาด้านลูกค้า แนวโน้มผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากสภาพรถโดยสารที่ค่อนข้างเก่า การขับรถโดยสารยังมีความไม่สุภาพ และการขึ้นลงรถโดยสารยังไม่การให้บริการที่ทั่วถึง โดยเฉพาะกับกลุ่มคนพิการและผู้สูงอายุ รวมถึงการปรับเปลี่ยนเส้นทางรถโดยสาร การปรับเปลี่ยนการปล่อยรถ ซึ่งล้วนแต่ขาดการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ให้บริการรับทราบ ส่งผลให้เกิดภาพลบต่อภาพลักษณ์ขององค์การ

- > ปัญหาด้านตลาดและการให้บริการ เนื่องด้วยนโยบายภาครัฐที่มุ่งเน้นการขนส่งผู้โดยสารด้วยระบบราง และแนวโน้มการลดบทบาทการให้บริการของ ขสมก. เหลือเพียงเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม ความต้องการใช้บริการโดยสาร ขสมก. ยังคงมีอยู่ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางและรายได้น้อย รวมทั้งคนพิการและผู้สูงอายุ ส่งผลให้การพิจารณาเส้นทางการเดินรถ มาตรฐานการเก็บค่าโดยสาร และบริการเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญขององค์กร นอกจากนี้ การเพิ่มบทบาทของผู้ประกอบการรายใหม่ที่มีศักยภาพในการเข้าสู่การแข่งขันมากขึ้น แต่ ขสมก. ยังคงไม่สามารถยกระดับการให้บริการได้จากความล่าช้าของแผนฟื้นฟู จะส่งผลต่อการสูญเสียด้านตลาดในอนาคตได้
- > ปัญหาด้านการขาดทุนต่อเนื่อง จากภาระหนี้สินและภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอย และความไม่ชัดเจนของแผนฟื้นฟู ส่งผลให้ ขสมก. ต้องพิจารณาการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่เพื่อสร้างประโยชน์และรายได้ ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่บนรถโดยสารทั้งภายในและภายนอก และพื้นที่อู่ เป็นต้น รวมทั้งการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร เพื่อสนับสนุนให้เกิดการบริการในรูปแบบที่เหมาะสมมากขึ้น
- > การเข้าถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรม ขสมก. ยังมีแนวโน้มการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ไม่สามารถตอบสนองต่อผู้ใช้บริการได้ ไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาแอปพลิเคชันและเว็บไซต์ รวมทั้งการให้บริการทั้งภายในและภายนอกองค์กร นอกจากนี้แล้ว ทักษะการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมยังควรได้รับการพัฒนาเพิ่มมากขึ้น
- > การทำงานอย่างยั่งยืนร่วมกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม ขสมก. เป็นองค์กรที่สังคมและชุมชนมักกล่าวอ้างถึงในการเป็นผู้ก่อให้เกิดปัญหาด้านมลภาวะในกทม.และปริมณฑล โดยเฉพาะปัญหาด้านฝุ่นและควัน ส่งผลต่อการดำเนินงานในภาพรวม และการที่ต้องเป็นหน่วยงานหลักที่ใส่ใจปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม

ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้ สามารถนำไปพิจารณาเพื่อวิเคราะห์สภาพแวดล้อมขององค์กรได้ต่อไป

๓.๖.๓ การวิเคราะห์ปัจจัยภายในด้านความท้าทายขององค์กรต่อการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ

สำหรับการประเมินความท้าทาย ขององค์กรต่อการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ 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. แต่อาจยังไม่มีกระบวนการประเมินความเสี่ยงด้านยุทธศาสตร์องค์กรอย่างเป็นระบบ ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ได้

๒. ความท้าทายด้านสภาพตลาด (Market)

การเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมลูกค้า และความนิยมของลูกค้ามีผลกระทบต่อการลงทุนของ ขสมก. ในภาวะการณ์ต่างๆ (Scenario Analysis) ดังนั้นในการจัดทำแผนวิสาหกิจจึงมีการทบทวนการคาดการณ์การลงทุนเป็นประจำ เพื่อสามารถวิเคราะห์และกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อตอบสนองและป้องกันความเสี่ยงต่อการลงทุนขององค์กรในระยะยาว 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. แล้วไม่มีได้มีการประชาสัมพันธ์เชิงรุกที่รวดเร็ว อาจสร้างความเสี่ยงกับภาพลักษณ์ของ ขสมก. ในระยะยาวได้

๕. ความท้าทายด้านปฏิบัติการ (Operation)

ภาครัฐกำหนดให้มีการประเมินการควบคุมภายในกระบวนการทำงานอย่างครบถ้วนทุกฝ่ายงานเป็นประจำทุกปี เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐวิสาหกิจอย่างไรก็ดี พนักงานในองค์กรของ ขสมก. กลับมีแนวทางพัฒนาและบริหารทรัพยากรมนุษย์ที่ยังคงเป็นปัญหา รวมทั้ง การสร้างค่านิยมในด้านจริยธรรมในการปฏิบัติงาน ส่งผลต่อการเกิดความเสียหายที่พนักงานขององค์กร อาจมีการปฏิบัติการที่ไม่เหมาะสม สร้างผลกระทบต่อองค์กรได้

๖. ความท้าทายด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance)

ขสมก. มีการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อใช้ในการกำกับกรปฏิบัติตามกฎระเบียบ ด้านการใช้จ่าย และแนวปฏิบัติการให้บริการที่มีคุณภาพ เพื่อให้ทุกส่วนงานมีแนวทางการกำกับกรปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งองค์กร และมีการติดตามทบทวนกฎเกณฑ์และกระบวนการปฏิบัติงานให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ รวมถึงการติดตามกำกับดูแลและจัดทำรายงานเสนอคณะกรรมการตรวจสอบเป็นระยะ

บทที่ ๔

การวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าในการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กร

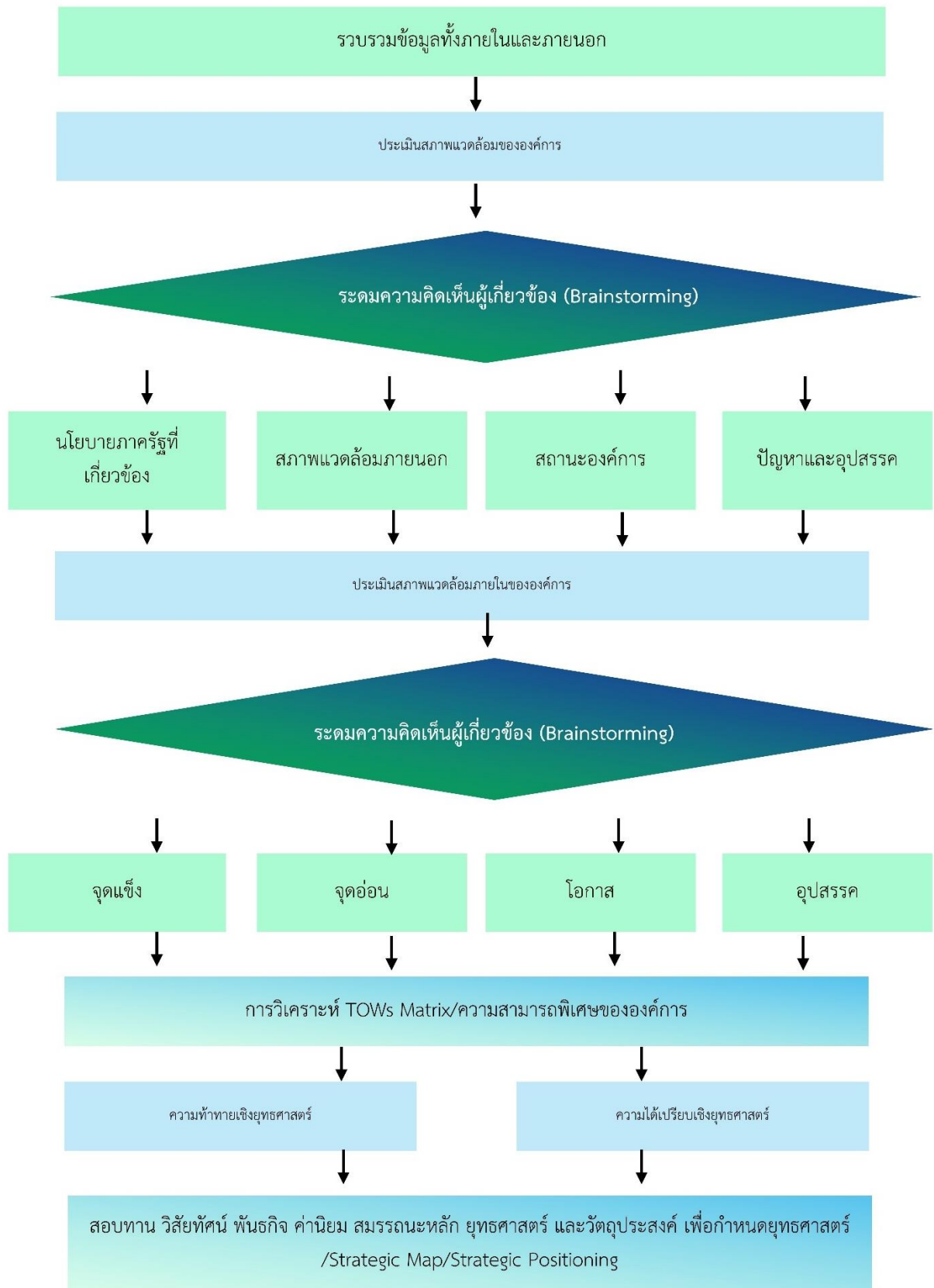
๔.๑ กรอบการวิเคราะห์

นำผลการการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environmental Scanning) ทั้งภายในและภายนอกของ ชสมก. 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 ชสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๘-๒๕๗๐) เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ที่ทาง ชสมก. มุ่งเน้นดำเนินการตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ จำเป็นต้องมีการรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าเพื่อให้เกิดการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม ทั้งในส่วนการประเมินสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์การ รวมถึงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน และสภาพแวดล้อมในการแข่งขันขององค์การ โดยจะมีกระบวนการและขั้นตอนการดำเนินงาน

กระบวนการและขั้นตอนการทำ SWOT อย่างเป็นระบบ



จากกระบวนการและขั้นตอนในการทำ SWOT การศึกษานี้ใช้ฐานข้อมูลการวิเคราะห์ ศักยภาพขององค์การ และข้อมูลเทียบกับคู่แข่งในอุตสาหกรรมเดียวกัน รวมถึงการจัดประชุม/สัมภาษณ์/ สัมภาษณ์/ สอบถามผู้บริหาร และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ สมรรถนะหลัก ทบทวนแผน ยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และผลดำเนินการที่ผ่านมา นำไปสู่การวิเคราะห์ความเชื่อมโยง ยุทธศาสตร์องค์การ นำไปสู่แนววิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายขององค์การในอนาคต โดยมีประเด็นข้อ คำถามในการสัมภาษณ์ตามผู้บริหาร และผู้เกี่ยวข้องซึ่งสามารถพิจารณาจำแนกเป็นกลุ่มต่าง ๆ เพื่อรวบรวม จัดทำแผนการดำเนินงานที่สามารถขับเคลื่อน นำเสนอแนวทางในการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินการที่ จะต้องบริหารจัดการ จัดทำการปรับปรุงแผนกำหนดยุทธศาสตร์ สอดคล้องกับบริบทองค์การที่เปลี่ยนไป

ในส่วนการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของ ขสมก. โดยการศึกษาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์การ ทางที่ปรึกษาดำเนินการรวบรวมจากผลการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ แบบสอบถามผู้ใช้บริการและการสัมภาษณ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย บุคลากร และการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง สามารถนำมาสรุปเป็นประเด็นเพื่อกำหนดจุดแข็ง 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 การมีความพร้อมด้านทรัพยากรในการประกอบรถโดยสารสาธารณะ	W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ
S๖ อู่รถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ	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 > คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะกึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ > บันทึกข้อตกลงความร่วมมือต่างๆ เช่น กฟน. ขบส. รฟท. รฟม. บมจ. ธนาคารกรุงไทย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เป็นต้น
S๒ ความเชี่ยวชาญการให้บริการรถโดยสารประจำทาง	<ul style="list-style-type: none"> > การให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางมาเป็นระยะเวลา ๔๗ ปี > ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ขสมก. จำนวน ๗๐๗,๐๐๐ 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 ๒๕๖๗ > แผนที่เส้นทางเดินรถของ ขสมก. > รายงานสถานภาพรถโดยสารและเส้นทางเดินรถ > ข้อมูลตารางราคาค่าโดยสารในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

คำอธิบายเพิ่มเติมสำหรับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของ ขสมก.

รายละเอียดหลัก	รายละเอียดเพิ่มเติม	ที่มา (Evidence)
	<ul style="list-style-type: none"> > อัตราค่าโดยสารต่ำกว่ารถขนส่งสาธารณะประเภทเดียวกัน > ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในภาพรวมปี ๒๕๖๗ อยู่ในระดับมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๙.๖๐ 	
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 ๒๕๖๗
S๖ อู่รถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ	<ul style="list-style-type: none"> > อู่รถโดยสารตั้งอยู่ในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการเดินรถด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่นได้ > อู่รถโดยสารตั้งอยู่ในพื้นที่ในเมืองและพื้นที่ชุมชนสามารถพัฒนาในเชิงพาณิชย์ได้ เช่น อู่บางเขน อู่มีนบุรี 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 > ข้อมูลการให้เช่ารถโดยสารประจำทางของ 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 	
<p>W๔ การให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้านเทคโนโลยีไม่เพียงพอ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารไม่ทันสมัยและไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ➢ ระบบการจัดเก็บค่าโดยสารไม่ครบถ้วน 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ รายงานเครื่อง EDC ในการจัดเก็บค่าโดยสารชำรุด ➢ จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์กรได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
<p>W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ระบบฐานข้อมูล ➢ ระบบการทำงานที่ล่าช้า ➢ ระบบการประชุมที่ล่าช้า ➢ ปัญหาการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงานภายใน ➢ ปัญหาการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงานภายนอก ➢ ปัญหาการสื่อสารภายในองค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ จำนวนเรื่องร้องเรียนที่องค์กรได้รับจาก ๑๐ ช่องทาง
<p>W๖ การมีปัญหาในระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล</p>	<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 ๒/๒๕๓๗ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๓๗
<p>W๗ การมีต้นทุน ค่าใช้จ่าย และรายได้ ที่ไม่สมดุล</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ปัญหาต้นทุน ➢ ปัญหาค่าใช้จ่าย ➢ ปัญหารายได้ ➢ ปัญหาค่าซ่อมบำรุง 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ สรุปรายงานภาพของ 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"> > สนับสนุนให้ดำเนินงานแผนขับเคลื่อนองค์กรภายใต้แผนฟื้นฟู > การสนับสนุนงบประมาณต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> > นโยบายภาครัฐและแผนขับเคลื่อนองค์กรภายใต้แผนฟื้นฟู > 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 บขส. รฟท. รฟม. บมจ. ธนาคารกรุงไทย 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 > พัฒนาช่องทางบริการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ผู้ให้บริการได้ให้ข้อเสนอแนะผ่าน 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 เพชบุรีแฟนเพจ 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"> > การก่อสร้างสาทรอนุภาค > 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 เพื่อประยุกต์ พัฒนายุทธศาสตร์ที่เหมาะสมขององค์การ 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 การใช้งานสมาร์ตโฟนและเทคโนโลยีดิจิทัลที่แพร่หลาย 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 อยู่รถโดยสารประจำทางตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ S๗ ความสามารถในการให้บริการประชาชนที่มีความหลากหลาย	- S๓O๕ การจัดการโดยสารที่ใช้ระบบอัจฉริยะ - S๑O๓ การพัฒนาระบบการให้บริการที่สะดวกสบาย ร่วมกับภาคส่วนต่าง ๆ - S๗O๓ การพัฒนาประสิทธิภาพเส้นทางการเดินรถและการเชื่อมต่อ - S๖O๖ การปรับปรุงประสิทธิภาพผู้ให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรกับชุมชน - S๖O๔ การปรับปรุงการให้บริการแก่ผู้สูงอายุ คนพิการและผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ	- S๕T๓ การจัดการโดยสารที่ใช้พลังงานสะอาด - S๒T๕ ปรับปรุงระบบการบริหารการเดินรถที่มีคุณภาพด้วยเทคโนโลยี - S๔T๕ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบชำระค่าโดยสารผ่านเทคโนโลยี - S๖T๗ การเพิ่มทักษะการบริการแก่พนักงาน
จุดอ่อน (Weaknesses)	ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)	ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)
W๑ ขอบเขตที่จำกัดในอำนาจหน้าที่ไม่มีควบคุม W๒ รถโดยสารประจำทางมีอายุการใช้งานนาน W๓ การขาดประสิทธิภาพการสื่อสารทั้งภายใน-ภายนอก W๔ การให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้านเทคโนโลยีไม่เพียงพอ W๕ การบริหารงานที่ล่าช้าและขาดการบูรณาการ W๖ การมีปัญหาระบบพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล W๗ การมีต้นทุน ค่าใช้จ่าย และรายได้ที่ไม่สมดุล	- O๖W๑ สร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ผ่านกิจกรรมทางออนไลน์ - O๓W๒ การปรับปรุงการให้บริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นขององค์กร - O๗W๔ เน้นการสื่อสารกับผู้ใช้บริการเพื่อแก้ปัญหาอย่างทันเหตุการณ์	- W๖T๑ ปรับปรุงโครงสร้างบุคลากรให้ตอบสนองกับบทบาทที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต - W๗T๑ ผลักดันการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูและการสร้างแผนงานเพื่อเสริมการดำเนินงานอย่างยั่งยืน

บทที่ ๕

รายละเอียดแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘

๕.๑ กรอบแนวคิด

แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ของ ขสมก. เป็นการดำเนินการภายใต้บริบทสภาพแวดล้อมของประเทศไทยที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID – ๑๙ ภาวะสภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ภาวะสงคราม ภาระหนี้สินที่เพิ่มมากขึ้น อันนำไปสู่การกำหนดประเด็นสำคัญที่สามารถนำเสนอภายใต้แผนฉบับนี้ คือ การจัดการบริการรถโดยสารสาธารณะที่มีความเชื่อมั่นในความสะอาด ปลอดภัย รองรับทุกคน ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารทั่วไป นักท่องเที่ยว คนสูงอายุ และคนพิการ รวมถึงการพัฒนาประโยชน์ในการใช้บริการที่มีความคุ้มค่า เน้นการใช้เทคโนโลยีและดิจิทัลที่ทันสมัย การเป็นองค์กรอัจฉริยะ และการดำเนินงานที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมด้วย เพื่อให้การดำเนินงานให้บริการรถโดยสารสาธารณะมีศักยภาพมากขึ้น นอกจากนี้แล้ว การบริหารทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่าจะเป็นอู่จอดรถ พื้นที่ทั้งภายในและภายนอกโรงโดยสาร เพื่อเป็นแหล่งรายได้ที่ของหน่วยงาน การทำกิจกรรมที่ส่งเสริมการมีรายได้เพิ่ม นอกเหนือจากการเดินรถโดยสาร จะเป็นประเด็นสำคัญในแผนวิสาหกิจฉบับนี้

พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป และการต้องการบริการที่รวดเร็ว ทันใจ ตามไลฟ์สไตล์ใหม่ของประชากรในเมือง ส่งผลให้การพัฒนาเทคโนโลยี ไม่ว่าจะเป็น แอปพลิเคชัน หรือเว็บไซต์ โดยอาจมีการเพิ่มบริการและกิจกรรมที่น่าสนใจเพื่อรักษาฐานผู้ใช้บริการ เช่น กิจกรรมรถเมล์พาพบแพทย์ ห้องเที่ยวหนึ่งวันกับ ขสมก. นอกจากนี้ การบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน ยกระดับการบริการ และพัฒนาทักษะของบุคลากรก็เป็นประเด็นสำคัญในแผนวิสาหกิจฉบับนี้ รวมทั้ง การพัฒนาบริการด้านตัวอิเล็กทรอนิกส์ และรถโดยสารพลังไฟฟ้า ล้วนแต่เป็นเป้าประสงค์ขององค์กรในแผนวิสาหกิจนี้ด้วย ขณะที่ ชุมชนและสังคมเป็นภาคส่วนที่ทาง ขสมก. ให้ความสำคัญเสมอมา การทำกิจกรรมร่วมกับชุมชน การดูแลชุมชนให้มีความปลอดภัย รวมทั้ง การทำกิจกรรมสร้างการรู้ในองค์กร เป็นกิจกรรมที่ทางองค์กรยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

การดำเนินงานของ ขสมก. จึงมีความซับซ้อนมากขึ้นกว่าเดิม ทั้งในด้านการปรับปรุงรถโดยสาร และการให้บริการ และความล่าช้าในการอนุมัติโครงการตามแผนฟื้นฟู อย่างไรก็ตาม แผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๘-๒๕๗๐) ยังคงเน้นการดำเนินการตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ และแนวนโยบายของผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการให้บริการรถโดยสารแก่ประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย เน้นการใช้เทคโนโลยี เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ และใส่ใจในสิ่งแวดล้อม

๕.๒ พันธกิจ (Missions)

พันธกิจ คือ ข้อความที่บ่งบอกความจำเป็นในการมีอยู่ขององค์การ เป็นข้อความที่บอกว่า องค์การมีบทบาทหน้าที่อะไร ทำงานให้ใคร ขอบเขตการทำงานเป็นอย่างไร ซึ่งข้อความดังกล่าวอาจมีคำขยาย เพื่อสร้างความชัดเจนในระดับหนึ่ง โดยคำขยายควรมีความเชื่อมโยงกับประเด็นเชิงยุทธศาสตร์การให้บริการรถโดยสารประจำทาง

โดย พันธกิจในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ 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 ๒๕๖๘ 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. ๒๕๖๘-๒๕๗๐) 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 สามารถวิเคราะห์ความร่วมมือของบุคลากรใน ขสมก. ได้อย่างชัดเจน โดยจะเห็นภาพแนวความคิดและ
 แนวทางปฏิบัติ อันสะท้อนภาพค่านิยม ในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ 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 อุดมการณ์ของสมาชิกในองค์การ รวมถึงพฤติกรรมที่มีการปฏิบัติกันอย่างสม่ำเสมอ เป็นบรรทัดฐานของกลุ่มที่คาดหวังหรือสนับสนุนให้สมาชิกปฏิบัติตาม นำมาปฏิบัติจนกลายเป็นธรรมเนียมสำหรับองค์กรนั้น โดยวัฒนธรรมองค์การหรือคำขวัญ ในแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐) คือ

ขสมก. ใส่ใจ ก้าวสู่ยุคใหม่
บริหารโปร่งใส พร้อมให้บริการ

๕.๗ ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการประจำปีของ ขสมก. ในส่วนพันธกิจถึงวัฒนธรรมองค์การ

ภาพรวมของแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐) ในส่วนของพันธกิจ วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยมร่วม และวัฒนธรรมองค์การ (คำขวัญ) แสดงความเชื่อมโยงขององค์ประกอบต่าง ๆ



วิสัยทัศน์
(Vision)

รถเมล์ของทุกคน 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 ซึ่งหมายความว่ามีความรวมถึง 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 ครั้งที่ใช้บริการ อันเป็นการเสริมการให้บริการหลักให้ครบสมบูรณ์ (กล่าวคือ ถ้าไม่มีบริการหลัก ก็จะไม่เกิดบริการสนับสนุน) อาทิเช่น การจัดการเดินรถ การให้บริการของพนักงานภาคบริการ ระบบให้ข้อมูลต่าง ๆ ประสบการณ์การชำระค่าโดยสาร

โดย ขสมก. จะมุ่งมั่นพัฒนา ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ยกระดับ บริการสนับสนุนต่าง ๆ ข้างต้น เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกรสบายเมื่อเข้าใช้บริการ การสร้างสรรค์ประสบการณ์ที่ดีแก่ลูกค้า ทั้งในด้านความรวดเร็ว ความพึงพอใจ และความคุ้มค่า อย่างมีคุณภาพ ซึ่งหมายความว่ามีความรวมถึง 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

จากการวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อการดำเนินการขององค์การ ไม่ว่าจะเป็นการแพร่ระบาดของ Covid – ๑๙ หรือมาตรการล็อกดาวน์ของภาครัฐ รวมถึง แผนนโยบายการเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งในด้านการขยายเส้นทางของรถไฟฟ้า และการใช้ตัวร่วม ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทาง ขสมก. นำมาวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงการดำเนินการอย่างเหมาะสม โดยแผนวิสาหกิจของ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. ๒๕๖๘-๒๕๗๐) 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 การสร้างสรรค์ประสบการณ์ที่ดีแก่ลูกค้า การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การสร้างจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี

วัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการให้ทั้ง ๓ ด้านนี้ ยังคงอยู่ภายใต้การประสานการให้บริการที่เชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางด้านอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็น การขนส่งทางราง และการขนส่งทางน้ำ โดยสามารถนำไปกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะดำเนินการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ 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. กกับการให้บริการหลักที่ทันสมัย

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. กกับการให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย

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. กกับการบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน

เป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการพัฒนาการบริหารภายในขององค์การ 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

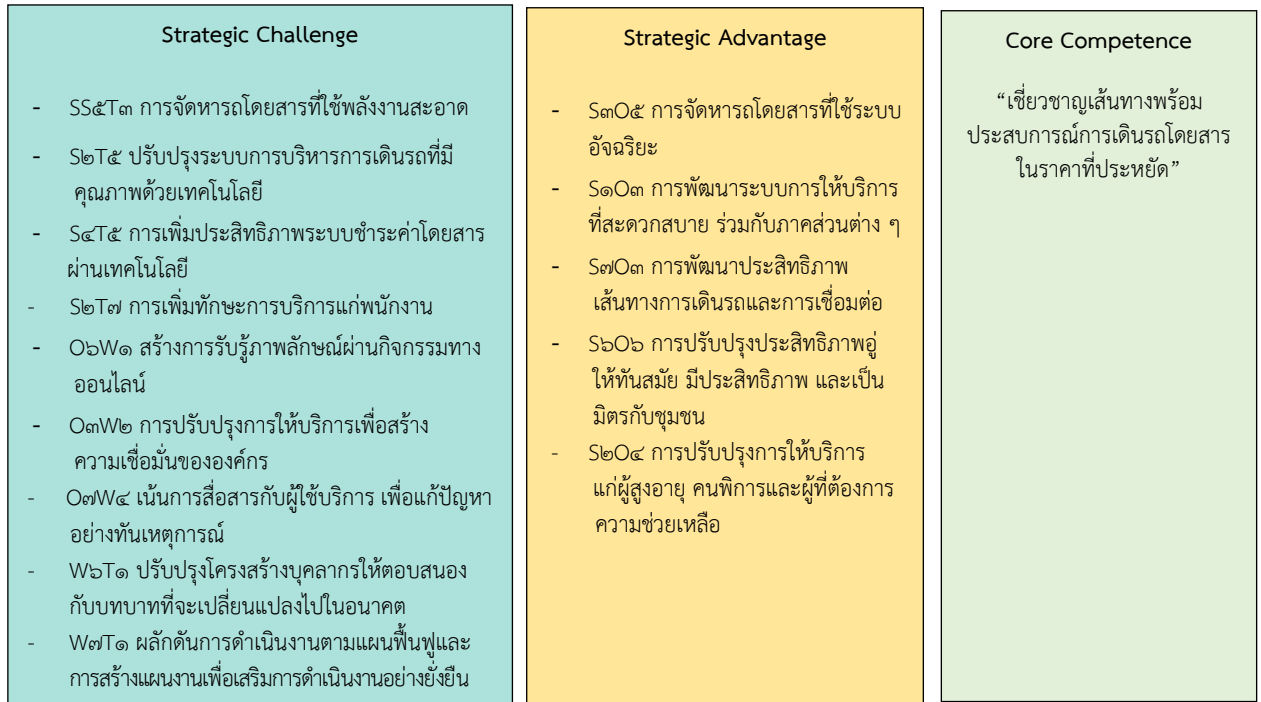
(๑) นวัตกรรมและเทคโนโลยี พบว่า ขสมก. เป็นองค์กรที่แสวงหาโอกาสในการสร้างนวัตกรรมโดยการใช้เทคโนโลยี เพื่ออำนวยความสะดวกให้บริการ อาทิ การใช้ระบบอัจฉริยะในการจัดการเดินรถโดยสาร การเสริมเทคโนโลยีในระบบชำระค่าโดยสาร และการจัดการภายในขององค์กร

(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



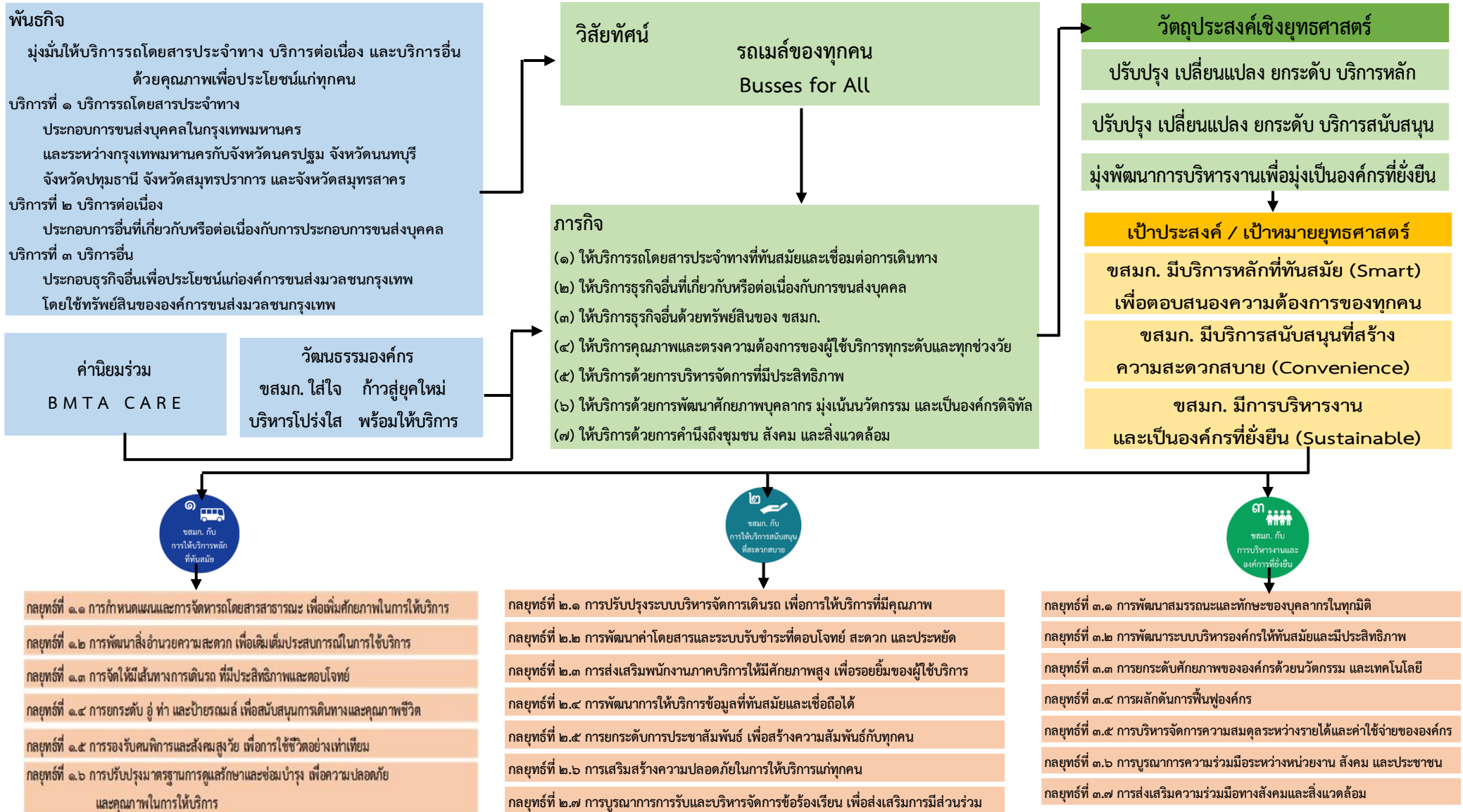
โอกาส SR&LR	ความท้าทาย SR&LR
<ul style="list-style-type: none"> - การเติบโตทางเทคโนโลยี - ความใส่ใจสิ่งแวดล้อม - การขยายโครงข่ายขนส่ง - การขยายตัวของเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - การปรับบทบาทการเดินรถโดยสาร - การจรรยาบรรณที่ดี - สังคมผู้สูงอายุ - การขยายตัวของเมือง - ความไม่แน่นอนของนโยบายรัฐ - 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/สมมูลกับองค์ประกอบสำคัญ



๕.๑.๑.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย

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

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

กลยุทธ์ที่ ๑.๑ การกำหนดแผนและการจัดการโดยสาธารณะเพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ

๑. โครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV)
๒. โครงการจัดหาและบำรุงรักษารถโดยสารพลังงานสะอาด ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒
๓. โครงการเช่ารถยนต์ไฟฟ้าและรถตู้โดยสารไฟฟ้า สำนักงานพร้อมอุปกรณ์

กลยุทธ์ที่ ๑.๒ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเติมเต็มประสบการณ์ในการใช้บริการ

๔. โครงการพัฒนามาตรการและกิจกรรมในการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ

กลยุทธ์ที่ ๑.๔ การยกระดับ อยู่ ทำรถ และป้ายหยุดรถประจำทางเพื่อสนับสนุนการเดินทางและคุณภาพชีวิต

๕. โครงการพัฒนาพื้นที่อยู่เชิงพาณิชย์
๖. โครงการพัฒนาปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการ และระบบสาธารณูปโภคเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี
 - โครงการย่อยที่ ๖.๑ การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ ชั้น ๓ – ๔ (อยู่แสมดำ)
 - โครงการย่อยที่ ๖.๒ การผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาสำนักงาน
 - โครงการย่อยที่ ๖.๓ การปรับปรุงศูนย์อาหาร กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถที่ ๓
 - โครงการย่อยที่ ๖.๔ การปรับปรุงพื้นที่อยู่สวนสยามเพื่อสร้างศูนย์อาหารและ นันทนาการและห้องน้ำ
 - โครงการย่อยที่ ๖.๕ การปรับปรุงพื้นที่พักผ่อนพนักงานอยู่ข้างเอราวัณ
 - โครงการย่อยที่ ๖.๖ การทำหลังคาโครงเหล็กพร้อมมุงหลังคาและทาสีใหม่ภายในและ ภายนอกที่ทำการสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔ และที่ทำการกลุ่ม ปฏิบัติการเดินรถ ๑ อยู่คลองเตย

- โครงการย่อยที่ ๖.๗ การปรับปรุงหลังคาตึก อาคารสำนักงานเขต (รีโอและติดตั้ง)
- โครงการย่อยที่ ๖.๘ การซ่อมแซมทาสีรั้วอุ้มพรราชสีมา
- โครงการย่อยที่ ๖.๙ การปรับปรุงภูมิทัศน์สำนักงาน รวิ อุบัติเหตุ
- โครงการย่อยที่ ๖.๑๐ การปรับปรุงภูมิทัศน์สำนักงานเขต กำแพงรีว อุสวนสยาม
(เขตการเดินรถที่ ๘ และ กปด. ๓๘)
- โครงการย่อยที่ ๖.๑๑ การปรับปรุงแก้ไขห้องน้ำอุ้มพรราชสีมา ๒
- โครงการย่อยที่ ๖.๑๒ การจัดซื้อเครื่องปรับอากาศชนิดฝังฝ้าเพดาน พร้อมติดตั้ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย

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

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

ดังนั้น ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการพัฒนาการให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย ทั้งใน ด้านการบริหารการเดินรถ ระบบชำระค่าโดยสาร ทักษะพนักงานภาคบริการ ช่องทางการสื่อสาร รวมถึง สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยบนรถโดยสาร จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อการบริการ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการบริการ ตลอดจนพัฒนาความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุ และอาชญากรรมที่เกิดขึ้น สามารถนำมาพิจารณาจำแนกมาเป็นกลยุทธ์ (Strategy) ภายใต้ยุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ ๒.๑ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเดินรถ เพื่อการให้บริการที่มีคุณภาพ

- ๗. โครงการเช่าระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)

กลยุทธ์ที่ ๒.๒ การพัฒนาค่าโดยสารและระบบรับชำระที่ตอบโจทย์ สะดวก และประหยัด

- ๘. โครงการพัฒนาจัดเก็บค่าโดยสารผ่านระบบดิจิทัล

กลยุทธ์ที่ ๒.๓ การส่งเสริมพนักงานภาคบริการให้มีศักยภาพสูง เพื่อยกระดับของผู้ใช้บริการ

- ๙. โครงการจอตทุกป้ายอย่างปลอดภัยเพื่อส่งและรับทุกคน
- ๑๐. โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

กลยุทธ์ที่ ๒.๔ การพัฒนาการให้บริการข้อมูลที่ทันสมัยและเชื่อถือได้

๑๑. โครงการขยายความสามารถของระบบ BMTA Application เพื่อเพิ่มรายได้

กลยุทธ์ที่ ๒.๕ การยกระดับการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน

๑๒. โครงการยกระดับประสิทธิภาพการสื่อสารและประชาสัมพันธ์

โครงการย่อยที่ ๑๒.๑ การประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามแผนขับเคลื่อน
กิจการองค์กร

โครงการย่อยที่ ๑๒.๒ การประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถตามแผนปฏิรูประบบโดยสาร

โครงการย่อยที่ ๑๒.๓ การพัฒนาและปรับปรุงระบบเว็บไซต์และประชาสัมพันธ์
ผ่านโซเชียลมีเดีย

โครงการย่อยที่ ๑๒.๔ เสริมสร้างภาพลักษณ์องค์กร การสื่อสารประชาสัมพันธ์และ
สื่อสารการตลาด

โครงการย่อยที่ ๑๒.๕ บริการข้อมูลการประชุมดิจิทัล

โครงการย่อยที่ ๑๒.๖ ผอก.พร้อมคุย

๑๓. โครงการเทคนิคการสื่อสารประสานงาน และรับเรื่องร้องเรียนลูกค้าทางโทรศัพท์อย่างมืออาชีพ (Professional Complaint Handling & Communication Technique)

กลยุทธ์ที่ ๒.๖ การเสริมสร้างความปลอดภัยในการให้บริการแก่ทุกคน

๑๔. โครงการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง

โครงการย่อย ๑๔.๑ การยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่
และการเดินทาง

โครงการย่อย ๑๔.๒ การรณรงค์ลดอุบัติเหตุ

๑๕. โครงการเช่าระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์กรที่ยั่งยืน

ขสมก. เป็นองค์กรที่ให้ความใส่ใจต่อผู้ใช้บริการ ประชาชน ชุมชน และสังคม โดยการดำเนินงานขององค์กรนั้นมุ่งเน้นการสร้างประโยชน์ให้กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง สามารถเป็นองค์กรที่ประชาชนพึงพิงได้ในช่วงที่เกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ดังนั้น การพัฒนาองค์กรให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืนจึงมีความจำเป็นอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ ขสมก. จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากร ปรับการบริหารองค์กรให้มีความทันสมัย มีการสร้างนวัตกรรมและเทคโนโลยี ซึ่งจะช่วยให้องค์กรมีศักยภาพต่อการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ภาวะทางการเงินด้านรายได้ และรายจ่ายก็เป็นหนึ่งประเด็นที่ทางองค์กรจะดำเนินการพิจารณา รวมทั้งการบูรณาการความร่วมมือระหว่างชุมชนและสังคม ความใส่ใจสิ่งแวดล้อม ก็เป็นหนึ่งในภารกิจขององค์กรด้วย

ดังนั้น ยุทธศาสตร์นี้มุ่งหมายให้เกิดการบริหารงานและองค์กรที่ยั่งยืน ทั้งในด้านทรัพยากรบุคคล ระบบบริหารองค์กร การใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี การบริหารรายได้ การสร้างความร่วมมือกับชุมชนและสังคม รวมทั้ง การใส่ใจสิ่งแวดล้อม จึงกำหนดเป้าหมายในยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์กรที่ยั่งยืน โดยยุทธศาสตร์นี้จะมีกิจกรรมที่สนับสนุนการดำเนินงานทั้งภายในองค์กรและภายนอก สามารถนำมาพิจารณาจำแนกมาเป็นกลยุทธ์ (Strategy) ภายใต้ยุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ ๓.๑ การพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากรในทุกมิติ

๑๖. โครงการพัฒนาทักษะความรู้สู่พนักงานทุกระดับ

โครงการย่อย ๑๖.๑ การฝึกอบรมตามแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development:ID)

โครงการย่อย ๑๖.๒ การฝึกอบรมตามการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management :PM)

โครงการย่อย ๑๖.๓ การฝึกอบรมตามแผนการพัฒนาองค์การ (Organization Development :OD)

โครงการย่อย ๑๖.๔ การฝึกอบรมตามแผนการพัฒนาสายอาชีพ (Career Development : CD)

โครงการย่อย ๑๖.๕ การอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับผู้บริหาร

โครงการย่อย ๑๖.๖ การอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับผู้ปฏิบัติงาน

โครงการย่อย ๑๖.๗ การอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

กลยุทธ์ที่ ๓.๒ การพัฒนาระบบบริหารองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

๑๗. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก.

๑๘. โครงการยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารความเสี่ยง

โครงการย่อย ๑๘.๑ การยกระดับประสิทธิภาพการกำกับที่ดีและการบริหารความเสี่ยง

โครงการย่อย ๑๘.๒ การพัฒนาระบบ Service point GRC

โครงการย่อย ๑๘.๓ Risk Month

กลยุทธ์ที่ ๓.๓ การยกระดับศักยภาพขององค์กรด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี

๑๙. โครงการดูแลบำรุงรักษาทรัพยากรเทคโนโลยีสารสนเทศ

โครงการย่อย ๑๙.๑ การจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์ระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย

โครงการย่อย ๑๙.๒ การจ้างบริการบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์

โครงการย่อย ๑๙.๓ การจ้างบำรุงรักษาเว็บไซต์ขององค์การ

โครงการย่อย ๑๙.๔ การจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์จอภาพตั้งโต๊ะผู้ร่วมประชุมและอุปกรณ์ขยายสัญญาณภาพห้องประชุม

โครงการย่อย ๑๙.๕ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์เก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Management)

โครงการย่อย ๑๙.๖ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมอุปกรณ์

โครงการย่อย ๑๙.๗ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบสนับสนุนการทำงานและรักษาความปลอดภัยห้อง Data Center

โครงการย่อย ๑๙.๘ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง จำนวน ๖๐๐ เครื่อง

โครงการย่อย ๑๙.๙ การจ้างบริการบำรุงรักษาระบบบริหารจัดการทรัพยากร ขสมก. (ERP) พร้อม License

- โครงการย่อย ๑๙.๑๐ การเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง
จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๑๑ การเช่าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS + MPLS กปด.
- โครงการย่อย ๑๙.๑๒ การเช่าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัย
การเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๑๓ การเช่าอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management)
- โครงการย่อย ๑๙.๑๔ การเช่าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย (Switch)
จำนวน ๒๘ ชุด พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๑๕ การเช่าใช้บริการระบบ Leased Line Internet
และระบบ Wi-Fi พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๑๖ การเช่าเครื่อง Face Scan จำนวน ๔๘ เครื่อง
และเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๑๗ การเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์ (Cloud Server)
- โครงการย่อย ๑๙.๑๘ การเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง
(DR Server)
- โครงการย่อย ๑๙.๑๙ การเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง
(เช่า PC ๓๐๐ เครื่อง)
- โครงการย่อย ๑๙.๒๐ การเช่าใช้ระบบสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยระบบ
จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Mail Gateway) พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๒๑ การเช่าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย (Switch)
จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๒๒ การเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำรอง (DR ERP)
พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๒๓ การเช่าใช้เครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) สำหรับห้องคอมพิวเตอร์
แม่ข่าย จำนวน ๔ ชุด พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๒๔ การเช่าพื้นที่เก็บข้อมูล Google Drive
- โครงการย่อย ๑๙.๒๕ การเช่าใช้อุปกรณ์สำรองข้อมูลคอมพิวเตอร์แม่ข่าย
San Storage พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๒๖ การเช่าใช้ License ระบบสารสนเทศ
- โครงการย่อย ๑๙.๒๗ การเช่าใช้ระบบแอปพลิเคชัน Cisco Webex
จำนวน ๒๐ License
- โครงการย่อย ๑๙.๒๘ การเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและอุปกรณ์
จำนวน ๓๐ เครื่อง
- โครงการย่อย ๑๙.๒๙ การซื้อ Software Antivirus จำนวน ๙๕๐ License
พร้อมติดตั้ง
- โครงการย่อย ๑๙.๓๐ การพัฒนาระบบ
- โครงการย่อย ๑๙.๓๑ โครงการ Bmta Contact Center

โครงการย่อย ๑๙.๓๒ ระบบบริหารการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ การบริหารสัญญา และ
การบริหารทรัพย์สิน ด้วยเทคโนโลยี RFID

โครงการย่อย ๑๙.๓๓ การจัดการติดตั้งระบบโทรศัพท์แบบไอพี IP Phone

โครงการย่อย ๑๙.๓๔ การจัดการระบบบริหารจัดการทรัพยากรคอมพิวเตอร์
Desktop Manangement

โครงการย่อย ๑๙.๓๕ การจัดซื้ออุปกรณ์รักษาความปลอดภัยระบบเครือข่าย
Firewall

โครงการย่อย ๑๙.๓๖ การจัดซื้อเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมติดตั้ง

กลยุทธ์ที่ ๓.๔ การผลักดันการฟื้นฟูองค์กร

๒๐. โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและบุคลากร

๒๑. โครงการพัฒนาฝ่ายทรัพยากรบุคคลสู่ความเป็นมืออาชีพ (HR Professional)

กลยุทธ์ที่ ๓.๕ การบริหารจัดการความสมดุลระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร

๒๒. โครงการว่าจ้างที่ปรึกษา

โครงการย่อย ๒๒.๑ การจ้างที่ปรึกษาจ้างที่ปรึกษาประจำองค์การขนส่งมวลชน
กรุงเทพ (In house) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ประเมินโครงการ

โครงการย่อย ๒๒.๒ การจ้างผู้เชี่ยวชาญ

โครงการย่อย ๒๒.๓ การจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก.

โครงการย่อย ๒๒.๔ การจ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

โครงการย่อย ๒๒.๕ การว่าจ้างพัฒนาระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document)

กลยุทธ์ที่ ๓.๗ การส่งเสริมความร่วมมือทางสังคมและสิ่งแวดล้อม

๒๓. โครงการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)

บทที่ ๖

แผนงาน/โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่สำคัญในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ของ ขสมก. มีรายละเอียดดังนี้

❖ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กู้บริการให้บริการหลักที่ทันสมัย

กลยุทธ์ที่ ๑.๑ การกำหนดแผนและการจัดการโดยสาธารณะเพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ

โครงการที่ ๑ : โครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การกำลังเผชิญกับปัญหาการโดยสารประจำทางมีสภาพเก่าทรุดโทรม หรือพังเสียหายอันเป็นผลจากการที่รถโดยสารส่วนมากมีอายุการใช้งานที่ยาวนานเกินกว่าที่ควรจะเป็น เป็นเหตุทำให้มีรถโดยสารไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้คุณภาพการให้บริการลดต่ำลง และเกิดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถโดยสารที่สูงกว่าที่ควรเป็น จึงจำเป็นต้องจัดหาโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) โดยวิธีการเช่า ซึ่งเป็นรูปแบบของยานพาหนะทางเลือกใหม่ในรูปแบบของพลังงานทดแทน อันเป็นที่นิยม ณ ปัจจุบัน เพื่อให้ปริมาณรถโดยสารที่เหมาะสมกับการให้บริการมีความทันสมัยทั้งในด้านของเทคโนโลยี การใช้พลังงาน มีความสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ชีวิตสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อม มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย รองรับบริการแก่ผู้โดยสารทุกกลุ่ม รวมถึง มีความสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs) ในด้านสิ่งแวดล้อม ช่วยลดภาวะโลกร้อน และสนับสนุนการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ที่มีรูปแบบและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ๒. เพื่อลดภาระการซ่อมบำรุงรถโดยสาร ๓. เพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้น ช่วยลดปัญหาการเกิดข้อร้องเรียน ๔. เพื่อช่วยลดภาวะโลกร้อนและสนับสนุนการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความสะดวกปลอดภัย ในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง ๒. ตอบสนองนโยบายภาครัฐด้านการใช้ยานยนต์พลังงานสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและลดการใช้พลังงานที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในทุกมิติ และเป็นยานยนต์ที่รองรับการให้บริการสำหรับทุกคนอย่างเท่าเทียม (Accessibility For All)

รายการ	รายละเอียด
	๓. องค์การมีรถโดยสารปรับอากาศที่ใช้พลังงานสะอาดทดแทนรถโดยสารประจำทางเดิม ๔. ลดต้นทุนในการบริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสาร
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) จัดหารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) โดยวิธีการเช่า ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. ได้รับรถโดยสารใหม่พลังงานสะอาด (EV) ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย ผู้ใช้บริการมีความสะดวกสบาย ปลอดภัยในการเดินทาง ราคาสมเหตุสมผล ๒. ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเดินทาง สนับสนุนการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ ช่วยลดภาวะโลกร้อน ๓. ประชาชนได้รับความพึงพอใจ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักแผนงาน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบแผ่นดิน (งบลงทุน) ๓๖๘.๔๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ได้รับรถมาให้บริการครบตามจำนวนที่กำหนด
๘. ตัวชี้วัด	ลงนามในสัญญาในเดือนมีนาคม ๒๕๖๘
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. โอกาสเสี่ยงจากการที่ต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการจัดหารถโดยสารพลังงานสะอาดสูงกว่าที่ได้ทำการประมาณการเอาไว้โดยแนวทางการบริหารความเสี่ยงสำหรับองค์กร ได้แก่ ปรับเอกสารประกวดราคาให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับเพื่อส่งเสริมให้มีผู้เข้าร่วมประมูลหลากหลายรายมากขึ้นและส่งเสริมการแข่งขันซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนในการจัดหารถอยู่ในระดับที่เหมาะสม ๒. โอกาสเสี่ยงจากการจัดทำเอกสารประกวดราคา (TOR) ล่าช้าหรืออาจถูกยกเลิกเนื่องจากสถานการณ์ที่ไม่คาดฝัน เช่น การเปลี่ยนแปลงข้อกำหนด ความไม่พร้อมของบุคลากรหลัก หรือปัญหาทางเทคนิค ๓. โอกาสเสี่ยงที่จะไม่มีผู้ประสงค์ยื่นซองประกวดราคาจากการจัดหารถโดยสารพลังงานสะอาดโดยแนวทางเพื่อจัดการความเสี่ยงโดยมุ่งลดความเป็นไปได้ของการสูญเสียและความเสียหายทางการเงินให้น้อยที่สุดสำหรับองค์กร ได้แก่ กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เข้มงวด ๔. โอกาสเสี่ยงจากการที่ผู้ประมูลอาจไม่สามารถจัดหารถโดยสารได้ตามจำนวนในระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน														สผง.
๒	คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน														
๓	นำเสนอ ผอ.อนุมัติร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคาและราคากลาง														
๔	นำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะและราคากลางประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลาง และ ชสมก.	■													
๕	คณะกรรมการประชุมพิจารณาความเห็นสาธารณชน		■												
	- ไม่มีผู้วิจารณ์ ให้ดำเนินการต่อไป														
	- มีผู้วิจารณ์ - ไม่แก้ไขให้นำเสนอ ผอ. อนุมัติและดำเนินการต่อไป														
	- มีผู้วิจารณ์ - มีแก้ไข คณะกรรมการประชุมพิจารณาแก้ไขและนำเสนอ ผอ. อนุมัติร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคากลางอีกครั้ง														
	- นำร่างขอบเขตของงานและเอกสารประกวดราคาและราคากลางประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลางและ ชสมก. อีกครั้ง														
๖	ขออนุมัติ ผอ. และแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลในระบบ e-GP			■											
๗	เผยแพร่ประกาศประกวดราคาทางระบบ e-GP			■											
๘	ผู้ยื่นเสนอราคา เข้าเสนอราคาในระบบ e-GP			■											
๙	คณะกรรมการประชุมพิจารณาผลการเสนอราคา				■										
๑๐	รายงานผลการพิจารณาการเสนอราคาต่อ ผอ. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเพื่ออนุมัติ					■									
๑๑	ประกาศผลผู้ชนะ/ชี้แจงกรณีที่มีการอุทธรณ์ (หากมีผู้อุทธรณ์ผล)					■									
๑๒	แจ้งทำสัญญาให้ผู้ชนะการเสนอราคา						■								
๑๔	ลงนามในสัญญา							■							
๑๕	ดำเนินการตามสัญญา								■						
๑๖	รับมอบรถโดยสาร (ภายใน ๙๐ วัน หลังจากลงนามในสัญญา)												■		

โครงการที่ ๒ : โครงการจัดหาและบำรุงรักษารถโดยสารพลังงานสะอาด ตามพระราชบัญญัติ
การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ขสมก. ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารมาเป็นระยะเวลา ๔๗ ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันโดยในช่วงหลังมานี้ได้ประสบกับปัญหาในกิจการอยู่หลายด้าน ทั้งนี้ ประเด็นหลักของรถโดยสารที่ปัจจุบันมีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๕ ปี สภาพเสื่อมโทรมทำให้มีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการแก่ประชาชน หรือการให้บริการที่มีคุณภาพลดต่ำลง อีกทั้ง ยังคงประสบกับปัญหาภาระหนี้สินของกิจการมาอย่างต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการจัดทำโครงการจัดหาและบำรุงรักษารถโดยสารพลังงานสะอาด โดยมีความจำเป็นต้องบรรจุรถโดยสารให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>เป็นการจัดการรถโดยสารพลังงานสะอาดเพื่อทดแทนรถโดยสารใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งทำให้ลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานเชื้อเพลิงลงอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมทั้งมีระบบเก็บค่าโดยสารไร้สัมผัสอันทำให้ ขสมก. สามารถลดค่าใช้จ่ายพนักงานลงได้ รวมทั้งมีรายได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากการลดจำนวนรถโดยสารธรรมดาและใช้รถโดยสารปรับอากาศทดแทนซึ่งมีอัตราค่าโดยสารมากกว่า และเพิ่มคุณภาพของรถโดยสารเพื่อความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์อยู่รถโดยสารประจำทางบางเขนและมีนบุรี เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่ดำเนินงานอันเป็นทรัพยากรที่มีศักยภาพในการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อหารายได้ และสร้างโอกาสในการเติบโตและสร้างความแข็งแกร่งด้านการเงินแก่ ขสมก. และเพิ่มคุณภาพการให้บริการ นำไปสู่ความพร้อมในการให้บริการประชาชน เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น อันเป็นปัจจัยบวกต่อผลดำเนินงานของ ขสมก.</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความสะดวกปลอดภัย ในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง ๒. ตอบสนองนโยบายภาครัฐด้านการใช้นโยบายพลังงานสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและลดการใช้พลังงานที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในทุกมิติ และเป็นยานยนต์ที่รองรับการให้บริการสำหรับทุกคนอย่างเท่าเทียม (Accessibility For All) ๓. องค์การมีรถโดยสารปรับอากาศที่ใช้พลังงานสะอาดทดแทนรถโดยสารประจำทางเดิม ๔. ลดต้นทุนในการบริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสาร

รายการ	รายละเอียด
<p>๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)</p>	<p>ผลผลิต (Output) จัดการโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) และการพัฒนาเชิงพาณิชย์อุ้งรถโดยสารประจำทางบางเขนและมีนบุรี</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. ได้รับรถโดยสารใหม่พลังงานสะอาด (EV) ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย ผู้ใช้บริการมีความสะดวกสบาย ปลอดภัยในการเดินทาง ราคาสมเหตุสมผล ๒. ได้รับพื้นที่เชิงพาณิชย์ ๓. ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเดินทาง สนับสนุนการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ ช่วยลดภาวะโลกร้อน ๔. ประชาชนได้รับความพึงพอใจ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร
<p>๕. ผู้รับผิดชอบ</p>	<p>สำนักแผนงาน</p>
<p>๖. งบประมาณและแหล่งเงิน</p>	<p>การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>
<p>๗. เป้าหมาย</p>	<p>ได้รับรถมาให้บริการและพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามที่กำหนด</p>
<p>๘. ตัวชี้วัด</p>	<p>ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนด</p>
<p>๙. ระยะเวลาดำเนินงาน</p>	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๘</p>
<p>๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. โอกาสเสี่ยงจากการที่ต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการจัดการโดยสารพลังงานสะอาดสูงกว่าที่ได้ทำการประมาณการเอาไว้โดยแนวทางการบริหารความเสี่ยงสำหรับองค์กร ได้แก่ ปรับเอกสารประกวดราคาให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับเพื่อส่งเสริมให้มีผู้เข้าร่วมประมูลหลากหลายรายมากขึ้นและส่งเสริมการแข่งขันซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนในการจัดการอยู่ในระดับที่เหมาะสม ๒. โอกาสเสี่ยงจากการจัดทำเอกสารประกวดราคา (TOR) ล่าช้าหรืออาจถูกยกเลิกเนื่องจากสถานการณ์ที่ไม่คาดฝัน เช่น การเปลี่ยนแปลงข้อกำหนด ความไม่พร้อมของบุคลากรหลัก หรือปัญหาทางเทคนิค ๓. โอกาสเสี่ยงที่จะไม่มีผู้ประสงค์ยื่นซองประกวดราคาจากการจัดการโดยสารพลังงานสะอาดโดยแนวทางเพื่อจัดการความเสี่ยงโดยมุ่งลดความเป็นไปได้ของการสูญเสียและความเสียหายทางการเงินให้น้อยที่สุดสำหรับองค์กร ได้แก่ กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เข้มงวด ๔. โอกาสเสี่ยงจากการที่ผู้ประมูลอาจจะไม่สามารถจัดการโดยสารได้ตามจำนวนในระยะเวลาที่กำหนด

โครงการที่ ๓ : โครงการเช่ารถยนต์ไฟฟ้า และรถตู้โดยสารไฟฟ้า สำนักงานพร้อมอุปกรณ์

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	โครงการเช่ารถยนต์ไฟฟ้าและรถตู้โดยสารไฟฟ้า ใช้งานสำนักงานพร้อมอุปกรณ์ จำนวน ๕๑ คัน เพื่อใช้ในราชการและรองรับภารกิจการเดินทางไปปฏิบัติงานขององค์การทั้งในและนอกสถานที่ ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยสอดคล้องกับแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ หมุดหมายที่ ๓ ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก และหมุดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์การ จึงมีความจำเป็นต้องเช่ารถยนต์ไฟฟ้าและรถตู้โดยสาร (EV) จำนวน ๕๑ คัน
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ในราชการและสนับสนุนภารกิจขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้สอดคล้องกับแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ และแผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ ให้สามารถดำเนินการตามเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อเป็นการลดมลภาวะให้กับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ และแผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ ให้สามารถดำเนินการตามเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) รถใช้งานสำนักงานที่มีพลังงานสะอาดลดมลพิษกับสิ่งแวดล้อม ไม่มีผลกระทบต่อสุขภาพคนรอบข้าง ลดมลภาวะทางอากาศเป็นพิษ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ผลลัพธ์ (Outcome) ขสมก. สามารถลดค่าใช้จ่ายในการประหยัดเชื้อเพลิง และลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริการและจัดซื้อ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบลงทุน ๑๔.๖๘๘ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	๑. ค่าใช้จ่ายในการจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ๒. เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมไม่ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง
๘. ตัวชี้วัด	ขสมก. ประหยัดค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ขายดำเนินการติดตั้ง ส่งมอบไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
	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	■													สบจ.
๒. ตรวจรับงวดที่ ๑	■													
๓. ตรวจรับงวดที่ ๒		■												
๔. ตรวจรับงวดที่ ๓			■											
๕. ตรวจรับงวดที่ ๔				■										
๖. ตรวจรับงวดที่ ๕					■									
๗. ตรวจรับงวดที่ ๖						■								
๘. ตรวจรับงวดที่ ๗							■							
๙. ตรวจรับงวดที่ ๘								■						
๑๐. ตรวจรับงวดที่ ๙									■					
๑๑. ตรวจรับงวดที่ ๑๐										■				
๑๒. ตรวจรับงวดที่ ๑๑											■			
๑๓. ตรวจรับงวดที่ ๑๒												■		

กลยุทธ์ที่ ๑.๒ กาพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเติมเต็มประสบการณ์ในการใช้บริการ

โครงการที่ ๔ : โครงการพัฒนามาตรการและกิจกรรมในการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ตามภาระหน้าที่ของฝ่ายเดินรถเอกชนร่วมบริการ ในการกำกับควบคุม ดูแล และติดตามการเดินรถของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการทุกประเภท รถโดยสารขนาดใหญ่ (รถธรรมดา และรถปรับอากาศ) สัญญา ๑๒๖ เส้นทาง จำนวนรถ ๑,๕๔๘ คัน และรถโดยสารหมวด ๔ (ในซอย) ๘๘ เส้นทาง จำนวน ๑,๔๘๑ คัน รวมเส้นทาง ๒๒๐ เส้นทาง รวมจำนวนรถ ๓,๑๐๕ คัน จำนวนสัญญา ๓,๐๔๕ คัน (ข้อมูล ณ สิ้นเดือนตุลาคม ๒๕๖๖) การกำกับ ควบคุมดูแลผู้ประกอบการ ให้ถือปฏิบัติตามกฎหมาย,ระเบียบองค์การว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. ๒๕๖๑,ข้อบังคับ สัญญา และคำสั่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการในด้านต่าง ๆ เช่น สิทธิในการใบอนุญาตประกอบการขนส่งและสิทธิในการคัดเลือกผู้ประกอบการ,การขอเข้าร่วมเดินรถและการเพิ่มรถ,การบรรจุและการจัดทำสัญญา, การตรวจสอบสภาพรถโดยสาร,การขอเปลี่ยนรถและการขอนำรถออกนอกเส้นทาง,การแจ้งหยุดการเดินรถชั่วคราว,การเลิกสัญญา,การขอถอนรถ,สิทธิประโยชน์และค่าตอบแทน,งานอุบัติเหตุ, การสอบสวนและการลงโทษ,การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา,การย้ายสังกัด, การโอนกรรมสิทธิ์รถ และการขอแยกออกจากคู่สัญญาเดิม เป็นต้น</p> <p>นอกจากนี้ยังมีความจำเป็นและสำคัญยิ่งในการปฏิบัติการภาคสนามโดยการออกตรวจนอกสถานที่ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องตามภารกิจและหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ในการตรวจสอบสภาพรถโดยสารที่ออกวิ่งให้บริการกับประชาชนบนท้องถนน การตรวจสอบ-ควบคุม การเดินรถของแต่ละเส้นทางให้เป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตที่กำหนด พฤติกรรมในการให้บริการของพนักงานประจำรถ (มารยาทในการขับรถ-กริยาวาจาในการให้บริการ ฯลฯ) การตรวจ พรบ. ประกับภัยรถยนต์ การตรวจบัตรประจำตัวผู้ประจำรถ (บัตรเหลือง) สมุดประจำรถ รวมทั้งการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น นโยบายในด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมในการสนับสนุนให้ใช้เชื้อเพลิงจากก๊าซธรรมชาติ CNG สำหรับรถโดยสารสาธารณะ แผนการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อปรับปรุงคุณภาพการบริการของรถโดยสารเอกชนร่วมบริการและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการรวมทั้งแนวทางปฏิบัติของรถโดยสารทุกประเภทมีมาตรฐานและแนวทางเดียวกัน สนองนโยบายและมีความสอดคล้องกับระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p>

รายการ	รายละเอียด
	<p>ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. ๒๕๖๑ นั้น</p> <p>การบริหารงานภายใต้อัตรากำลังที่มีอยู่ในปัจจุบันรวมทั้งสิ้น ๖๒ คน แยกเป็น ผู้บริหารและหน่วยงานสนับสนุน จำนวน ๑๖ คน สำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ ๑ จำนวน ๒๒ คน ประกอบด้วยกลุ่มงานรถเอกชนร่วมบริการ ๑ กำกับ ควบคุม ดูแลรถโดยสารขนาดใหญ่ (ปัจจุบันสัญญาการเดินทางกับองค์การสิ้นสุดแล้วทั้งหมด) กลุ่มงานรถเอกชนร่วมบริการ ๒ กำกับ ควบคุม ดูแลรถมินิบัส, สำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ ๒ จำนวน ๒๒ คน ประกอบด้วยกลุ่มงานรถเอกชนร่วมบริการ ๓ กำกับ ควบคุม ดูแลรถตู้โดยสารปรับอากาศ, กลุ่มงานรถเอกชนร่วมบริการ ๔ กำกับ ควบคุม ดูแลรถโดยสารขนาดเล็กหมวด ๔ (รถในซอย) จึงส่งผลกระทบต่อการควบคุมที่ไม่ทั่วถึงและครอบคลุมกับพื้นที่ในการให้บริการของรถเอกชนร่วมบริการที่ให้บริการทั่วประเทศ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล การกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการควบคุมยังคงมีความจำเป็น ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกัน และบรรเทาปัญหาต่างๆและยกระดับคุณภาพการให้บริการโดยมุ่งเน้นให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก สบาย มีความปลอดภัยในการเดินทางซึ่งจะนำไปสู่ความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการ และลดปัญหาการร้องเรียนต่อไป รวมทั้งเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในการให้บริการสู่สายตาภายนอก</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<p>ฝ่ายการเดินทางรถเอกชนร่วมบริการ กำหนดแผนและมาตรการรองรับ ในการกำกับดูแลรถร่วมเอกชนร่วมบริการ เพื่อให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น โดยจัดทำแผนรองรับรวม ๕ ด้าน คือ แผนด้านคุณภาพรถโดยสาร แผนด้านพนักงานประจำรถ แผนด้านความปลอดภัย แผนด้านกฎหมาย-ระเบียบ-ข้อบังคับ-คำสั่ง และแผนการประเมินผลผู้ประกอบการ ซึ่งได้กำหนดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องรองรับแผนแต่ละด้าน</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน และตรวจสอบการให้บริการของเอกชนร่วมบริการทั้ง ๔ ประเภท ๒. เพื่อเป็นการบริหารความเสี่ยงในการกำกับดูแล และบริหารสัญญาการเดินทางรถเอกชนร่วมบริการที่เข้าร่วมเดินทางกับองค์การให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน ๓. เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีความมั่นใจในการใช้บริการรถโดยสารเอกชนร่วมบริการที่อยู่ในกำกับดูแลขององค์การให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย ๔. เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความมั่นใจในมาตรการกำกับดูแลขององค์การที่ดำเนินอย่างเสมอภาคทุกสัญญา

รายการ	รายละเอียด
	๕. เพื่อให้ผู้ประกอบการถือปฏิบัติ และให้ความร่วมมือและดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง และสัญญาต่างๆ ๖. เพื่อให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมและยอมรับแนวทางการประเมินผล
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ผู้ประกอบการรับทราบ เข้าใจถึงข้อมูล และปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายจราจร ๒. ยกระดับคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารเอกชนร่วมบริการขนาดใหญ่ และรถมินิบัส ๓. ผู้ใช้บริการมีความมั่นใจ ได้รับความสะดวก สบายและปลอดภัย ๔. ลดปัญหาเรื่องร้องเรียน และลดการเกิดอุบัติเหตุ ๕. สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่กำกับดูแล
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) คุณภาพการให้บริการที่ดีของรถเอกชนร่วมบริการ เป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานที่กำหนด ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้ใช้บริการได้รับบริการที่ดี ลดปัญหาร้องเรียน ลดอุบัติเหตุ เกิดความเชื่อมั่น สร้างภาพลักษณ์ที่ดี
๕. ผู้รับผิดชอบ	ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ตามงบประมาณประจำปี ๒๕๖๘
๗. เป้าหมาย	๑. อายุการใช้งานของรถโดยสารเอกชนร่วมบริการแต่ละประเภท เป็นไปตามที่กำหนด ๒. การเกิดอุบัติเหตุที่เป็นกรณีร้ายแรง เช่น ผู้เสียชีวิตลดลงจากปีที่ผ่านมา รวมทั้งจำนวนที่ร้ายแรงลดลง ๓. การร้องเรียนด้านมารยาทในการขับรถและด้านกริยาวาจาไม่สุภาพลดลง ๔. การใช้ความเร็วของรถโดยสารเอกชนร่วมบริการเป็นไปตามพรบ. จราจรขนส่งทางบกที่ได้กำหนดไว้ ๕. การจัดเก็บค่าตอบแทนและหนี้ค้างชำระเป็นไปตามตัวชี้วัด ๖. จำนวนผู้ประกอบการที่มีคุณภาพผ่านเกณฑ์การประเมินเพิ่มขึ้น
๘. ตัวชี้วัด	๑. ด้านคุณภาพรถโดยสาร (มาตรการในการออกตรวจ) - จำนวนรถที่ออกตรวจมากกว่า ๘๐% ของรถที่อยู่ในสัญญา ๒. ด้านพนักงานประจำรถ (แผนการตรวจวัดแอลกอฮอล์) - จำนวน ผู้ผ่านการตรวจมากกว่า ๘๐% ของจำนวนรถที่ให้บริการ

รายการ	รายละเอียด
	๓. ด้านความปลอดภัย (ตรวจการชำระภาษี พรบ.และประกันภัย) - จำนวนรถที่ผ่านการตรวจไม่ต่ำกว่า ๙๐% ของจำนวนรถที่อยู่ในอายุสัญญา ๔. ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ (มาตรการตรวจสอบและเร่งรัดเพื่อจัดเก็บค่าตอบแทนและหนี้ค่างชำระ) – มีหนี้ค่าตอบแทนค่าง ๓ วันสิ้นแผนไม่เกิน ๕๐% จากจำนวนหนี้ทั้งหมด ๕. ด้านการจัดเก็บค่าตอบแทน (จัดเก็บค่าตอบแทนตามสัญญา) - จัดเก็บค่าตอบแทนได้มากกว่า ๘๐% ของจำนวนรถที่อยู่ในอายุสัญญา
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. บุคลากรในการออกพื้นที่ตรวจรถ และตรวจวัดควันดำไม่เพียงพอ ๒. พนักงานผู้ปฏิบัติเสี่ยงกับการเกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับผู้ประกอบการ ๓. พนักงานผู้ออกปฏิบัติงานเสี่ยงกับการได้รับมลพิษ ๔. มีรถตู้โดยสารที่ไม่ได้รับอนุญาตมาวิ่งทับเส้นทางรถตู้โดยสารขององค์การ ๕. พนักงานประจำรถไม่ให้ความร่วมมือ ฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย ๖. ขาดความต่อเนื่องการตรวจสอบ ติดตามหรือรายงาน ๗. การเปลี่ยนแปลงนโยบายและคำสั่งของผู้บริหารองค์การภายในและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ๘. ขาดการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รถยนต์ใช้งานส่วนกลางและพนักงานสายตรวจพิเศษช่วยงาน

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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	จัดทำแผน/มาตรการ/กิจกรรมและระยะเวลาเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้	ดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๗											ผร.	
๒	แจ้งผู้ประกอบการรับทราบการตรวจตามแผนต่างๆ	■												
๓	ดำเนินการตามแผน/มาตรการและกิจกรรมที่กำหนด													
	๓.๑ ด้านคุณภาพรถโดยสาร	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■
	๓.๒ ด้านพนักงานประจำรถ	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■
	๓.๓ ด้านความปลอดภัย	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■
	๓.๔ ด้านการจัดเก็บค่าตอบแทน	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■
	๔ การติดตามและรายงานผล	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■

กลยุทธ์ที่ ๑.๔ การยกระดับ อุ้ ท่ารถ และป้ายหยุดรถประจำทาง เพื่อสนับสนุนการเดินทางคุณภาพชีวิต
 โครงการที่ ๕ : โครงการพัฒนาพื้นที่อุ้เชิงพาณิชย์

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	การพัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจเป็นหนึ่งในการเพิ่มความสามารถในการเลี้ยงตนเองโดย ขสมก. สามารถนำพื้นที่อุ้จอดรถโดยสารซึ่งเป็นพื้นที่กรรมสิทธิ์และ ที่เช่าซึ่งบางแห่งอยู่ในพื้นที่ที่มีความเจริญมาก ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย และอยู่ติดกับพื้นที่เชิงพาณิชย์อื่น ๆ เช่น สถานศึกษา คอนโดมิเนียม หมู่บ้าน และศูนย์การค้า มาเพิ่มมูลค่าหรือสร้างรายได้ให้แก่ ขสมก.
๒. วัตถุประสงค์	พัฒนาพื้นที่อุ้ให้เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การพัฒนาพื้นที่อุ้จอดรถโดยสารจะทำให้การใช้ทรัพยากรของ ขสมก. ในส่วนของอุ้จอดรถโดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดส่งผลต่อรายได้ที่เพิ่มขึ้นของ ขสมก.
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) นำอุ้ที่มีความเหมาะสมไปพัฒนาเชิงพาณิชย์ ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. มีอุ้ที่ทันสมัยประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย ๒. มีช่องทางสร้างรายได้ที่มั่นคงเพิ่มมากขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักแผนงาน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒
๗. เป้าหมาย	ได้พื้นที่ไปใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์
๘. ตัวชี้วัด	ได้รับเงินจัดสรรเงินกองทุน PPP ครบจำนวนที่กำหนด
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	มีความเสี่ยงในการหาเอกชนเข้ามาเช่าพื้นที่ หากไม่มีเอกชนมาเช่าพื้นที่องค์การจะเสียโอกาสในการเก็บรายได้ค่าเช่าพื้นที่ และยังมีปัจจัยอื่น ๆ เช่น ราคาวัสดุก่อสร้างที่มีความผันผวน รวมถึงอัตราดอกเบี้ยที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนของภาคเอกชน

โครงการที่ ๖ : โครงการพัฒนาปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการ และระบบสาธารณูปโภค
เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี
โครงการย่อยที่ ๖.๑ การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ชั้น ๓ - ๔ (แสมดำ)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยสำนักพัฒนาบุคลากร มีสถานที่ทำการอยู่ที่ชั้น ๓ และห้องอบรม-สัมมนา ชั้น ๔ ณ อาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ อยู่แสมดำ แต่เนื่องจากอาคารดังกล่าวมีอายุงานใช้งานมานานหลายปี สำนักพัฒนาบุคลากรจึงเสนอให้ที่ปรึกษาขององค์การ (In house) ออกแบบพื้นที่ใช้ประโยชน์ของห้องอบรม ห้องทำงาน และอื่นๆ เพื่อพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ให้มีความพร้อมและทันสมัยเกิดประโยชน์สูงสุดกับองค์การ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ห้องอบรม-สัมมนา ชั้น ๔ และสถานที่ทำงาน ชั้น ๓ ของสำนักพัฒนาบุคลากร อยู่แสมดำ ๒. เพื่อให้สำนักพัฒนาบุคลากร เป็นหน่วยงานที่ทันสมัยและมีความพร้อมในการฝึกอบรมพนักงาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. สำนักพัฒนาบุคลากร ได้พัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ห้องอบรม-สัมมนา ชั้น ๔ และสถานที่ทำงาน ชั้น ๓ ของสำนักพัฒนาบุคลากร อยู่แสมดำ ๒. สำนักพัฒนาบุคลากร มีห้องอบรม-สัมมนาที่ทันสมัยและมีความพร้อมกับการฝึกอบรมพนักงาน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	สพบ.ได้รับการพัฒนาศักยภาพในการบริหารจัดการฝึกอบรมในมิติต่างๆ เพื่อพัฒนาบุคลากรในองค์กร
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ห้องอบรม-สัมมนา ชั้น ๔ และสถานที่ทำงาน ชั้น ๓ ของสำนักพัฒนาบุคลากร ได้รับการพัฒนาปรับปรุงให้ทันสมัยและมีความพร้อมในการฝึกอบรมพนักงาน
๘. ตัวชี้วัด	ความพึงพอใจ ของผู้ใช้บริการสถานที่อบรม-สัมมนา ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ %
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	อาจจะไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ เนื่องจากใช้งบประมาณสูง

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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	■												สพบ.
๒	การประกวดราคา		■											
๓	การจัดทำสัญญาซื้อจ้าง			■										
๔	การดำเนินการตามสัญญา				■	■	■	■	■					
๕	การตรวจรับงานตามสัญญา/ส่งมอบงาน									■				
๖	การเบิกจ่ายงบประมาณ										■			
๗	การเปิดใช้สถานที่									■	■	■		
๘	การประเมินความพึงพอใจ									■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๖.๒ การผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาสำนักงาน

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	๑.๑ เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานไฟฟ้าของหน่วยงาน ให้สอดคล้องกับนโยบายประหยัดค่าใช้จ่ายภายในองค์กร ๑.๒ เพื่อลดความต้องการใช้ไฟฟ้า และช่วยหลีกเลี่ยงการ ปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการผลิตไฟฟ้า
๒. วัตถุประสงค์	๒.๑ เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายขององค์กร ๒.๒ เพื่อให้ใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๓.๑ ช่วยประหยัดค่าไฟฟ้าในระยะยาว จากการผลิตไฟฟ้าใช้เอง ๓.๒ การใช้โซลาร์เซลล์จะมีความปลอดภัยสูง ไม่เป็นอันตรายต่อ ผู้คน และสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	เพื่อใช้ให้ได้พลังงานทดแทนจากพลังงานแสงอาทิตย์
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๑
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	เพื่อประโยชน์ขององค์การด้านค่าใช้จ่าย และประโยชน์ของ พนักงานด้านสิ่งแวดล้อม
๘. ตัวชี้วัด	ค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นจากการใช้ไฟฟ้าที่ลดลง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ต้นทุนการติดตั้งสูง

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													ขจร.๑
๒	กำหนดคุณลักษณะเฉพาะ		■												
๓	ดำเนินการระบบจัดซื้อจัดจ้าง			■											
๔	ดำเนินการติดตั้งระบบ				■	■	■								

โครงการย่อยที่ ๖.๓ การปรับปรุงศูนย์อาหาร กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ (อุรังสิต)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อปรับปรุง ซ่อมแซม หลังคา และแผ่นฝ้าในศูนย์อาหาร เนื่องจากชำรุดตามสภาพที่ติดตั้งมาเป็นระยะเวลานาน
๒. วัตถุประสงค์	๒.๑ เพื่อปรับปรุงซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่มีความมั่นคง แข็งแรง สวยงาม ๒.๒ เพื่อให้พนักงานมีสุขลักษณะอนามัยที่ดี และเป็นไปตาม ชีวนามัยของหน่วยงานภาครัฐ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ได้ศูนย์อาหารมีความมั่นคง แข็งแรง สวยงาม น่าใช้บริการ
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ปรับปรุงซ่อมแซมศูนย์อาหาร และมีผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ เขตการเดินรถที่ ๑
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบประมาณดำเนินการประจำปี ๒๕๖๘
๗. เป้าหมาย	เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจให้พนักงาน ที่มีศูนย์อาหารที่ถูก สุขอนามัย มั่นคง สวยงาม
๘. ตัวชี้วัด	มีผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้น
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๔๕ วัน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละอองในก่อสร้าง

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													ชตร. ๑
๒	ดำเนินการตามระบบจัดซื้อจัดจ้าง	■													
๓	ดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซม	■	■												

โครงการย่อยที่ ๖.๔ การปรับปรุงพื้นที่อู่สวนสยามเพื่อสร้างศูนย์อาหารและนันทนาการและห้องน้ำ

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>ปัจจุบันอู่สวนสยามพื้นที่ขององค์การมีจำนวน ๑๐ ไร่ ๔๒ ตารางวา ไม่มีสถานที่รับประทานอาหารหรือศูนย์อาหารให้กับพนักงานขับรถโดยสาร และพนักงานเก็บค่าโดยสารรวมทั้งพนักงานสำนักงานมีจำนวนพนักงานรวมทั้งหมดโดยประมาณ ๑,๗๐๐ คน ทำให้พนักงานต้องเดินทางออกไปซื้ออาหารตามร้านค้าที่ตั้งอยู่ริมถนน นอกที่ทำการเขตการเดินรถที่ ๒ เสี่ยงในการได้รับอุบัติเหตุการเดินทางออกไปทำให้สูญเสียชีวิต หรือต้องนำอาหารมารับประทานเองตามบริเวณท่าปล่อยรถไม่มีห้องกระจกอีกทั้งฝุ่นละอองและควันจากท่อไอเสียรถโดยสาร ทำคุณภาพชีวิตของพนักงานไม่ถูกสุขอนามัยในสถานที่ทำงาน ตามพระราชบัญญัติ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ การสร้างศูนย์อาหารเพื่อสวัสดิการบนพื้นที่อู่สวนสยาม</p> <p>ฝ่ายเดินรถเอกชนร่วมบริการ ย้ายที่ทำการโดยใช้พื้นที่อู่สวนสยาม อาคารเดิมกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓๒ มีจำนวนพนักงานและผู้ประกอบการมาติดต่อเพิ่มขึ้นนำผลการศึกษากำหนดปรับปรุงพื้นที่อู่สวนสยามสร้างศูนย์อาหาร 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) ผลลัพธ์ (Outcome)</p>	<p>ผลผลิต (Output) การก่อสร้างศูนย์อาหาร</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. ศูนย์อาหารเพื่อสวัสดิการ ๒. พนักงาน ชสมก. มีความพึงพอใจ</p>
<p>๕. ผู้รับผิดชอบ</p>	<p>เขตการเดินรถที่ ๒</p>

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

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ลำดับ	ขั้นตอน/กิจกรรม	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ		
		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] ดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๗	
๒	ที่ปรึกษาประจำองค์การสำรวจพื้นที่และแก้ไขแบบแปลน															
๓	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน															
๔	ประชุมคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน															
๕	ดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง	■	■	■										ขจร. ๒		
๖	ลงนามในสัญญา				■											
๗	ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา					■	■	■								
๘	คณะกรรมการดำเนินการตรวจรับพัสดุ							■								
๙	รายงานผลการดำเนินงาน								■							

โครงการย่อยที่ ๖.๕ การปรับปรุงพื้นที่พักผ่อนพนักงานอุ้งช้างเอราวัณ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	พื้นที่โดยทั่วไป ยังมีสภาพที่ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น
๒. วัตถุประสงค์	ปรับปรุงพื้นที่พักผ่อนให้มีความสวยงาม น่าใช้งาน และพนักงานได้ใช้ประโยชน์จากพื้นที่
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ใช้เป็นที่พักผ่อนพนักงานเวลารถเข้าท่า และรอเวลารถออก พนักงานได้ผ่อนคลายอิริยาบถ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ส่งมอบงานได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๘ และความปลอดภัย อาชีวอนามัยสภาพแวดล้อม
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๓
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๔๙๖ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พื้นที่พักผ่อนมีความสวยงาม และเป็นระเบียบเรียบร้อย
๘. ตัวชี้วัด	พนักงานพึงพอใจ ร้อยละ ๑๐๐
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๒๔๐ วัน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การพิจารณางบประมาณจากองค์การ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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	ส่ง TOR	■												ชดริ.๓
๒	ขอซื้อข่อจ้าง				■									
๓	ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่					■	■	■	■					
๔	ส่งมอบพื้นที่								■					

โครงการย่อยที่ ๖.๖ การทำหลังคาโครงการเหล็กพร้อมมุงหลังคาและทาสีใหม่ภายใน และภายนอกที่ทำการสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔ และที่ทำการกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุบลราชธานี

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ที่ทำการสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔ และที่ทำการกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบลราชธานี) เป็นพื้นที่เช่าที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ทำการเช่ากับการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อใช้เป็นที่จอดรถโดยสารขององค์การเป็นท่าปล่อยรถสาย ๑๓, ๗๒, ๑๓๖, ๒๐๕ สถานที่ดังกล่าวใช้งานมาแล้วมากกว่า ๓๐ ปี ซึ่งไม่เคยได้รับการปรับปรุงซ่อมแซมมาเป็นเวลานาน สีภายในและภายนอกอาคารสถานที่ทำการ กปด. ๑๔ ห้องจ่ายงาน ห้องบัญชีค่าโดยสาร ห้องการเงินค่าโดยสาร ปิมน้ำมัน ห้องนายท่าอยู่ ท่าปล่อยรถ และบริเวณโดยรอบ มีสภาพเก่าทรุดโทรม บางจุดมีรอยต่าง เป็นเชื้อรา กะเทาะ หลุดร่อน บางแห่งมีรอยแตกร้าว และหลังคาชำรุดเสียหาย ซึ่งดูไม่สวยงามและอาจเกิดอุบัติเหตุร่วงหล่นใส่พนักงาน รวมไปถึงประชาชนที่เข้ามาใช้บริการ ให้ได้รับบาดเจ็บ</p> <p>เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการจัดการและความปลอดภัยภายในที่ทำการสำนักงานเขต และที่ทำการกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบลราชธานี) จึงจัดทำโครงการทำหลังคา โครงเหล็กพร้อมมุงหลังคา และทาสีใหม่ เพื่อภาพลักษณ์ที่ดี และสร้างความปลอดภัย ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับพนักงาน ประชาชนที่เข้ามาใช้บริการภายในอุบลราชธานี</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อบริหารพื้นที่ภายในที่ทำการสำนักงานเขต และอุบลราชธานี กปด.๑๔ ให้มีความสวยงาม ๒. เพื่อปรับปรุงและบริหารสินทรัพย์ให้อยู่ในสภาพดี และใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับพนักงานและประชาชนผู้มาใช้บริการภายในอุบลราชธานี ๔. เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของพนักงานในเรื่องของความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมที่ดีของพนักงาน กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. มีสภาพแวดล้อมที่ดีตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ๒. พนักงานและประชาชน ได้รับความปลอดภัยในการใช้บริการภายในอุบลราชธานี ๓. ลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงาน และประชาชนที่เข้ามาใช้บริการภายในอุบลราชธานี

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	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	๑. มีสภาพแวดล้อมที่ดีตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ๒. พนักงานและประชาชน ได้รับความปลอดภัยในการใช้ บริการภายในอุโมงค์ลอดเตย ๓. ลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานและประชาชน ที่เข้ามาใช้บริการภายในอุโมงค์ลอดเตย ๔. ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ๕. ทำให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน
๘. ตัวชี้วัด	ได้หลังคาโครงสร้างหลักที่มั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยและพนักงานมี คุณภาพชีวิตที่ดี
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											
		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	ขออนุมัติโครงการและ งบประมาณค่าใช้จ่าย ในดำเนินการโครงการ	■	■										
๒	จัดทำรายงานขอซื้อขออนุญาต ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง			■	■								
๓	งานทำโครงการเหล็กพร้อมมุงหลังคา					■	■	■	■				
๔	งานทาสีภายใน - ภายนอก										■	■	■

โครงการย่อยที่ ๖.๗ การปรับปรุงหลังคาตึก อาคารสำนักงานเขต (รื้อและติดตั้ง)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	อาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ ตั้งแต่สิงหาคม ๒๕๓๙ รวมระยะเวลา ๒๗ ปี ปัจจุบันหลังคาและฝ้าเพดานชั้น ๔ ของอาคารมีสภาพชำรุดทรุดโทรมมาก วัสดุเสื่อมสภาพเนื่องจากใช้งานมาเป็นเวลานาน เมื่อฝนตกมีน้ำรั่วซึมลงมาด้านล่าง ทำให้อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้สำหรับการปฏิบัติงานต่าง ๆ ได้รับความเสียหาย รวมทั้งห้องอบรมและสัมมนาสำนักพัฒนาบุคลากร มีน้ำรั่วซึมเข้ามาในห้อง ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อระบบไฟฟ้าและอุปกรณ์ภายในห้อง จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงหลังคาและฝ้าเพดานอาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ เพื่อแก้ไขปัญหาฝ้ารั่วซึมทั้งนี้เพื่อปรับปรุงอาคารสถานที่ให้มีความปลอดภัย เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อปรับปรุงหลังคาและฝ้าเพดานของอาคาร ให้มีสภาพที่ป้องกันฝ้ารั่วซึมได้ ๒. เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่อทรัพย์สินองค์การ ๓. เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ด้านอาคารสถานที่ให้เหมาะสม ปลอดภัย เอื้อต่อการปฏิบัติงาน ๔. เพื่อให้เกิดความมั่นคงแข็งแรงต่อตัวอาคาร
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หลังคาและฝ้าเพดานได้รับการปรับปรุงซ่อมแซมให้สภาพที่ดี แก้ไขปัญหาฝ้ารั่วซึม ป้องกันอันตรายที่อาจเกิดต่อทรัพย์สินขององค์การ อาคารสำนักงานมีความปลอดภัยเหมาะสมกับการปฏิบัติงานของพนักงานและประชาชนที่มาติดต่อขอใช้บริการ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>อาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน ปลอดภัยและเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>อาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ มีสภาพสวยงามเอื้อต่อการปฏิบัติงาน ส่งผลให้พนักงานทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมใช้งานกิจกรรมต่าง ๆ ขององค์การทั้งภายในและภายนอกอาคาร</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๕
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑.๙๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อเพิ่มอายุการใช้งานและความปลอดภัยของอาคาร
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๙๐ ของอาคารสำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ พร้อมสำหรับการทำงาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	เดือนมกราคม ๒๕๖๘ - พฤษภาคม ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	โครงการอาจแล้วเสร็จไม่ตรงตามเวลา

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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				■										ขจร.๕
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน					■									
๓	ขออนุมัติร่างขอบเขตของงานและประกาศประกวดราคา					■									
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อ จัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ						■	■							
๕	นำเสนอ ผอก. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อ สั่งจ้าง						■	■							
๖	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์						■	■							
๗	จัดทำสัญญา						■	■							
๘	ตรวจรับพัสดุตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง								■	■					
๙	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอก.									■	■				

โครงการย่อยที่ ๖.๘ การซ่อมแซมทาสีรั้วอุ้มบรมราชชนนี

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	อุ้มบรมราชชนนี เขตการเดินรถที่ ๖ มีพื้นที่ ๑๗ ไร่ ๓๐๐ ตารางวา ใช้เป็นสถานที่ตั้งสำนักงานเขตและสำนักงาน กปด. ๒๖,๓๖ จอดรถโดยสาร จำนวน ๒๓๒ คัน มีกำแพงเหล็กขนาด ๑.๙๐ X ๘๔๘ เมตร ประมาณ ๑,๖๙๖ ตารางเมตร อายุการใช้งานประมาณ ๕ ปี การบำรุงรักษาให้รั้วโดยรอบมีสภาพใหม่ ยืดอายุการใช้งานและมีความปลอดภัย ภูมิทัศน์โดยรอบดูมีความสวยงาม เป็นขวัญกำลังใจกับพนักงาน สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับหน่วยงาน
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ซ่อมแซมทาสีรั้วเหล็กเพื่อยืดอายุการใช้งาน ปรับปรุงภูมิทัศน์รอบอุ้มบรมราชชนนี ๒. เพื่อเกิดความปลอดภัยในทรัพย์สินและคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงาน ๓. สร้างขวัญกำลังใจให้กับพนักงาน ที่ทำงานสะอาดสวยงาม ๔. เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับหน่วยงาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคลากรในองค์กร ๒. รั้วโดยรอบอุ้มบรมราชชนนีมีสภาพใหม่ อายุการใช้งานยาวนานมีความมั่นคงแข็งแรง ๓. พนักงานมีความภูมิใจในหน่วยงาน
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) ซ่อมแซมทาสีรั้วเหล็กโดยรอบอุ้มบรมราชชนนี</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. รั้วมีความคงทน แข็งแรง สวยงาม ๒. ผู้ใช้บริการภายนอกมีความประทับใจ ๓. ทรัพย์สินของหน่วยงานมีความปลอดภัยและพนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๖
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๑๖๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ซ่อมแซมทาสีรั้วรอบอุ้มบรมราชชนนี ให้แล้วเสร็จมีความคงทน แข็งแรง สวยงาม
๘. ตัวชี้วัด	รั้วเหล็กรอบอุ้มบรมราชชนนีได้รับการซ่อมแซมทาสีแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๗
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	๓๐ วัน
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย อาจทำให้ล่าช้าไม่ทันกำหนดเวลา

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													ชดริ.๗
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน		■												
๓	ศึกษาออกแบบและประมาณการโครงการ			■											
๔	ขออนุมัติเงินโครงการ				■										
๕	จัดซื้อจัดจ้างตามรูปแบบและงบประมาณ					■									
๖	ดำเนินการโครงการ						■								
๗	ติดตาม ประเมิน ปรับปรุง							■							
๘	สรุปผล รายงานผล								■						

โครงการย่อยที่ ๖.๙ การปรับปรุงภูมิทัศน์สำนักงาน รั้ว อุ้งบางบัวทองเคหะ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	อุ้งบางบัวทองเคหะ เขตการเดินรถที่ ๗ มีพื้นที่ ๒ ไร่ ๑๐ ตารางวา ใช้เป็นสถานที่ตั้งสำนักงาน กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ และจอดรถโดยสารจำนวน ๘๐ คัน มีกำแพงขนาด ๒ X ๒๑๕ เมตร ประมาณ ๔๓๐ ตารางเมตร อายุการใช้งานประมาณ ๓๕ ปี ปัจจุบันมีสภาพเก่าทรุดโทรมทั้งภายในและภายนอกอาคาร รวมถึงแนวรั้วและพื้นที่จอดรถโดยสารมีเส้นแนวจอดรถลบลื่น การบำรุงรักษาเพื่อยืดอายุการใช้งานและมีความปลอดภัย ภูมิทัศน์รอบอุ้ง มีความสวยงาม เป็นขวัญกำลังใจแก่พนักงานสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับหน่วยงาน
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ซ่อมแซมทาสีรั้วเพื่อยืดอายุการใช้งาน ปรับปรุงภูมิทัศน์รอบอุ้งบางบัวทองเคหะ ๒. เพื่อเกิดความปลอดภัยในทรัพย์สินและคุณภาพ ที่ดีของพนักงาน ๓. สร้างขวัญกำลังใจพนักงาน ที่ทำงานสะอาดสวยงาม ๔. เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับหน่วยงาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคลากรในองค์กร ๒. รั้วโดยรอบอุ้งบางบัวทองเคหะมีสภาพใหม่ อายุการใช้งานยาวนานขึ้นมีความมั่นคงแข็งแรง ๓. พนักงานมีความภูมิใจในหน่วยงาน
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) ซ่อมแซมทาสีรั้วโดยรอบอุ้งบางบัวทองเคหะ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. รั้วมีความคงทน แข็งแรง สวยงาม ๒. ผู้ใช้บริการภายนอกมีความประทับใจ ๓. ทรัพย์สินของหน่วยงานมีความปลอดภัยและพนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๗
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๒๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ซ่อมแซมทาสีรั้วรอบอุ้งบางบัวทองเคหะ และปรับปรุงภูมิทัศน์ให้แล้วเสร็จมีความคงทน แข็งแรง สวยงาม
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๙๐ ของอาคารสำนักงานของกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑๗ มีการปรับปรุงและตีเส้นจอดรถโดยสารอุ้งบางบัวทองเคหะให้พร้อมใช้งาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย อาจทำให้งานล่าช้าไม่ทันกำหนดเวลา

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													ชดว.๗
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน		■												
๓	ศึกษาออกแบบและประมาณการโครงการ			■											
๔	ขออนุมัติเงินโครงการ				■										
๕	จัดซื้อจัดจ้างตามรูปแบบและงบประมาณ					■									
๖	ดำเนินการโครงการ						■								
๗	ติดตาม ประเมิน ปรับปรุง							■							
๘	สรุปผล รายงานผล								■						

โครงการย่อยที่ ๖.๑๐ การปรับปรุงภูมิทัศน์สำนักงานเขต กำแพงรี้วอุสวนสยาม
(เขตการเดินรถที่ ๘ และ กปด. ๓๘)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	อุสวนสยาม เขตการเดินรถที่ ๘ มีพื้นที่ ๑๐ ไร่ ๔๒ ตารางวา ใช้เป็นสถานที่ตั้งสำนักงานเขตการเดินรถ กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓๘ และใช้เป็นท่าปล่อยรถ มีกำแพงรี้วด้านหน้าเป็นตะแกรงเหล็ก กว้าง ๑.๘๐x๘๐ เมตร ปัจจุบันมีภาพเก่าแก่ทรุดโทรม รวมทั้งสีภายในภายนอกมีสภาพที่ดูไม่สะอาดตา หากได้รับการปรับปรุงบำรุงรักษาจะทำให้ภูมิทัศน์มีความสวยงาม สามารถสร้างขวัญและกำลังใจแก่พนักงานและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับหน่วยงานยิ่งขึ้น
๒. วัตถุประสงค์	๑. ปรับปรุงรี้วหน้าเขตการเดินรถ และกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓๘ ๒. ซ่อมแซมอาคารที่ชำรุดและทาสีภายใน-ภายนอกอาคาร ๓. เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์การ ๔. สร้างขวัญกำลังใจให้พนักงาน ๕. สถานที่ทำงานน่าอยู่ น่ามอง
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคลากรในองค์การ ๒. รี้วหน้าเขตการเดินรถ และอาคารมีสภาพที่ดีขึ้น ๓. พนักงานมีความภาคภูมิใจในหน่วยงานของตนเอง
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ซ่อมแซมรี้วทาสีอาคารเขตการเดินรถที่ ๘ และกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓๘ ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. รี้ว และอาคาร มีความแข็งแรง คงทน สวยงามยิ่งขึ้น ๒. ผู้ใช้บริการภายนอก และพนักงานมีความประทับใจ ๓. ความปลอดภัยในทรัพย์สิน และพนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๘
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบประมาณ ๐.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ซ่อมแซมรี้ว ทาสีอาคารเขตการเดินรถที่ ๘, กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓๘ (อุสวนสยาม) และปรับปรุงภูมิทัศน์ให้แล้วเสร็จมีความคงทน แข็งแรงสวยงาม
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๙๐ ของรี้วและอาคารสำนักงานเขตการเดินรถ ที่ ๘, กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓๘ (อุสวนสยาม) มีการปรับปรุงให้มีภูมิทัศน์สวยงาม แข็งแรง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	สภาพภูมิอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย อาจเกิดความล่าช้า

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													ขจร.๘
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน		■												
๓	ศึกษาออกแบบและประมาณการโครงการ			■											
๔	ขออนุมัติเงินโครงการ				■										
๕	จัดซื้อจัดจ้างตามรูปแบบและงบประมาณ					■									
๖	ดำเนินการโครงการ						■	■	■						
๗	ติดตาม ประเมิน ปรับปรุง									■					
๘	สรุปผล รายงานผล										■				

โครงการย่อยที่ ๖.๑๑ การปรับปรุงแก้ไขห้องน้ำอู่หมอซิด ๒

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	สภาพห้องน้ำเดิมขาดการดูแลรักษา มีอุปกรณ์ที่ชำรุดทรุดโทรมมาก ส่งกลิ่นเหม็นต่อผู้ใช้บริการและพนักงาน ทำให้สภาพแวดล้อมเสีย จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขให้มีสภาพที่ถูกสุขอนามัยและสิ่งแวดล้อมที่ดี สามารถสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับหน่วยงานยิ่งขึ้น
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อปรับปรุงห้องน้ำให้มีสภาพที่ถูกสุขอนามัย ๒. พนักงานและผู้ใช้บริการมีคุณภาพชีวิตที่ดี ๓. เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. มีห้องน้ำที่สะอาดถูกสุขอนามัยยิ่งขึ้น ๒. พนักงานและผู้ใช้บริการมีความสุขภาพจิตที่ดี
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ปรับปรุงห้องน้ำให้ได้มาตรฐานและถูกสุขอนามัย ผลลัพธ์ (Outcome) ห้องน้ำมีมาตรฐาน สะอาดถูกสุขอนามัย
๕. ผู้รับผิดชอบ	เขตการเดินรถที่ ๘
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบประมาณ ๐.๓๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีห้องน้ำที่พร้อมใช้งาน สะอาดถูกสุขอนามัยและสิ่งแวดล้อมที่ดีไว้บริการพนักงานและผู้ใช้บริการ
๘. ตัวชี้วัด	ร้อยละ ๙๐ ของห้องน้ำที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุง สามารถใช้งานได้
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	สภาพภูมิอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย อาจเกิดความล่าช้า

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	จัดทำแผนโครงการและขออนุมัติ		■												
๓	จัดซื้อ จัดจ้างตามรูปแบบและงบประมาณ			■											
๔	ดำเนินการโครงการ				■										
๕	ติดตาม ประเมิน ปรับปรุง					■									
๖	สรุปผล รายงานผล						■								

โครงการย่อยที่ ๖.๑๒ การซื้อเครื่องปรับอากาศชนิดฝังฝ้าเพดาน พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความประสงค์ขออนุมัติหลักการจัดซื้อเครื่องปรับอากาศชนิดฝังฝ้าเพดานชุดใหม่จำนวน ๕ เครื่อง เพื่อทดแทนเครื่องเดิมที่ใช้งานอยู่ในสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งมีอายุการใช้งานมานาน ความเย็นทำงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ และมีการซ่อมแซมบ่อยครั้ง อะไหล่ในการซ่อมแซมไม่อยู่ในสายการผลิต
๒. วัตถุประสงค์	๒.๑ เพื่อปรับปรุงระบบปรับอากาศของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งาน ๒.๒ เพื่อจัดหาเครื่องปรับอากาศใหม่ มาทดแทนของเดิมที่มีอายุการใช้งานมานาน ความเย็นทำงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ และมีการซ่อมแซมบ่อยครั้ง อีกทั้งเป็นการประหยัดค่าไฟฟ้าให้กับองค์กร
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีเครื่องปรับอากาศที่ประหยัดไฟฟ้าใช้งาน ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษา
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศมีเครื่องปรับอากาศที่ประหยัดไฟฟ้าใช้งาน ห้องทำงานสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศเหมาะสมกับการทำงานของพนักงาน ผลลัพธ์ (Outcome) ลดค่าใช้จ่ายค่าไฟฟ้า และค่าบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องปรับอากาศ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๔๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีเครื่องปรับอากาศชุดใหม่ใช้งาน มีความสะดวกในการใช้พื้นที่ติดตั้ง และประหยัดค่าไฟฟ้า
๘. ตัวชี้วัด	ห้องทำงานของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความเหมาะสมกับการทำงาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ดำเนินการติดตั้ง และส่งมอบไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ดำเนินการขออนุมัติหลักการ	■											
แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อ จัดจ้าง		■										
ประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์			■	■								
ดำเนินการจัดทำสัญญา					■							
ติดตั้งพร้อมส่งมอบงาน						■						
คณะกรรมการทำการตรวจรับ							■					

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กกับการให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย

กลยุทธ์ที่ ๒.๑ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเดินรถ เพื่อให้บริการที่มีคุณภาพ

โครงการที่ ๗ : โครงการเข้าระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ตามคณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๓ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการเกี่ยวกับการศึกษาแนวทางและกำหนดมาตรการในการนำเทคโนโลยีระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System: GPS) มาใช้ติดตั้งกับรถสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม รวมทั้งเป็นการตรวจสอบ และยกระดับความปลอดภัยซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุในการเดินทางลงได้ 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 ตรวจสอบและประเมินพฤติกรรมการขับรถโดยสาร อันจะนำมาซึ่งความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการและผู้ใช้รถใช้ถนน ๓. เป็นการส่งเสริมให้เกิดความมั่นใจและภาพลักษณ์ที่ดีในการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) จัดหาระบบติดตามรถโดยสารประจำทางผ่านดาวเทียม (Global Positioning System: GPS)</p>

รายการ	รายละเอียด
	ผลลัพธ์ (Outcome) ได้ระบบติดตามรถโดยสารประจำทางผ่านดาวเทียม (Global Positioning System: GPS)
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๑๕๔.๘๖๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อเพิ่มความสามารถในการควบคุม ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินพฤติกรรมการขับรถโดยสาร อันจะนำมาซึ่งความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดความมั่นใจและภาพลักษณ์ที่ดีในการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถนำข้อมูลมาประกอบการจัดทำแผนการเดินทาง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ระยะเวลาการเช่า ๕ ปี นับถัดจากวันที่คณะกรรมการตรวจรับได้ทำการตรวจรับไว้เรียบร้อยแล้ว
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) ล่าช้า เนื่องจากคณะกรรมการต้องพิจารณารายละเอียดและคุณลักษณะเฉพาะของระบบ GPS ให้ครอบคลุม

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	ติดตั้งอุปกรณ์	■													สทส.
๒	ติดตั้งอุปกรณ์		■												
๓	ติดตั้งอุปกรณ์			■											
๔	ส่งมอบงานและตรวจรับงาน				■										
๕	ตรวจการเข้ารายเดือน					■									
๖	ตรวจการเข้ารายเดือน						■								
๗	ตรวจการเข้ารายเดือน							■							
๘	ตรวจการเข้ารายเดือน								■						
๙	ตรวจการเข้ารายเดือน									■					
๑๐	ตรวจการเข้ารายเดือน										■				
๑๑	ตรวจการเข้ารายเดือน											■			
๑๒	ตรวจการเข้ารายเดือน												■		

กลยุทธ์ที่ ๒.๒ การพัฒนาค่าโดยสารและระบบรับชำระที่ตอบโจทย์ สะดวก ประหยัด
 โครงการที่ ๘ : โครงการพัฒนาจัดเก็บค่าโดยสารผ่านระบบดิจิทัล

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อพัฒนาด้านดิจิทัลของ ขสมก ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก. พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ กับทิศทางการดำเนินงานในภาพรวมของ ขสมก. เพื่อขับเคลื่อนไอซีทีที่มุ่งสู่การปฏิรูปธุรกิจ ขสมก.
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์และระบบจัดเก็บค่าโดยสารที่ทันสมัยรองรับเทคโนโลยีดิจิทัล ๒. เพื่อพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารและนำมาใช้งานทดแทนเครื่อง EDC ของธนาคารกรุงไทยที่หมดอายุการใช้งาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ประชาชนผู้โดยสารมีช่องทางการชำระเงินที่หลากหลาย ๒. ขสมก. สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและด้านการเดินรถ โดยการลดการใช้กระดาษและลดขั้นตอนการทำงาน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ได้ระบบจัดเก็บค่าโดยสารที่ทันสมัย ผลลัพธ์ (Outcome) ขสมก. สามารถลดการใช้กระดาษใบเที่ยว และใบตั๋ว จากเดิมได้มากกว่าร้อยละ ๘๐
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๙๙.๖๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ขสมก. มีอุปกรณ์และระบบจัดเก็บค่าโดยสาร แบบ Hand tell ใช้งาน ได้อย่างดี มีประสิทธิภาพ
๘. ตัวชี้วัด	ขสมก. ได้อุปกรณ์และระบบจัดเก็บค่าโดยสาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ขายดำเนินการติดตั้ง ส่งมอบไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
ดำเนินการขออนุมัติหลักการ	■													สทส.
แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อ จัดจ้าง		■												
ประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์			■	■										
ดำเนินการจัดทำสัญญา					■									
ติดตั้งพร้อมส่งมอบงาน						■	■	■						
คณะกรรมการทำการตรวจรับ									■					

กลยุทธ์ที่ ๒.๓ การส่งเสริมพนักงานภาคบริการให้มีศักยภาพสูง เพื่อรอยยิ้มของผู้ใช้บริการ
 โครงการที่ ๙ : โครงการจอดทุกป้ายอย่างปลอดภัยเพื่อส่งและรับทุกคน

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากเกิดปัญหาจากการที่พนักงานขับรถโดยสารไม่จอดรับผู้โดยสารบางป้าย ปัญหาการจอดรถโดยสารห่างออกจากป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางมากเกินไป ปัญหาที่เกิดจากการจอดรถแล้วรีบออกรถทันที โดยที่ผู้โดยสารยังขึ้นลงไม่เรียบร้อยจากปัญหาเหล่านี้ ส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ขององค์กร ดังนั้น ขสมก. จึงได้กำหนดมาตรการ แผนงาน เพื่อควบคุม พนักงานขับรถให้จอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารทุกป้าย และจอดรถให้สนิททุกครั้ง เมื่อมีผู้โดยสารขึ้นลงจากรถ
๒. วัตถุประสงค์	๑. กำหนดมาตรการ และแผนงานการควบคุมพนักงานขับรถจอดรับผู้โดยสารทุกป้าย มีระยะเวลาจอดรถที่เหมาะสม ๒. กำหนดบทลงโทษกรณีพนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามมาตรการ และแผนงานที่กำหนดไว้
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ลดการร้องเรียนในด้านการไม่จอดรับ - ส่งผู้โดยสาร ๒. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดีขึ้น ๓. ขสมก. มีรายได้เพิ่มขึ้น
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) การให้บริการรถโดยสารประจำทางจอดรับ - ส่งทุกป้ายและมีระยะเวลาการจอดรับที่เหมาะสม ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. คุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางเพิ่มสูงขึ้น ๒. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดีขึ้น
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารการเดินรถ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ข้อร้องเรียนด้านการไม่จอดรับผู้โดยสารที่ลดลงจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ ๑๐
๘. ตัวชี้วัด	จำนวนข้อร้องเรียนด้านการไม่จอดรับผู้โดยสารที่ลดลงจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ ๑๐
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. เกิดการร้องเรียนในด้านไม่จอดรับผู้โดยสาร ๒. เกิดความเสียหายต่อภาพลักษณ์ของ ขสมก.

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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 ตรวจสอบพฤติกรรมรถของพนักงานผ่านระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)													สพด.
๒	จัดนายตรวจและสายตรวจพิเศษประจำจุด ณ ป้ายหยุดรถโดยสาร อำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการตามป้ายที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น													
๓	จัดอบรมเรื่องคุณภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางให้กับพนักงานประจำรถ													

โครงการที่ ๑๐ : โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทภารกิจและขอบเขตความรับผิดชอบหลักในการให้บริการรับ - ส่งประชาชน และมุ่งเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพแก่ประชาชนเพื่อมุ่งเน้นสู่เป้าหมาย ตามวิสัยทัศน์ขององค์การ “รถเมล์ของทุกคน” ดังนั้น เพื่อให้ทราบถึงระดับความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการ ตลอดจนสารสนเทศอื่น ๆ ที่ได้จากการสำรวจไปใช้เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำยุทธศาสตร์ ด้านลูกค้าและตลาดการพัฒนา/ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการรวมถึงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตอบสนองลูกค้าได้ตามความต้องการ และเหนือกว่าที่ลูกค้าคาดหวังเพิ่มความผูกพันให้กับลูกค้า รวมทั้งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๗ ด้านที่ ๔ การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และลูกค้า (Stakeholder and Customer Management : SCM) หัวข้อ Module ๒ : การมุ่งเน้นลูกค้า ข้อ ๓ การรับฟังลูกค้าจึงจำเป็นต้องจัดทำโครงการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ เพื่อนำผลสำรวจความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการมาดำเนินการปรับปรุง และพัฒนาด้านการให้บริการให้มีประสิทธิภาพ</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<p>๑. เพื่อศึกษาวิเคราะห์และสำรวจความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ และผู้บริการระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งของ ขสมก.</p> <p>๒. เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและลำดับความสำคัญของปัญหารวมถึงข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. รถโดยสารเอกชนร่วมบริการและผู้บริการระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งของ ขสมก.</p> <p>๓. เพื่อให้ทราบถึงความคาดหวัง และความผูกพันของผู้ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ และผู้บริการระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งของ ขสมก. รวมทั้งให้ สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงาน และการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจฉบับปรับปรุงปี ๒๕๖๗ ด้านที่ ๔ การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และลูกค้า (Stakeholder and Customer Management : SCM) หัวข้อ Module ๒ : การมุ่งเน้นลูกค้า ข้อ ๓ การรับฟัง ลูกค้า</p>
<p>๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</p>	<p>๑. องค์การทราบถึงระดับความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารขององค์การ</p>

รายการ	รายละเอียด
	<p>๒. องค์การทราบถึงระดับความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ</p> <p>๓. องค์การทราบถึงระดับความพึงพอใจและไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งขององค์การ</p> <p>๔. องค์การทราบถึงปัญหาและลำดับความสำคัญของปัญหา รวมถึง ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถโดยสารองค์การรถโดยสารเอกชน ร่วมบริการและระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งขององค์การ</p> <p>๕. องค์การทราบแนวทางแก้ไขปัญหอย่างเป็นระบบของความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารองค์การ</p> <p>๖. องค์การทราบถึงความคาดหวัง และความผูกพันของผู้ใช้บริการรถโดยสารองค์การ รถโดยสารเอกชนร่วมบริการและระบบขนส่งที่เป็นคู่แข่งขององค์การ</p> <p>๗. องค์การนำผลการศึกษาไปใช้รายงานประกอบในการขอเงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ (PSO)</p> <p>๘. องค์การนำผลการศึกษาไปใช้เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านลูกค้า และตลาดการพัฒนา/ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการรวมทั้งกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตอบสนองลูกค้าได้ตามความต้องการ</p>
<p>๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)</p>	<p>ผลผลิต (Output) ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) ผลการสำรวจฯ มาปรับปรุง/พัฒนาด้านการบริการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น</p>
<p>๕. ผู้รับผิดชอบ</p>	<p>สำนักแผนงาน</p>
<p>๖. งบประมาณและแหล่งเงิน</p>	<p>๐.๖๐๐ ล้านบาท</p>
<p>๗. เป้าหมาย</p>	<p>ผลความสำเร็จความพึงพอใจของผู้ใช้บริการร้อยละ ๘๖</p>
<p>๘. ตัวชี้วัด</p>	<p>ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๘</p>
<p>๙. ระยะเวลาดำเนินงาน</p>	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๘</p>
<p>๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ</p>	<p>การจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) ล่าช้า เนื่องจากคณะกรรมการต้องพิจารณารายละเอียดให้ครอบคลุม ครบถ้วน และสมบูรณ์</p>

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	สผง. ขออนุมัติจัดทำโครงการว่าจ้างที่ปรึกษา	■													สผง.
๒	รอง ผอ.ก.ฝบร. ให้ความเห็นชอบ/อนุมัติหลักการ		■												
๓	สพจ. แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)			■											
๔	คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)			■											
๕	นำเสนอ ผอ.ก. อนุมัติขอบเขตของงาน (TOR)				■										
๖	สพจ. แต่งตั้งคณะกรรมการว่าจ้างที่ปรึกษา และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ					■									
๗	คณะกรรมการว่าจ้างที่ปรึกษา เจริญที่ปรึกษา เพื่อยื่นข้อเสนอด้านเทคนิคและราคา						■								
๘	นำเสนอ ผอ.ก. อนุมัติว่าจ้างที่ปรึกษา							■							
๙	ลงนามสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษา								■						
๑๐	ดำเนินการตามสัญญา									■	■	■	■		

กลยุทธ์ที่ ๒.๔ การพัฒนาการให้บริการข้อมูลที่ทันสมัยและเชื่อถือได้

โครงการที่ ๑๑ : โครงการขยายความสามารถของระบบ BMTA Application เพื่อเพิ่มรายได้

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปี ๒๕๖๖ ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อขับเคลื่อนการปฏิรูป ขสมก. ซึ่งเป็นไปตามบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการพัฒนากำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙ - มาตรา ๓๐ ประกอบกับมติ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เรื่อง กรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง เพื่อประเมินความสำเร็จของโครงการ BMTA ๔.๐ ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลเพื่อขับเคลื่อนการปฏิรูป ขสมก. โดยประเมินผลจากจำนวนโครงการที่สามารถดำเนินงานได้สำเร็จตามเป้าหมายของปี ๒๕๖๗ และเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับ ขสมก. สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศเห็นควรทำระบบ BMTA Application ใช้งานสำหรับองค์การ
๒. วัตถุประสงค์	องค์การมีระบบ BMTA Application เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับองค์การ สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เพื่อเพิ่มช่องทางการหารายได้ผ่านการขายโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ บน BMTA Application ๒. เพื่อยกระดับความสามารถของ BMTA Application ให้สามารถเชื่อมต่อในโลก Digital Eco System ๓. เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนสิทธิประโยชน์กับพันธมิตรทางธุรกิจของ BMTA ในรูปแบบ Digital ๔. เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเส้นทางรถโดยสารของ BMTA
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) องค์การมี BMTA Application เพื่อเพิ่มรายได้ใช้งาน สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด ผลลัพธ์ (Outcome) เพิ่มรายได้ให้กับองค์การ

รายการ	รายละเอียด
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบลงทุน ๒๕.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	องค์การ มีระบบ BMTA Application ใช้งานได้อย่างดี มีประสิทธิภาพ
๘. ตัวชี้วัด	องค์การสามารถใช้งาน BMTA Application เพิ่มรายได้ให้กับองค์การ และเกิดประโยชน์สูงสุด
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ดำเนินการส่งมอบไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
ดำเนินการขออนุมัติหลักการ	■												สทส.
แต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR		■											
ประกาศร่าง TOR และแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและคณะกรรมการตรวจรับ			■										
ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง					■								
ดำเนินการจัดทำสัญญา							■						
ติดตั้งพร้อมส่งมอบงาน								■					
คณะกรรมการทำการตรวจรับ										■			

กลยุทธ์ที่ ๒.๕ การยกระดับการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน

โครงการที่ ๑๒ : โครงการยกระดับประสิทธิภาพการสื่อสารและประชาสัมพันธ์

โครงการย่อยที่ ๑๒.๑ การประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามแผนขับเคลื่อนกิจการองค์การ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	การสื่อสารระหว่างผู้ให้บริการกับผู้ใช้บริการ คือ ปัจจัยสำคัญของการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ให้ประสบความสำเร็จที่ผ่านมา องค์การมีปัญหาด้านการสื่อสารกับผู้ใช้บริการและประชาชนเป็นอย่างมากซึ่งส่งผลเสียต่อองค์การ ดังนั้น องค์การจึงจำเป็นต้องยกระดับประสิทธิภาพการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ผ่านการใช้โซเชียลมีเดียต่าง ๆ ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจความน่าเชื่อถือตลอดจนทัศนคติเชิงบวกขององค์การต่อสาธารณชน ๒. เพื่อสื่อสารประชาสัมพันธ์ นโยบาย และกิจกรรมองค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อประชาสัมพันธ์ให้แก่คนทั่วไปได้รับรู้ว่างค์การ ขสมก. นั้นได้ปรับปรุงและพัฒนาไปในทางที่ดีขึ้นอย่างไรบ้าง
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิตก (Output) เผยแพร่สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับองค์การ ผลผลิต (Outcome) พนักงานองค์การและประชาชนรับทราบข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องตามแผนขับเคลื่อนกิจการองค์การภายใต้แผนฟื้นฟู
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักผู้อำนวยการ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑๓.๒๐๕ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ถึงการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง ขสมก. และนโยบายต่าง ๆ ตามแผนขับเคลื่อนกิจการองค์การภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการองค์การ
๘. ตัวชี้วัด	เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ภายใต้วิสัยทัศน์ “รถเมล์ของคนทุกคน”
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ในปีงบประมาณ ต.ค. ๒๕๖๗ - ก.ย. ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์อาจไม่เสร็จตามวันที่กำหนด ๒. การควบคุมผู้รับจ้างควรมีผู้เชี่ยวชาญเพื่อให้ได้มาตรฐานและเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ
		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	■												สผอ.
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR		■											
๓	เสนอขออนุมัติร่าง TOR		■	■										
๔	เผยแพร่ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้โครงการ				■	■	■	■	■	■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๑๒.๒ การประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถตามแผนปฏิรูปโดยसार

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อประชาสัมพันธ์เส้นทางปฏิรูปในเส้นทางของ ขสมก. ที่ได้รับทั้งหมด ๑๐๗ เส้นทาง
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อประชาสัมพันธ์การปฏิรูปเส้นทางเดินรถขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจและประชาชนเข้าถึงการให้บริการที่ดีขึ้น
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) เพื่อการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์โครงการประชาสัมพันธ์โครงการเส้นทางเดินรถตามแผนปฏิรูปโดยसारประจำทาง ผลลัพธ์ (Outcome) เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถตามแผนปฏิรูปโดยसारประจำทางที่ถูกต้อง
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักผู้อำนวยการ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๔.๐๓๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อการจัดเก็บข้อมูลอัตราค่าโดยสารที่เก็บได้
๘. ตัวชี้วัด	เพื่อการจัดเก็บข้อมูลของผู้ใช้บริการในแต่ละเส้นทาง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. การจัดการเดินรถของรถองค์การไม่มีพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารไม่เพียงพอกับจำนวนรถ ๒. การจัดการเดินรถของรถองค์การมีความล่าช้าเนื่องจากองค์การไม่มีรถใหม่ตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาต

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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	แต่งตั้งคณะกรรมการ	■	■											สผอ.
๒	ลงพื้นที่รับฟังปัญหาและความคิดเห็น			■	■									
๓	ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการ			■	■	■	■	■	■	■	■	■		
๔	สรุปผลการดำเนินงาน เสนอ ผอ.ก.											■		

โครงการย่อยที่ ๑๒.๓ การพัฒนาและปรับปรุงระบบเว็บไซต์และประชาสัมพันธ์ผ่านโซเชียลมีเดีย

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้ดำเนินการตามแผนการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ซึ่งกำหนดให้ ขสมก. ดำเนิน โครงการพัฒนาเว็บไซต์และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเป็นตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ เพื่อปรับปรุงระบบ เว็บไซต์ให้มีรูปแบบตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ ๒.๐ และปรับปรุงเว็บไซต์ให้มีรูปแบบที่ทันสมัย มีเนื้อหาที่เป็น ปัจจุบัน รวมถึงมีระบบอินทราเน็ตกับระบบเว็บไซต์ไว้เป็นระบบปฏิบัติการเดียวกัน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดูแล และบำรุงรักษา</p> <p>ดังนั้น ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงเว็บไซต์ภาพลักษณ์ที่ทันสมัย และเป็นไปตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ เวอร์ชัน ๒.๐ นอกจากนี้ ในระบบเว็บไซต์รวบรวมระบบอินทราเน็ตไว้เป็น ระบบปฏิบัติการเดียวกัน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดูแลและบำรุงรักษา รวมถึงมีระบบสำรองข้อมูล และมีระบบ ป้องกันผู้บุกรุกภายนอกอย่างมีประสิทธิภาพ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อยกระดับการให้บริการข้อมูลข่าวสาร ผ่านเว็บไซต์ ๒. เพื่อพัฒนาเว็บไซต์รูปแบบใหม่ที่เน้นการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับผู้รับบริการ ๓. เพื่อพัฒนาเว็บไซต์ของ ขสมก. ด้วยเทคนิค การออกแบบที่ทันสมัยสามารถสื่อสารภาพลักษณ์ที่ดี สอดคล้องกับอัตลักษณ์และภารกิจของ ขสมก.
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ผู้รับบริการสามารถเข้าถึงบริการได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ๒. เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ การบริหารจัดการองค์กร ๓. สร้างนวัตกรรมและส่งเสริมภาพลักษณ์ขององค์กร ๔. สอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงาน ตามเกณฑ์การประเมินผล รัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM)
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. ศึกษา วิเคราะห์ข้อดี ข้อเสีย ๒. กำหนดแนวทางในการดำเนินงาน <p>ผลลัพธ์ (Outcome) สรุปรายงานผลเสนอผู้บริหาร</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑๒.๐๐๐ ล้านบาท

รายการ	รายละเอียด
๗. เป้าหมาย	เพื่อให้องค์การสามารถประชาสัมพันธ์ และให้ข้อมูลการบริการที่ทันสมัย ถูกต้อง
๘. ตัวชี้วัด	ผู้ใช้งานเว็บไซต์มีความพึงพอใจต่อการใช้บริการ (ระดับความพึงพอใจมากกว่า ๓.๕๐ จาก ๕ คะแนน)
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR)		■												
๓	จัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR)			■											
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ			■											
๕	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง				■	■									
๖	นำเสนอผู้มีอำนาจอนุมัติสั่งซื้อสั่งจ้าง					■									
๗	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์						■	■							
๘	จัดทำสัญญา								■						
๙	ติดตามและประเมินผล									■	■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๑๒.๔ การเสริมสร้างภาพลักษณ์องค์กร การสื่อสารประชาสัมพันธ์และสื่อสาร
การตลาด

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีภารกิจในการให้บริการรับ - ส่งประชาชน ด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งจะต้องมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้ประชาชนผู้ใช้บริการรับทราบอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ของ ขสมก. ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องสร้างความเข้มแข็งภายในองค์กร ด้วยการจัดทำโครงการปรับปรุงภาพลักษณ์องค์กร การสื่อสารองค์กร งานประชาสัมพันธ์ และการสื่อสารการตลาด เพื่อแก้ไขปรับปรุงกลยุทธ์การสื่อสาร และแก้ไขปัญหาการสื่อสารที่มีต่อประชาชน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของ ขสมก. เช่น ปัญหาจากผู้ใช้บริการและผู้ใช้สื่อออนไลน์ ร้องเรียนปัญหาที่เกิดจากการปรับเปลี่ยนเลขสายรถโดยสารอย่างกะทันหันทำให้เกิดกระแสวิพากษ์วิจารณ์และเกิดภาพลักษณ์เชิงลบต่อ ขสมก. เป็นต้น ซึ่งการดำเนินโครงการดังกล่าว จะช่วยทำให้เกิดผลลัพธ์ในการสร้างภาพลักษณ์เชิงบวก และการปรับปรุงภาพลักษณ์ของ ขสมก. ที่มีต่อประชาชน รวมถึง การปรับปรุงยุทธวิธีการสื่อสารของ ขสมก. ต่อประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารของ ขสมก. ได้ดีขึ้น</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจอันดีระหว่าง ขสมก. กับประชาชน ช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กร ผู้บริหาร และเสริมสร้างทัศนคติเชิงบวกต่อองค์กร</p> <p>๒. เพื่อยกระดับภาพลักษณ์องค์กร และการสื่อสารให้ทันต่อยุคสมัยทันเหตุการณ์ ตลอดจนสร้างการเปลี่ยนแปลงให้เกิดการรับรู้ข่าวสารข้อเท็จจริงจากองค์กรสู่ผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไป</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>๑. พัฒนาศักยภาพการเรียนรู้ในการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง</p> <p>๒. เพื่อสนับสนุนการประชาสัมพันธ์สื่อสารและการตลาดและลูกค้า ตอบสนองต่อความต้องการอย่างครบถ้วน</p> <p>๓. สามารถปรับปรุงยุทธวิธีในการสื่อสารให้สัมฤทธิ์ผลดียิ่งขึ้น</p>
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) สามารถบริหารจัดการและจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์องค์กร</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. แผนการจัดการบริหารงานสื่อ/กิจกรรมผ่านสื่อออนไลน์ และออฟไลน์</p>

รายการ	รายละเอียด
	๒. แผนงานส่งเสริมภาพลักษณ์พนักงาน ขสมก. ๓. แผนงานโครงสร้างการสื่อสารบริหารจัดการ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักผู้อำนวยการ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๓.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	๑. ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และผู้ใช้บริการรถโดยสารของ ขสมก. ๒. ประชาชนผู้สนใจในการให้บริการรถโดยสารของ ขสมก. และผู้ใช้สื่อสังคมออนไลน์
๘. ตัวชี้วัด	ความพึงพอใจของประชาชนและผู้ใช้บริการ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์อาจไม่เสร็จตามวันที่กำหนด ๒. การควบคุมผู้รับจ้างควรมีผู้เชี่ยวชาญเพื่อให้ได้มาตรฐาน และเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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			■	■										สผอ.
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการซื้อหรือจ้าง และกรรมการตรวจรับพัสดุ				■										
๓	ลงนามสัญญาว่าจ้าง				■										
๔	ดำเนินการตามแผนโครงการ					■	■	■	■	■	■	■	■		
๕	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอ.												■		

โครงการย่อยที่ ๑๒.๕ บริการข้อมูลการประชุมดิจิทัล (Digital Meeting Data Service)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นรัฐวิสาหกิจในการดำเนินการให้บริการขนส่งโดยสารสาธารณะ ให้กับผู้ใช้บริการในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ครอบคลุม ๕ จังหวัด ดำเนินการบริหารงานภายใต้กระทรวงคมนาคม ตอบสนองยุทธศาสตร์ของประเทศ รวมถึง มีกระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ภายใต้การกำกับของสำนักงานนโยบายและแผนการรัฐวิสาหกิจ (สคร.) การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ซึ่งต้องมีการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานทั้งด้านการเงิน และรายงานผลการดำเนินงานไม่ใช้ด้านการเงิน</p> <p>ดังนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงต้องดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่หน่วยงานกำกับกำหนด เช่น หลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๗) ของสำนักงานนโยบายและแผนการรัฐวิสาหกิจ (สคร.) โดยกำหนดให้มีคณะกรรมการต่าง ๆ ในการกำกับดูแลแต่ละด้าน ซึ่งในการกำกับดูแลต้องมีการประชุมกำกับ ติดตาม รายงานผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน ส่งผลให้มีการใช้ทรัพยากรในเรื่องของกระดาษเป็นจำนวนมาก รวมถึง ต้นทุนในการถ่ายเอกสาร บุคลากร การใช้น้ำประปา ไฟฟ้า เพิ่มขึ้น และสถานที่ในการจัดเก็บ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อเป็นศูนย์กลางในการบริการข้อมูลในการประชุมของคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และคณะกรรมการอื่น ๆ</p> <p>๒. เพื่อเป็นศูนย์กลางในการสืบค้นข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ ของ ขสมก. เมื่อมีการจัดประชุมต่างๆ ภายใน</p> <p>๓. เพื่อเป็นแหล่งการเรียนรู้ให้กับพนักงาน ผู้บริหารที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>๑. องค์การมีระบบบริหารข้อมูลในการประชุม</p> <p>๒. สามารถพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลที่ได้มาตรฐาน มีข้อมูลถูกต้องครบถ้วนไม่สูญหาย</p> <p>๒. ลดการใช้ทรัพยากรและต้นทุนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง</p>
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) การนำข้อมูลเข้าสู่ระบบดิจิทัล</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) แอปพลิเคชันเพื่อใช้ในการสืบค้นข้อมูล ที่จัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ จัดหมวดหมู่ที่เข้าใจง่าย</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักผู้อำนวยการ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๒๐.๐๐๐ ล้านบาท

รายการ	รายละเอียด
๗. เป้าหมาย	คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คณะกรรมการแต่ละด้าน ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ พนักงานขององค์การ สามารถใช้ระบบบริการ ข้อมูลในการประชุม
๘. ตัวชี้วัด	จำนวนการประชุมแต่ละครั้งมีการใช้กระดาษที่ลดลง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	อาจจะยังไม่เหมาะสมกับการประชุมของ ขสมก.

ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	อนุมัติโครงการ		■												สผอ.
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการซื้อหรือจ้าง ฯและกรรมการตรวจรับพัสดุ			■											
๓	ลงนามสัญญาว่าจ้าง				■	■									
๔	ดำเนินการตามแผนโครงการ					■	■	■	■	■	■	■	■		
๕	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอ.ก.												■		

โครงการย่อยที่ ๑๒.๖ ผอก. พร้อมคุย

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นหน่วยงานขนาดใหญ่มีพนักงานในสังกัดจำนวนมาก จึงให้ความสำคัญและติดตามผลการดำเนินโครงการ ผอก. พร้อมคุย เพื่อรับฟังปัญหาต่างๆ จากพนักงานขับรถโดยสาร และพนักงานเก็บค่าโดยสารในสังกัดเขตการเดินรถที่ ๑ - ๘ และแจ้งผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาให้พนักงานทราบ
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> เพื่อรับฟังความคิดเห็นและแก้ปัญหาต่าง ๆ ให้กับพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสารในสังกัดเขตการเดินรถที่ ๑ - ๘ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้บริหารกับพนักงานทุกส่วนงาน และเดินรถ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับพนักงานและองค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> สร้างสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้บริหารกับพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ปัญหาพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารได้รับการแก้ไขให้มีความถูกต้องเข้าใจตรงกัน พนักงานขับรถโดยสาร และพนักงานเก็บค่าโดยสารมีขวัญกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <ol style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์การดำเนินการโครงการให้พนักงานทราบ สำรวจความคิดเห็นและสรุปปัญหาของพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสาร <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <ol style="list-style-type: none"> ปัญหาของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารได้รับการแก้ไขให้ดีขึ้นและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน องค์การมีภาพลักษณ์ที่ดี
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักผู้อำนวยการ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานเกิดภาพลักษณ์เชิงบวกกับพนักงานภาคบริการได้รับการฝึกให้อบรมทักษะการให้บริการตามมาตรฐานที่กำหนด สาธารณชนรับรู้ทำให้เกิดประโยชน์ต่อองค์การอย่างสูงสุด
๘. ตัวชี้วัด	จำนวนเรื่องที่ร้องเรียนสามารถแก้ไขได้ทันที
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	<ol style="list-style-type: none"> ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด การไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเท่าที่ควร

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	แต่งตั้งคณะกรรมการ	■													สผอ.
๒	ลงพื้นที่รับฟังปัญหาและความคิดเห็น														
๓	ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการ														
๔	สรุปความคิดเห็นและปัญหาของพนักงาน														
๕	ดำเนินการแก้ไขปัญหา														
๖	ติดตามผลการดำเนินงาน														
๗	รายงานผลเขตการเดินรถที่ ๑-๘														
๘	ประเมินความพึงพอใจ														
๙	สรุปผลการดำเนินงาน เสนอ ผอ.ก.														

โครงการที่ ๑๓ : โครงการเทคนิคการสื่อสารประสานงาน และรับเรื่องร้องเรียนลูกค้าทางโทรศัพท์
 อย่างมืออาชีพ (Professional Complaint Handling & Communication Technique)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริการ Call Center ความสำคัญของงานบริการ แนวทางปฏิบัติในการสนทนาทางโทรศัพท์ ให้มีประสิทธิภาพและมารยาทในการให้บริการ
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> เพื่อให้เจ้าหน้าที่ได้เรียนรู้ทักษะการให้บริการ Call Center เรียนรู้ทักษะการใช้โทรศัพท์ในการสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ การรับมือในการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียน แนะนำบริการอย่างมืออาชีพ พัฒนาศักยภาพเชิงจิตวิทยาในการให้บริการ ทักษะในการพูด การสื่อสาร การประสานงาน การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี เพื่อสร้างภาพลักษณ์ และขจัดความไม่พึงพอใจในการให้บริการ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> การจัดการและพูดกับลูกค้าที่ไม่ยอมวางสายอย่างมีประสิทธิภาพ การรับมือและแก้ไขปัญหาให้กับลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ทักษะการสื่อสารเพื่อลดความขัดแย้งและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า เทคนิคการระงับอารมณ์ ควบคุมอารมณ์ และจัดการอารมณ์ในการให้บริการ สามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าพร้อมประเมินความรุนแรง และสิ่งที่ลูกค้าคาดหวังในการให้บริการ วิธีการฟังและทักษะในการจับประเด็นในการให้บริการ ทราบถึงบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบของพนักงานรับเรื่องร้องเรียน
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) ผลการสำรวจความพึงพอใจ ในการรับบริการ และ สถิติการร้องเรียนพนักงาน Call Center ผ่านศูนย์บริการข้อมูลภาครัฐเพื่อประชาชน GCC ๑๑๑๑ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) นำผลการสำรวจความพึงพอใจในการรับบริการ และสถิติการร้องเรียนพนักงาน Call Center พัฒนาปรับปรุงในส่วนที่บกพร่องให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักผู้อำนวยการ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ใช้งบประมาณ สำนักพัฒนาบุคลากร
๗. เป้าหมาย	พนักงานสามารถรับเรื่องร้องเรียนและแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รายการ	รายละเอียด
๘. ตัวชี้วัด	เรื่องร้องเรียนพนักงาน Call Center ในการให้บริการผ่านศูนย์บริการข้อมูลภาครัฐเพื่อประชาชน GCC ๑๑๑๑ ไม่เกิน ๕ ครั้ง / ปีงบประมาณ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ข้อจำกัดในด้านเทคโนโลยีและงบประมาณ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	เขียนโครงการและอนุมัติโครงการ		■											สผอ.	ผู้รับผิดชอบ
๒	สพบ.ขออนุมัติจัดทำโครงการ ว่าจ้างวิทยากรและสถานที่ในการอบรม			■											
๓	ร่างโครงการ สรรหาวิทยากร และสถานที่			■											
๔	ประมาณการค่าใช้จ่าย				■										
๕	ผอก. ให้ความเห็นชอบ/อนุมัติหลักการ				■	■									
๖	จัดทำบัญชีรายชื่อผู้เข้าร่วมฝึกอบรม					■									
๗	ดำเนินการฝึกอบรม						■	■							

กลยุทธ์ที่ ๒.๖ การเสริมสร้างความปลอดภัยในการให้บริการแก่ทุกคน

โครงการที่ ๑๔ : โครงการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง

โครงการย่อยที่ ๑๔.๑ การยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การเล็งเห็นถึงความจำเป็น และความสำคัญ ในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถโดยสาร และเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานคุณภาพพนักงานขับรถให้เป็นที่ยอมรับ เนื่องจากพบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ขับรถเป็นส่วนใหญ่ที่ขับรถ ในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย และไม่มีทักษะในการขับรถที่ปลอดภัยรวมทั้งไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรที่กำหนดไว้
๒. วัตถุประสงค์	๑. พัฒนาทักษะการขับขี่ให้กับพนักงานขับรถ ๒. ยกระดับมาตรฐานคุณภาพพนักงานขับรถให้ มีประสิทธิภาพ ๓. เสริมสร้างและปลูกจิตสำนึกในการขับรถอย่างปลอดภัย
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ๒. ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ๓. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดีขึ้น ๔. พนักงานขับรถมีความรู้ความเข้าใจ และการขับขี่ที่มีมาตรฐานดีขึ้น
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) การให้บริการรถโดยสารประจำทางที่ปลอดภัย ในการขับขี่และการเดินทางต่อประชาชนผู้ใช้บริการ 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 ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. พนักงานไม่เคารพกฎจราจร ๒. พนักงานขับรถเร็ว ประมาท ทำให้มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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 ตรวจสอบพฤติกรรมรถของพนักงานผ่านระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)													ส.บ.ด.
๒	การตั้งจุดตรวจความพร้อมรถโดยสารและพนักงานขับรถให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด													
๓	ดำเนินโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน													
๔	อบรมพนักงานขับรถเรื่องทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย/กฎจราจร													

โครงการย่อยที่ ๑๔.๒ การรณรงค์ลดอุบัติเหตุ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ขสมก.เล็งเห็นถึงความจำเป็น และสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถโดยสารและเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานคุณภาพพนักงานขับรถให้เป็นที่ยอมรับเนื่องจากพบว่าสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมของพนักงานขับรถเป็นส่วนใหญ่ที่ขับรถในลักษณะไม่ปลอดภัย ไม่มีทักษะในการขับรถที่ไม่ปลอดภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรที่กำหนดไว้
๒. วัตถุประสงค์	๑. พัฒนาทักษะการขับขี่ให้กับพนักงานขับรถ ๒. ยกระดับมาตรฐานพนักงานขับรถให้มีประสิทธิภาพ ๓. เสริมสร้างและปลูกจิตสำนึกในการขับรถอย่างปลอดภัย
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ๒. ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ๓. สร้างภาพลักษณ์ที่ดีของ ขสมก. ๔. พนักงานขับรถมีความรู้ความเข้าใจและการขับขี่ที่มีมาตรฐานดีขึ้น
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) การให้บริการรถโดยสารประจำทางที่ปลอดภัยในการขับขี่ในการเดินทางต่อประชาชนผู้ใช้บริการ ผลลัพธ์ (Outcome) จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุลดลง สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์การและประชาชนได้รับความพึงพอใจ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารการเดินรถ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	๑. พนักงานมีทักษะในการขับขี้อย่างปลอดภัย ๒. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง
๘. ตัวชี้วัด	จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุฝ่ายผิดสะสม ไม่เกิน ๘ ครั้งต่อล้าน กม.บริการ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. พนักงานประจำรถขาดระเบียบวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจร ๒. ความไม่พร้อมในสภาพร่างกายของพนักงานประจำรถ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											
		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	การตั้งจุดตรวจความพร้อมรถโดยสารและพนักงานขับรถให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด												
๒	ดำเนินโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน												
๓	อบรมพนักงานขับรถ เกี่ยวกับทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย/กฎจราจร												

โครงการที่ ๑๕ : โครงการเช่าระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV

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

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	ตรวจการเช่ารายเดือน	■												สทส.	ผู้รับผิดชอบ
๒	ตรวจการเช่ารายเดือน		■												
๓	ตรวจการเช่ารายเดือน			■											
๔	ตรวจการเช่ารายเดือน				■										
๕	ตรวจการเช่ารายเดือน					■									
๖	ตรวจการเช่ารายเดือน						■								
๗	ตรวจการเช่ารายเดือน							■							
๘	ตรวจการเช่ารายเดือน								■						
๙	ตรวจการเช่ารายเดือน									■					
๑๐	ตรวจการเช่ารายเดือน										■				
๑๑	ตรวจการเช่ารายเดือน											■			
๑๒	ตรวจการเช่ารายเดือน												■		

- ❖ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับการบริหารงานและองค์การที่ยั่งยืน
 - กลยุทธ์ที่ ๓.๑ การพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากรในทุกมิติ
 - โครงการที่ ๑๖ : โครงการพัฒนาทักษะความรู้สู่พนักงานทุกระดับ
 - โครงการย่อยที่ ๑๖.๑ การฝึกอบรมตามแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development:ID)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์มีความสำคัญและจำเป็นอย่างมากต่อทุกองค์กร การพัฒนาความรู้ความสามารถแก่บุคลากรจะช่วยสร้างมูลค่าส่งผลอย่างยิ่งต่อการบริหารองค์กรให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ประกอบกับสถานการณ์ในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงในหลากหลายด้าน ทั้งยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ขององค์กร เทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมถึงสถานการณ์ของโรคติดต่ออุบัติใหม่ ดังนั้น การพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน ควรมีการวางแผนและการพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ มีขั้นตอนที่ชัดเจนทั้งในระดับขององค์กร ผู้บริหารและบุคลากรในหน่วยงาน ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ ทักษะตามความสามารถหลักและความสามารถในตำแหน่งงานตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ๒. บุคลากรทุกสายงานได้รับการพัฒนาความรู้ ความสามารถ ทักษะที่จำเป็นอย่างสม่ำเสมอ ตามความต้องการของหน่วยงาน และสอดคล้องกับนโยบายขององค์กร ๓. มีการจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ ทันทสมัย สามารถเรียนรู้และพัฒนาได้ด้วยตนเอง ๔. ปรับเปลี่ยนแนวคิดและพฤติกรรมตามหลักจริยธรรม จรรยาบรรณ และค่านิยมขององค์กร ๕. ปรับเปลี่ยนแนวคิดและพฤติกรรมให้เป็นผู้ นำการเปลี่ยนแปลง ๖. พัฒนาคุณภาพการให้บริการของพนักงานประจำรถโดยสารอย่างมีคุณภาพ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. บุคลากรมีความรู้ ความสามารถ ทักษะ ตามความสามารถหลักและความสามารถในตำแหน่งงานตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ๒. บุคลากรทุกสายงานได้พัฒนาความรู้ ความสามารถ ทักษะที่จำเป็นอย่างสม่ำเสมอ ตามความต้องการของหน่วยงาน และสอดคล้องกับนโยบายขององค์กร

โครงการย่อยที่ ๑๖.๒ การฝึกอบรมตามการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management :PM)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ปัจจุบันองค์การนำระบบต่าง ๆ มาใช้ในการปฏิบัติงาน อาทิ หลักเกณฑ์การประเมิน (SE-AM) การบริหารเพื่อสร้างมูลค่าเชิง เศรษฐศาสตร์ (EVM) และการใช้ระบบบริหารจัดการ ทรัพยากร ภายในองค์กร (ERP) ความเสี่ยงควบคุมภายในค่านิยมหลักและ จริยธรรม/จรรยาบรรณขององค์การ เพื่อต่อต้านการทุจริต รวมทั้งด้านความปลอดภัยในการทำงาน จึงจำเป็นต้องมีการ พัฒนาการบริหารการปฏิบัติ เพื่อประสิทธิภาพในการทำงาน ใน รูปแบบการฝึกอบรมเป็นโครงการ/หลักสูตร (ภายในและ ภายนอก) สำหรับการบริหารผลการปฏิบัติงาน
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเพิ่มศักยภาพการดำเนินงานตามระบบต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อส่งเสริมให้พนักงานได้รู้วิธีป้องกันและระงับอัคคีภัยเพื่อ รองรับการเกิดสถานะฉุกเฉิน ๓. เพื่อให้องค์กร มีพนักงานที่สามารถทำงานได้อย่างเป็นระบบ และรู้วิธีเมื่อเกิดสถานะฉุกเฉิน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. พนักงานได้เพิ่มศักยภาพการดำเนินงานตามระบบต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. พนักงานได้รู้วิธีป้องกันและระงับอัคคีภัยเพื่อรองรับการเกิด สถานะฉุกเฉิน ๓. องค์กรมีพนักงานที่สามารถทำงานได้อย่างเป็นระบบและรู้ วิธีเมื่อเกิดสถานะฉุกเฉิน
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) พนักงานมีทักษะ ความรู้ ในสายงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ SE-AM EVM ERP และด้านความปลอดภัยในการทำงาน ผลลัพธ์ (Outcome) องค์กรได้พนักงานที่มีทักษะความรู้ตามสายงาน สามารถ ทำงานได้ตามเป้าหมาย
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๔.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานทุกระดับมีความทักษะความรู้ในทุกด้านที่ เกี่ยวข้องกับองค์กร
๘. ตัวชี้วัด	พัฒนาพนักงานรายบุคคลได้ไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ คน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

โครงการย่อยที่ ๑๖.๓ การฝึกอบรมตามแผนการพัฒนางานองค์การ (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) สำหรับการพัฒนางานองค์การ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อพัฒนาทักษะการบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ และกิจกรรมภายในองค์กรและตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมและรัฐบาล ๒. เพื่อส่งเสริมให้พนักงานได้มีกระบวนการจัดการความรู้และการจัดการนวัตกรรม ที่เข้าถึงได้ทั่วถึง ๓. เพื่อให้้องค์การ มีพนักงานที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลง
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. พนักงานได้พัฒนาทักษะการบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ และกิจกรรมภายในองค์กร และตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมและรัฐบาล ๒. พนักงานได้มีกระบวนการจัดการความรู้และการจัดการนวัตกรรมที่เข้าถึงได้ทั่วถึง ๓. ้องค์การมีพนักงานที่มีความสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลง
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) พนักงานมีทักษะ ความรู้ ในสายงานที่เกี่ยวข้อง ตามนโยบายขององค์กร กระทรวงคมนาคม และรัฐบาล ผลลัพธ์ (Outcome) ้องค์การได้พนักงานที่มีทักษะความรู้ตามสายงาน สามารถทำงานได้ตามเป้าหมาย
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๔.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานทุกระดับมีความทักษะความรู้ในด้านต่าง ๆ และสามารถนำมาพัฒนางานองค์การได้
๘. ตัวชี้วัด	พัฒนาพนักงานรายบุคคลได้ไม่ต่ำกว่า ๑,๕๐๐ คน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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 ๒๕๖๘														สพบ.
๒	กำหนดหลักสูตรอบรมภายในและภายนอก														
๓	ขออนุมัติหลักสูตร พร้อมค่าใช้จ่าย														
๔	ดำเนินการอบรมตามหลักสูตร														
๕	ประเมินผลการอบรม														
๖	ติดตามผลหลังการอบรม														

โครงการย่อยที่ ๑๖.๔ การฝึกอบรมตามแผนการพัฒนาศายอาชีพ (Career Development : CD)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การมีหน้าที่รับผิดชอบ ในการให้บริการรถโดยสาร ประจำทาง รับ-ส่ง ผู้ใช้บริการ ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล มีพนักงานจำนวน กว่า ๑๓,๐๐๐ คน มีตำแหน่งตามสายงาน จำนวน ๒๕ สายงาน จากจำนวนพนักงานและความ หลากหลายในสายงาน จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาความรู้ความสามารถให้ตรงตามตำแหน่ง และสายงาน เพื่อประสิทธิภาพในการทำงาน รวมทั้งการสืบทอดตำแหน่ง การ บริหารจัดการคนเก่ง การจัดการสายอาชีพในรูปแบบการ ฝึกอบรมเป็นโครงการ/หลักสูตร (ภายในและภายนอก) สำหรับการพัฒนาศายอาชีพ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อพัฒนาทักษะความรู้ให้กับพนักงานในทุกตำแหน่งและทุกสายงาน ๒. เพื่อส่งเสริมให้พนักงานได้พัฒนาตามสายงาน เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนตำแหน่ง ๓. เพื่อให้องค์การมีพนักงานทดแทนตำแหน่งที่ว่างได้
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. พนักงานได้พัฒนาทักษะความรู้ในทุกตำแหน่งและทุกสายงาน ๒. พนักงานได้พัฒนาตามสายงาน เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนตำแหน่ง ๓. องค์การ มีพนักงานทดแทนตำแหน่งที่ว่างได้
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) พนักงานมีทักษะ ความรู้ ในสายงานทั้งหลักสูตรภายในและหลักสูตรภายนอก ผลลัพธ์ (Outcome) องค์การได้พนักงานที่มีทักษะความรู้ตามสายงานสามารถทำงานได้ตามเป้าหมาย
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักพัฒนาบุคลากร
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๓.๕๖๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานทุกระดับมีความทักษะความรู้ในตำแหน่งและสายงานที่ปฏิบัติหน้าที่
๘. ตัวชี้วัด	พัฒนาพนักงานรายบุคคลได้ไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ คน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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 ๒๕๖๘														สพบ.
๒	กำหนดหลักสูตรอบรมภายในและภายนอก														
๓	ขออนุมัติหลักสูตร พร้อมค่าใช้จ่าย														
๔	ดำเนินการอบรมตามหลักสูตร														
๕	ประเมินผลการอบรม														
๖	ติดตามผลหลังการอบรม														

โครงการย่อยที่ ๑๖.๕ การอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับผู้บริหาร

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>นโยบายเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล (Digital Economy) ที่รัฐบาลได้สนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการปฏิรูปกระบวนการดำเนินงานและบริหารงาน เพื่อพัฒนากิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยนั้น ในการขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้าใจในหลักการการธรรมาภิบาลเทคโนโลยีสารสนเทศหรือ Information Technology Governance (ITG) ซึ่งเป็นแนวความคิดและกระบวนการที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าองค์กรมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสม อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>และประสิทธิผล คุ่มค่าการลงทุน และลดความเสี่ยงอันจะช่วยสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายที่องค์กรกำหนดไว้ โดยมีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศที่ครบวงจร (End-to-End) ตั้งแต่การวางแผนและการจัดการ การจัดหา การติดตั้งใช้งาน การส่งมอบ การให้บริการ การสนับสนุนและการติดตามประเมินผล ซึ่งผู้บริหารองค์กรเป็นผู้ที่มีบทบาทที่สำคัญในการธรรมาภิบาลเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยมีผู้บริหารระดับสูงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือ CIO (Chief Information Officer) เป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในการ จัดหาและให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเป็นไปตามกฎระเบียบแห่งองค์กรการที่ขสมก. ต้องการเป็นองค์กรดิจิทัลที่เข้มแข็ง ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญยิ่งคือการมีธรรมาภิบาลเทคโนโลยีสารสนเทศที่ดี ซึ่งในการดำเนินงาน ขององค์กรที่มีการใช้งานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างมาก จำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้บริหารจะต้องมีความรู้และเข้าใจเกี่ยวกับกรอบการดำเนินงานของการธรรมาภิบาลเทคโนโลยีสารสนเทศที่ดีหรือที่เป็นเลิศ (Good Practices หรือ Best Practices) ซึ่งจะนำไปสู่การสนับสนุนที่เข้มแข็งอันจะส่งผลให้ ขสมก. มีความรวดเร็วอย่างรวดเร็วก่อนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เพิ่มคุณค่าและสร้างความยั่งยืนในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศของ ขสมก. ในอนาคตในแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ ฉบับนี้ได้กำหนดให้มีการดำเนินการโครงการนี้ไว้ต่อเนื่อง ๕ ปี คือในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ถึง ๒๕๗๐</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<p>เพื่อให้ผู้บริหารมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการธรรมาภิบาลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ</p>
<p>๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ผู้บริหารของ ขสมก. มีความรู้ความเข้าใจในหลักการธรรมาภิบาลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ดี ๒. ผู้บริหารของ ขสมก. สามารถนำหลักการธรรมาภิบาลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ดีไปปฏิบัติจริง

รายการ	รายละเอียด
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีหลักสูตรอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับผู้บริหาร ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้บริหารของ ขสมก. สามารถนำหลักการธรรมาภิบาลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ดีไปปฏิบัติจริง
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๒๕๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ร้อยละของจำนวนบุคลากรที่ได้รับการเสริมทักษะ มีขีดความสามารถด้านดิจิทัลสูงขึ้น (มากกว่าร้อยละ ๘๐)
๘. ตัวชี้วัด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	ศึกษาและกำหนดความต้องการด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาบุคลากร	■													สทส.
๒	จัดหาหลักสูตร รายละเอียดเนื้อหา หรือสรรหาผู้เชี่ยวชาญมาจัดทำหลักสูตรเพื่อพัฒนาบุคลากร		■												
๓	จัดอบรมทักษะที่จำเป็นสำหรับผู้บริหาร			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
๔	วัดผลการเรียนรู้ทั้งก่อนและหลังการอบรมเพื่อพิจารณาปรับปรุงแผนการพัฒนาบุคลากร				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
๕	บันทึกข้อมูลผลการรับรองการผ่านหลักสูตรที่บุคลากรแต่ละคนได้รับ				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

โครงการย่อยที่ ๑๖.๖ การอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับผู้ปฏิบัติการ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>สมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Competency) คือทักษะความรู้ ความเข้าใจและ ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Literacy) ในการนำเครื่องมือ อุปกรณ์และเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น คอมพิวเตอร์ โทรศัพท์ แท็บเล็ต โปรแกรมคอมพิวเตอร์ และสื่อออนไลน์ เป็นต้นมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสื่อสารการปฏิบัติงาน และการทำงานร่วมกัน หรือใช้เพื่อพัฒนากระบวนการทำงานหรือระบบงานในองค์กรให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพโดยทักษะดังกล่าวครอบคลุมความสามารถ ๔ มิติประกอบด้วย การใช้ (Use) เข้าใจ (Understand) การสร้าง (create) และเข้าถึง (Access) เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเหมาะสมทั้งการค้นหาคัดกรอง วิเคราะห์ สังเคราะห์ จัดการ แบ่งปัน โดยไม่ละเมิดสิทธิผู้อื่น มีความรับผิดชอบปลอดภัย มีมารยาท ไม่ละเมิดกฎหมาย ดังนั้น “โครงการอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับผู้ปฏิบัติการ” จึงนับเป็นโครงการที่มีความสำคัญ ที่ ขสมก. ควรจัดให้มีทุกปี ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้บุคลากรมีสมรรถนะที่จำเป็นในการสื่อสารและปฏิบัติงานให้มีศักยภาพในแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ ฉบับนี้ได้กำหนดให้มีการดำเนินการโครงการนี้ไว้ ต่อเนื่อง ๕ ปี คือในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ถึง ๒๕๖๙ เพื่อให้บุคลากรของ ขสมก. มีความรู้ด้านดิจิทัลที่เกี่ยวข้องกับการทำงานและแนวโน้มเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคต และนำเทคโนโลยีดิจิทัลไปประยุกต์ใช้อย่างต่อเนื่อง</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>เพื่อให้บุคลากรของ ขสมก. มีความรู้ด้านดิจิทัลที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน และแนวโน้มเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคต</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. บุคลากรมีความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยและมีความสำคัญต่อ ขสมก. ๒. บุคลากรสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินงาน และการบริหารงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) มีหลักสูตรอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับผู้ปฏิบัติการ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้ปฏิบัติการของ ขสมก. สามารถนำหลักการธรรมาภิบาลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ดีไปปฏิบัติจริง</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	<p>สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ</p>

รายการ	รายละเอียด
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๖๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ร้อยละของจำนวนบุคลากรที่ได้รับการเสริมทักษะ มีขีดความสามารถด้านดิจิทัลสูงขึ้น (มากกว่าร้อยละ ๘๐)
๘. ตัวชี้วัด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	ศึกษาและกำหนดความต้องการด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาบุคลากร	■													สทส.
๒	จัดหาหลักสูตร รายละเอียดเนื้อหา หรือสรรหาผู้เชี่ยวชาญมาจัดทำหลักสูตรเพื่อพัฒนาบุคลากร		■												
๓	จัดอบรมทักษะที่จำเป็นสำหรับผู้บริหาร			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
๔	วัดผลการเรียนรู้ทั้งก่อนและหลังการอบรม เพื่อพิจารณาปรับปรุงแผนการพัฒนาบุคลากร			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
๕	บันทึกข้อมูลผลการรับรองการผ่านหลักสูตรที่บุคลากรแต่ละคนได้รับ			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๑๖.๗ การอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับบุคลากร
ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>ปัจจุบันเป็นยุคของดิจิทัลที่ทุกคนจำเป็นต้องมีความรู้ ทักษะ ความสามารถที่จะนำเอาเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ในการดำเนินงานให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุด โดยเฉพาะ บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่จำเป็นต้องเพิ่มสมรรถนะ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เนื่องจากจะต้องใช้หรือควบคุมหรือ พัฒนาระบบสารสนเทศให้เป็นไปอย่างราบรื่น รวมถึงการสร้าง หรือเก็บรวบรวมข้อมูล บางกลุ่มอาจทำหน้าที่ในการพัฒนา ซอฟต์แวร์ขึ้นมาใหม่ๆ ตามความต้องการและในการ ประมวลผลและอาจเปลี่ยนแปลงโปรแกรมที่มีอยู่แล้วให้ สอดคล้องตามความต้องการที่เปลี่ยนแปลงในโอกาสต่างๆ ในขณะที่เทคโนโลยีดิจิทัล มีความก้าวหน้าและเป็นส่วนหนึ่งใน วิถีชีวิตและการดำเนินงาน ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลง โครงสร้างรูปแบบกิจกรรมทาง เศรษฐกิจและกระบวนการผลิต การค้า การบริการและกระบวนการทางสังคม รวมทั้งการ ปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ทำให้ ชสมก. ต้องปรับตัวและ ปรับเปลี่ยนกระบวนการ ดำเนินงาน ดังนั้น “โครงการอบรม ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับบุคลากรด้านเทคโนโลยี สารสนเทศ” จึงนับเป็นโครงการที่มีความสำคัญ ที่ ชสมก. ควร จัดให้มีทุกปีทั้งนี้เพื่อให้บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ สามารถนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงาน เพื่อให้ ชสมก. สามารถตอบสนองต่อ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น อย่างรวดเร็วและต่อเนื่องในแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ ฉบับนี้ได้ กำหนดให้มีการดำเนินการโครงการนี้ไว้ ต่อเนื่อง ๕ ปี คือ ใน ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ถึง ๒๕๖๙ เพื่อให้บุคลากรด้าน เทคโนโลยี สารสนเทศของ ชสมก. มีทักษะเฉพาะด้านที่ เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานและสามารถ นำเทคโนโลยีดิจิทัลมา ประยุกต์ใช้ได้อย่างเหมาะสม</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<p>เพื่อให้บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของ ชสมก. มีทักษะ เฉพาะด้านที่ เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน</p>
<p>๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศมีความรู้เกี่ยวกับ เทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยและมีความสำคัญต่อ ชสมก. ๒. บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศสามารถปรับตัว และมี ทักษะในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการปฏิบัติ รวมถึง สามารถประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบสารสนเทศที่ สอดคล้องและเหมาะสมต่อการดำเนินงานของ ชสมก.

รายการ	รายละเอียด
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีหลักสูตรอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ผลลัพธ์ (Outcome) บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของ ขสมก. สามารถนำหลักการธรรมาภิบาลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ดีไปปฏิบัติจริง
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๑๕๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ร้อยละของจำนวนบุคลากรที่ได้รับการเสริมทักษะมีขีดความสามารถด้านดิจิทัลสูงขึ้น (มากกว่าร้อยละ ๘๐)
๘. ตัวชี้วัด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	หน่วยงานส่งผู้เข้าอบรมไม่ตรงตามคุณสมบัติ

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	ศึกษาและกำหนดความต้องการด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาบุคลากร	■													สทส.
๒	จัดหาหลักสูตร รายละเอียดเนื้อหา หรือสรรหาผู้เชี่ยวชาญมาจัดทำหลักสูตรเพื่อพัฒนาบุคลากร		■												
๓	จัดอบรมทักษะที่จำเป็นสำหรับผู้บริหาร			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
๔	วัดผลการเรียนรู้ทั้งก่อนและหลังการอบรมเพื่อพิจารณาปรับปรุงแผนการพัฒนาบุคลากร			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
๕	บันทึกข้อมูลผลการรับรองการผ่านหลักสูตรที่บุคลากรแต่ละคนได้รับ			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

กลยุทธ์ที่ ๓.๒ การพัฒนาระบบบริหารองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

โครงการที่ ๑๗ : โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก.

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความประสงค์จะพัฒนาระบบการจัดการของ ขสมก. เพื่อวิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถที่สอดคล้องกับการทำงานใหม่ที่ลดขั้นตอน ลดการทำงานด้วยระบบมือ (manual) ครอบคลุมการจัดการเดินรถ ตลอดจนการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชนด้วยระบบ CRM โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมและคุ้มค่าต่อการลงทุน เพื่อให้เกิดความพร้อมในทุกภาคส่วนขององค์กร และไม่ส่งผลกระทบต่อภารกิจขององค์กร ในการให้บริการประชาชน</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>๒.๑ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารการเดินรถโดยการประยุกต์ใช้ระบบไอซีทีเข้ามาสนับสนุนการวางแผน และการตัดสินใจของผู้บริหาร ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อลดการใช้เอกสาร และลดการนำเข้าข้อมูลด้วยระบบมือ (Manual) ที่อาจจะทำให้เกิดความผิดพลาดของการนำเข้าข้อมูล โดยเริ่มจากกระบวนการจัดทำเป้าหมายการเดินรถ ตารางการเดินรถ ตารางการปฏิบัติงานของพนักงานประจำรถโดยสาร การรายงานให้กับพนักงานประจำรถโดยสาร การตรวจสอบสภาพรถโดยสาร (ก่อนและหลังปฏิบัติการเดินรถ) การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง การปล่อยรถโดยสารจากท่า การกำกับและตรวจการเดินรถ (นายตรวจและสายตรวจ) การบริหารค่าโดยสาร การบริหารข้อมูลรถโดยสาร (รถของ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของนายตรวจ และสายตรวจ) รวมถึงระบบต้องสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศ ของ ขสมก. ในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ระบบ GPS ระบบ e-Ticket ระบบบริหารทรัพยากรองค์กร (ERP) ระบบบริหารบุคลากร ระบบอนุมัติสัญญา ระบบบริหารจัดการอยู่ ระบบงานคดี และรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศของหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบควบคุมการจ่ายเชื้อเพลิงของ ปตท. ระบบของกรมการขนส่งทางบกได้ เป็นต้น</p>

รายการ	รายละเอียด
	๒.๒ เพื่อให้ ขสมก. สามารถยกระดับการให้บริการประชาชน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพระบบ CRM ให้สามารถบริหารจัดการความสัมพันธ์กับประชาชนผู้สอบถามหรือผู้ร้องเรียนได้อย่างครบวงจร มีช่องทางในการติดต่อสื่อสารที่หลากหลาย เช่น ผ่านทางเว็บไซต์ของหน่วยงาน Web Chat E-Mail รวมถึง Social Media
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถขององค์การ ลดรายจ่ายและองค์การสามารถใช้เทคโนโลยียกระดับการให้บริการประชาชน ประชาชนสามารถติดต่อกับ ขสมก. ได้หลายช่องทาง
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีระบบเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก. ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) เพิ่มศักยภาพการเดินรถขององค์การ ลดรายจ่ายและองค์การสามารถใช้เทคโนโลยี ยกระดับการให้บริการประชาชน ประชาชนสามารถติดต่อกับ ขสมก. ได้หลายช่องทาง ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการ ขสมก.
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบลงทุน ๒๕.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถขององค์การ ลดรายจ่ายและองค์การสามารถใช้เทคโนโลยียกระดับการให้บริการประชาชน ประชาชนสามารถติดต่อกับ ขสมก. ได้หลายช่องทาง ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการ ขสมก. มีประชาชนใช้บริการ ขสมก. เพิ่มมากขึ้น
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่มี

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ดำเนินการปฏิบัติงานในงวด ๓	■	■	■									
ดำเนินการปฏิบัติงานในงวด ๔				■								
เริ่มรับประกันผลงาน เดือนที่ ๑					■							
เริ่มรับประกันผลงาน เดือนที่ ๒						■						
เริ่มรับประกันผลงาน เดือนที่ ๓							■					
เริ่มรับประกันผลงาน เดือนที่ ๔								■				
เริ่มรับประกันผลงาน เดือนที่ ๕									■			
เริ่มรับประกันผลงาน เดือนที่ ๖										■		
เริ่มรับประกันผลงาน เดือนที่ ๗											■	
เริ่มรับประกันผลงาน เดือนที่ ๘												■

โครงการที่ ๑๘ : โครงการยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารความเสี่ยง
โครงการย่อยที่ ๑๘.๑ การยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลที่ดีและการบริหารความเสี่ยง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีพันธกิจ วิสัยทัศน์ ค่านิยมและได้กำหนดยุทธศาสตร์องค์การมีเป้าหมายทั้งระยะยาวและระยะสั้นเพื่อนำองค์การไปสู่ภารกิจได้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ และสามารถพัฒนาองค์การไปสู่ความยั่งยืน ดังนั้น การกำกับดูแลที่ดีและการจัดการความเสี่ยง จึงเป็นตัวขับเคลื่อนหนึ่งในการนำองค์การให้บรรลุผลสำเร็จ รวมทั้ง เพื่อส่งเสริมและผลักดันให้้องค์การมีแนวทางบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร</p> <p>การกำกับดูแลที่ดีและสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงต้องเริ่มต้นจากการสร้างความรู้ความเข้าใจ ความตระหนักถึงเรื่องดังกล่าวและมุ่งเน้นให้เกิดการบูรณาการร่วมกัน สามารถดำเนินการควบคุม และบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ ให้สามารถเตรียมการเพื่อรองรับสิ่งที่ คาดว่าจะเกิดล่วงหน้าพร้อมรับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในอนาคต รวมถึง สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enables ของรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๗)</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารความเสี่ยง ๒. เพื่อให้ผู้อบรมพัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างทักษะในการนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานอันนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร ควบคู่กับการปฏิบัติงานจริง ให้เกิดเป็นวัฒนธรรม ๓. เพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติสนับสนุน ส่งเสริมการดำเนินการขององค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ มีความรู้ ความเข้าใจในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารความเสี่ยง ๒. ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติสามารถปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและสามารถบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในได้ ๓. ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ สามารถวิเคราะห์ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในหน่วยงานของตนเองได้ รวมถึงสามารถจัดการความเสี่ยงและควบคุมภายในอย่างเป็นระบบ ๔. ผู้อบรมสามารถนำประยุกต์ใช้กับการปฏิบัติงานของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

รายการ	รายละเอียด
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) สามารถบริหารจัดการและจัดทำรายงานที่เกี่ยวข้องได้ ผลลัพธ์ (Outcome) สนับสนุนให้องค์กรดำเนินการได้บรรลุวัตถุประสงค์
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความเข้าใจสามารถวิเคราะห์บริหารจัดการ จัดทำรายงานได้อย่างถูกต้องและสามารถนำไปทบทวนหรือ ปรับปรุงกระบวนการให้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ
๘. ตัวชี้วัด	ผู้เข้าอบรมมีความรู้ ความเข้าใจ ร้อยละ ๑๐๐ ของผู้อบรม
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การแต่งตั้งโยกย้ายพนักงานทำให้ต้องมีการอบรมทำความเข้าใจ อย่างต่อเนื่อง

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ
		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			■										สบส.
๒	จัดทำคำสั่งให้พนักงานเข้าอบรม				■									
๓	ดำเนินการจัดอบรม					■	■	■						
๔	สรุปรายงานผลการอบรม							■						
๕	ติดตามและประเมินประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติงานหลังจากการพัฒนา บุคลากร (๒ ช่วง)								■			■		

โครงการย่อยที่ ๑๘.๒ การพัฒนาระบบ Servicer point GRC

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีพันธกิจ วิสัยทัศน์ ค่านิยม และได้กำหนดยุทธศาสตร์องค์การมีเป้าหมายทั้งระยะยาวและระยะสั้น เพื่อนำองค์การไปสู่ภารกิจได้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้และสามารถพัฒนาองค์การไปสู่ความยั่งยืน ดังนั้น การกำกับดูแลที่ดีและการจัดการความเสี่ยง จึงเป็นตัวขับเคลื่อนหนึ่งในการนำพาองค์การให้บรรลุผลสำเร็จ รวมทั้ง เพื่อส่งเสริมและผลักดันให้องค์การมีแนวทางการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร</p> <p>การกำกับดูแลที่ดีและการจัดการความเสี่ยงในองค์การให้เป็นดิจิทัลและจัดการได้แบบอัตโนมัติ เป็นการสร้างความมั่นใจว่ากระบวนการในการดำเนินการเป็นไปตามข้อกำหนดและกฎหมาย รวมถึง บริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้จึงจำเป็นต้องมีเครื่องมือเพื่อสนับสนุนให้สามารถดำเนินการได้อย่างถูกต้อง และบริหารความเสี่ยงให้เหมาะสมได้อย่างต่อเนื่องรวมถึงตอบสนองหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enables ของรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๓)</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อกำหนดและตรวจสอบการดำเนินการตรงตามวัตถุประสงค์ขององค์การ ๒. เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงในรูปแบบต่าง ๆ และสามารถบริหารจัดการได้ตามนโยบายที่กำหนด ๓. เพื่อตรวจสอบให้มั่นใจว่าการดำเนินการขององค์การเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ระบบบริหารจัดการด้านกำกับควบคุมและจัดการความเสี่ยงแบบ Digital ๒. ลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการรายงานให้เป็นรูปแบบออนไลน์ ๓. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้าน IT และ Digital ที่ครอบคลุม Risk Lifecycle ๔. บริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย บริหารจัดการนโยบายต่าง ๆ ขององค์การ รวมถึง Compliance ที่ ครอบคลุมทั้งองค์การ ๕. การบริหารจัดการความเสี่ยง โดยการแสดงผลแบบ real time

รายการ	รายละเอียด
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) สามารถนำกิจกรรมในการทำ GRC แต่ละด้านมาบริหารอย่างเป็นระบบ ที่มี Master Data กลางเพียงชุดเดียวบน Cloud พร้อมกำหนด Workflow สำหรับแต่ละกิจกรรมอย่างชัดเจน ผลลัพธ์ (Outcome) การนำข้อมูลด้าน Governance Risk และ Compliance ประมวลผลแสดงข้อมูล เพื่อใช้ประกอบการบริหารและการตัดสินใจในการดำเนินการขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๓.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	นำระบบ Service point GRC มาใช้ในหน่วยงานเพื่อช่วยให้ องค์กรดำเนินงานได้อย่างถูกต้องและบริหารความเสี่ยงทุกด้านให้เหมาะสมได้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงตอบสนองหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enables ของรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๗)
๘. ตัวชี้วัด	สามารถนำระบบ Service point GRC มาใช้ในหน่วยงานตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่าง ขอบเขตงาน	■													สพส.
๒	จัดทำ TOR โดยใช้ผลการประเมิน การให้บริการบนหน้าเว็บไซต์และ ความครบถ้วนตาม พ.ร.บ. ที่ เกี่ยวข้องทั้งหมดในการจัดทำ		■												
๓	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ		■												
๔	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง			■	■										
๕	นำเสนอ ผอ.ก. เพื่ออนุมัติสั่งซื้อสิ่งจ้าง					■									
๖	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์					■									
๗	จัดทำสัญญา						■								
๘	ดำเนินการตรวจรับตามระเบียบพัสดุ							■	■	■	■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๑๘.๓ Risk month

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีพันธกิจ วิสัยทัศน์ ค่านิยม และได้กำหนดยุทธศาสตร์องค์การมีเป้าหมายทั้งระยะยาวและระยะสั้น เพื่อนำองค์การไปสู่ภารกิจได้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้และสามารถพัฒนาองค์การไปสู่ความยั่งยืน ดังนั้น การกำกับดูแลที่ดีและการจัดการความเสี่ยง จึงเป็นตัวขับเคลื่อนหนึ่งในการนำพาองค์การให้บรรลุผลสำเร็จ รวมทั้ง เพื่อส่งเสริมและผลักดันให้องค์การมีแนวทางการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร</p> <p>การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในต้องเริ่มจากการสร้างความรู้ ความเข้าใจสร้างวัฒนธรรมภายในองค์กร สร้างความตระหนักถึงเรื่องดังกล่าว ให้บุคลากรทุกกลุ่มได้รับรู้และเข้าใจ มุ่งเน้นให้เกิดการบูรณาการร่วมกัน ไปสู่เป้าหมายขององค์การที่กำหนด รวมถึง สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enables ของรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๗)</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้ผู้เข้ามีความรู้ความเข้าใจเรื่องการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ๒. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้พัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างทักษะในการวิเคราะห์ความเสี่ยง สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานอันนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร ควบคู่กับการปฏิบัติงานจริง ให้เกิดเป็นวัฒนธรรม ๓. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้มีส่วนร่วม ในการสนับสนุนส่งเสริมการดำเนินการขององค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ มีความรู้ความเข้าใจ ในเรื่องการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ๒. ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ สามารถปฏิบัติงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ สามารถวิเคราะห์ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในหน่วยงานของตนเอง รวมถึงสามารถจัดการความเสี่ยงและควบคุมภายในอย่างเป็นระบบ ๔. ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ สามารถนำประยุกต์ใช้กับการปฏิบัติงานของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

รายการ	รายละเอียด
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีช่องทางการเรียนรู้การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในร่วมกัน ผลลัพธ์ (Outcome) เกิดเป็นค่านิยม ในการเรียนรู้การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในร่วมกัน Teamwork and Alliance การทำงานเป็นทีมและสร้างเครือข่าย ทุกมิติ และ Active Learning มุ่งมั่นเรียนรู้และพัฒนา เพื่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมขององค์กรในการสนับสนุนการดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ มีความรู้ ความเข้าใจ สามารถวิเคราะห์บริหารจัดการ จัดทำรายงานได้อย่างถูกต้อง และสามารถนำผลไปทบทวนหรือปรับปรุงกระบวนการให้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ
๘. ตัวชี้วัด	ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้มีความพึงพอใจ ร้อยละ ๑๐๐
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ยังไม่ให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ทำให้ต้องมีการทำความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมขององค์กร

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	อนุมัติโครงการร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้พร้อมค่าใช้จ่าย		■												ส.ส.
๒	จัดทำแผนโครงการกิจกรรม			■											
๓	ดำเนินการร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้				■	■									
๔	สรุปแนวคิดเห็นและปัญหาของการดำเนินงานการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน						■		■		■				
๕	ติดตามและประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน							■		■		■			
๖	สรุปผลการดำเนินงานเสนอ ผอ.ก.						■		■		■		■		

กลยุทธ์ที่ ๓.๓ การยกระดับศักยภาพขององค์กรด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี

โครงการที่ ๑๙ : โครงการดูแลบำรุงรักษาทรัพยากรเทคโนโลยี

โครงการย่อยที่ ๑๙.๑ การจ้างบำรุงรักษาและการซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์ระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อต่อสัญญาการว่าจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์ระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย ซึ่งจะครบกำหนดอายุสัญญาการว่าจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้การใช้งานบริการระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายหลักระบบรักษาความปลอดภัยเครือข่ายและระบบเครือข่ายขององค์การเป็นไปอย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ ๒. เพื่อเป็นการป้องกันความชำรุดเสียหายต่ออุปกรณ์ระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและระบบเครือข่าย ซึ่งเป็นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์สำหรับการให้บริการระบบสารสนเทศต่าง ๆ ที่สำคัญขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบฐานข้อมูล ที่ติดตั้งบนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และใช้บริการระบบเครือข่ายได้อย่างปลอดภัยสูง และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ไม่เกิดความขัดข้องในการทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) องค์การมีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และอุปกรณ์เครือข่ายใช้งานอย่างต่อเนื่อง ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้งานระบบฐานข้อมูลที่ติดตั้งบนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และใช้งานระบบเครือข่ายได้อย่างเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ปลอดภัยไม่เกิดความขัดข้องในการทำงานขององค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๕.๐๕๓ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานสามารถใช้งานระบบฐานข้อมูล ที่ติดตั้ง บนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และใช้งานระบบเครือข่าย ได้อย่างเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ปลอดภัย ไม่เกิดความขัดข้องในการทำงานขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และใช้งานระบบเครือข่าย ได้อย่างเกิดประสิทธิภาพประมวลผลข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายได้อย่างแม่นยำและปลอดภัย
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๒ การจ้างบริการบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากระบบฐานข้อมูลขององค์การที่สำคัญ และยังมีระบบสารสนเทศเดิมบางส่วนที่ยังมีการใช้งาน ซึ่งไม่ได้ใช้งานในระบบบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning: ERP) โดยต้องมีผู้ที่มีความรู้ความชำนาญเฉพาะทางและประสบการณ์ ในการดูแล ตรวจสอบจึงจำเป็นต้องต่อสัญญาการจ้างบริการบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์เพื่อไว้ใช้งานในระบบสารสนเทศขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อใช้งานจากระบบฐานข้อมูลขององค์การที่สำคัญ และยังมีระบบสารสนเทศ (Application) บางส่วน ที่ยังมีการใช้งานและไม่มีอยู่ในระบบบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning: ERP) โดยต้องมีผู้ที่มีความรู้ความชำนาญเฉพาะทางและประสบการณ์ ในการดูแลตรวจสอบบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และระบบงานที่ติดตั้งบนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Database Server)
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบฐานข้อมูล ที่ติดตั้ง บนเครื่องคอมพิวเตอร์ แม่ข่าย (Database Server) ได้อย่างเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ไม่เกิดความขัดข้องในการทำงานขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) องค์การมีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Database Server) ใช้งานกับระบบฐานข้อมูลขององค์การ ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้งานระบบฐานข้อมูล ที่ติดตั้งบนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Database Server) ได้อย่างเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ไม่เกิดความขัดข้องในการทำงานขององค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๕.๗๒๑ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานสามารถใช้งานระบบฐานข้อมูล ที่ติดตั้งบนเครื่องคอมพิวเตอร์ แม่ข่าย (Database Server) ได้อย่างเกิดประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อ การทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Database Server) ได้อย่างเกิดประสิทธิภาพ ประมวลผลข้อมูลในระบบฐานข้อมูลได้อย่างแม่นยำ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๓ การจ้างบำรุงรักษาเว็บไซต์ขององค์การ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ดำเนินการ ตามแผนการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ซึ่งกำหนดให้ ขสมก. ดำเนิน โครงการพัฒนาเว็บไซต์ และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเป็นตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ เพื่อปรับปรุงระบบ เว็บไซต์ให้มีรูปแบบ ตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ ๒.๐ และปรับปรุงเว็บไซต์ให้มีรูปแบบที่ทันสมัย มีเนื้อหาที่เป็น ปัจจุบัน รวมถึงมีระบบอินทราเน็ตกับระบบเว็บไซต์ไว้เป็นระบบปฏิบัติการเดียวกัน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดูแลและบำรุงรักษา</p> <p>ดังนั้น ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องบำรุงรักษาระบบเว็บไซต์เพื่อให้ระบบสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กร</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อบำรุงรักษาระบบเว็บไซต์ให้ระบบสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. สามารถสื่อสารภาพลักษณ์ที่ดี สอดคล้องกับอัตลักษณ์และภารกิจของ ขสมก.
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ผู้รับบริการสามารถเข้าถึงบริการได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ๒. เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ การบริหารจัดการองค์กร ๓. สร้างนวัตกรรมและส่งเสริมภาพลักษณ์ ขององค์กร
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) มีการบำรุงรักษาระบบเว็บไซต์ขององค์การ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) ระบบเว็บไซต์ขององค์การสามารถทำงานได้ตามปกติและมีเสถียรภาพ</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๐๖๖ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ระบบเว็บไซต์สามารถใช้งานได้ตามปกติ (ระดับความพึงพอใจมากกว่า ๓.๕๐ จาก ๕ คะแนน)
๘. ตัวชี้วัด	สามารถบำรุงรักษาเว็บไซต์ขององค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่าง ขอบเขตงาน (TOR)		■												
๓	จัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR)			■											
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ			■											
๕	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง				■										
๖	นำเสนอผู้มีอำนาจอนุมัติสั่งซื้อสั่งจ้าง					■									
๗	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์						■								
๘	จัดทำสัญญา								■						
๙	ติดตามและประเมินผล									■					

โครงการย่อยที่ ๑๙.๔ การจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์จอภาพตั้งโต๊ะ
ผู้ร่วมประชุมและอุปกรณ์ขยายสัญญาณภาพห้องประชุม

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากอายุสัญญาณการว่าจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์จอภาพตั้งโต๊ะผู้ร่วมประชุมและอุปกรณ์ขยายสัญญาณภาพห้องประชุมที่ติดตั้งภายในห้องประชุมรถเมล์มหานคร ซึ่งจะครบกำหนดอายุสัญญาณการว่าจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ เพื่อให้สามารถใช้งานระบบงานประชุมขององค์การได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ พร้อมกับเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดความชำรุดเสียหาย ต่ออุปกรณ์จอภาพตั้งโต๊ะผู้ร่วมประชุมและอุปกรณ์ ขยายสัญญาณภาพห้องประชุมขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้สามารถใช้งานระบบงานประชุมขององค์การได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ พร้อมกับเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดความชำรุดเสียหาย ๒. เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดความชำรุดเสียหายต่ออุปกรณ์จอภาพตั้งโต๊ะผู้ร่วมประชุมและอุปกรณ์ขยายสัญญาณภาพห้องประชุม
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผู้บริหารและพนักงานสามารถใช้งานระบบงานประชุม ได้อย่างเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ไม่เกิดความเสียหายต่อระบบงานประชุมขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีอุปกรณ์จอภาพตั้งโต๊ะผู้ร่วมประชุมและอุปกรณ์ขยายสัญญาณภาพห้องประชุม ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) มีอุปกรณ์จอภาพตั้งโต๊ะผู้ร่วมประชุมและอุปกรณ์ขยายสัญญาณภาพห้องประชุม ใช้งาน ที่สามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๐๗๔ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีอุปกรณ์จอภาพตั้งโต๊ะผู้ร่วมประชุมและอุปกรณ์ขยายสัญญาณภาพห้องประชุม ใช้งาน ที่สามารถ ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อการประชุมขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบงานประชุมขององค์การได้
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๕ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์เก็บข้อมูลจราจร
ทางคอมพิวเตอร์ (Log Management)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	พระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้กำหนดให้องค์กรต่าง ๆ ต้องดำเนินการจัดเก็บรักษาข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log File) เพื่อให้เป็นพยานหลักฐานในการแกะรอย สืบหาผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ องค์กรได้จัดซื้ออุปกรณ์เก็บรักษาข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Management) ซึ่งใกล้จะครบกำหนดอายุสัญญาการรับประกันการใช้งานอุปกรณ์จึงเห็นควรต่ออายุสัญญาจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์เก็บรักษาข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Management) ไว้ใช้งานอย่างต่อเนื่อง
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้เป็นพยานหลักฐานในการแกะรอย สืบหาผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ ขสมก. ๒. เพื่อรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศภายใน ขสมก. ให้มีความมั่นคงปลอดภัยมากขึ้น ๓. เพื่อมีแนวทางชัดเจนในการดำเนินการด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และมีมาตรฐานง่ายต่อการตรวจสอบ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์กรมีอุปกรณ์เก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Management) ในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศมากขึ้น
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) องค์กรมีอุปกรณ์เก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Management) ใช้งานอย่างต่อเนื่อง</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) องค์กรมีอุปกรณ์เก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Management) ที่มีประสิทธิภาพ เก็บข้อมูลการใช้งานด้านสารสนเทศของพนักงาน</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๕๐๔ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	สามารถใช้งานอุปกรณ์เก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Management) ได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อการทำงานขององค์กร
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้อุปกรณ์เก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Management) ในการบันทึกข้อมูลการใช้งานสารสนเทศของพนักงานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๖ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมอุปกรณ์

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การได้จัดซื้อเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมอุปกรณ์ จำนวน ๑ เครื่อง ซึ่งจะครบกำหนดอายุสัญญาการรับประกัน จึงเห็นควรต่ออายุสัญญาจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมอุปกรณ์ ไว้ใช้พิมพ์รายงานร่วมกับระบบงานสารสนเทศขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อพิมพ์รายงานระบบงานสารสนเทศขององค์การได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพตลอดเวลา ๒. เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการพิมพ์รายงานระบบสารสนเทศต่าง ๆ ขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การสามารถใช้งานเครื่องพิมพ์ Line Printer พิมพ์รายงานระบบสารสนเทศได้อย่างรวดเร็วมีประสิทธิภาพตลอดเวลา ไม่เกิดผลกระทบต่อการให้บริการพิมพ์รายงานระบบสารสนเทศต่าง ๆ ขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) องค์การมีเครื่องพิมพ์ Line Printer ใช้งานอย่างต่อเนื่อง ผลลัพธ์ (Outcome) องค์การใช้งานเครื่องพิมพ์ Line Printer พิมพ์รายงานระบบสารสนเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพตลอดเวลา
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๐๖๕ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีเครื่องพิมพ์ Line Printer ไว้ใช้พิมพ์รายงานระบบสารสนเทศได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพตลอดเวลา ไม่เกิดผลกระทบต่อการพิมพ์รายงานระบบสารสนเทศต่าง ๆ ขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานเครื่องพิมพ์ Line Printer พิมพ์รายงานระบบสารสนเทศได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพตลอดเวลา ไม่เกิดผลกระทบต่อการพิมพ์รายงานระบบสารสนเทศต่าง ๆ ขององค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๗ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบสนับสนุนการทำงาน
และรักษาความปลอดภัยห้อง Data Center

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ ได้ดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อรองรับการทำงานและสามารถให้บริการระบบสารสนเทศได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ รองรับการปฏิบัติตามข้อกำหนดภายใต้โครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศ (CII) ว่าด้วยความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ๒๕๖๒ ซึ่งอุปกรณ์ที่องค์การได้ติดตั้งและใช้งานอยู่ในห้อง Data Center ได้สิ้นสุดสัญญาการรับประกันอุปกรณ์ อาจเกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การได้
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อเป็นการสนับสนุนการทำงานของอุปกรณ์ระบบทำงานและรักษาความปลอดภัยภายในห้อง Data Center ให้มีประสิทธิภาพตลอดเวลา ๒. เพื่อการรักษาความปลอดภัยของห้อง Data Center ให้เป็นไปตามมาตรฐาน สามารถสนับสนุนการทำงานของคอมพิวเตอร์แม่ข่าย อุปกรณ์เครือข่าย อุปกรณ์ป้องกันภัยคุกคามไซเบอร์ และอุปกรณ์สารสนเทศต่าง ๆ ที่อยู่ในห้อง Data Center ให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายและผลกระทบต่อการทำงานของระบบสารสนเทศต่าง ๆ ขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การสามารถใช้งานระบบสนับสนุนการทำงานและรักษาความปลอดภัยห้อง Data Center ได้ อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ หากเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด สามารถลดความเสียหายต่อระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและเครือข่ายขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) องค์การมีระบบสนับสนุนการทำงานและรักษาความปลอดภัยห้อง Data Center ใช้งาน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้งานระบบสนับสนุนการทำงานและรักษาความปลอดภัยห้อง Data Center ได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๘๒๑ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีระบบสนับสนุนการทำงานและรักษาความปลอดภัยห้อง Data Center ใช้งาน มีความปลอดภัย ป้องกันความเสียหายต่อระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และอุปกรณ์เครือข่ายขององค์การ

รายการ	รายละเอียด
๘. ตัวชี้วัด	องค์การสามารถใช้งานระบบสนับสนุนการทำงานและรักษาความปลอดภัยห้อง Data Center ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๘ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง
จำนวน ๖๐๐ เครื่อง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากองค์การได้จัดซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง ซึ่งจะครบกำหนดอายุสัญญาการรับประกันในการใช้งานเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศมีความจำเป็นต้องขออนุมัติต่อสัญญาจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงเป็นระยะเวลา ๑ ปี
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อให้องค์การสามารถใช้งานเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ไม่ให้เกิดความเสียหายกับการทำงานระบบสารสนเทศต่าง ๆ ขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผู้บริหารและพนักงานสามารถใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ที่อยู่ในโครงการได้อย่างเกิดประสิทธิภาพสูงสุดไม่เกิดความขัดข้องในการทำงานขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) พนักงานมีคอมพิวเตอร์เพียงพอต่อการใช้งานขององค์การ ผลลัพธ์ (Outcome) มีเครื่องคอมพิวเตอร์ใช้งานสำหรับองค์การที่สามารถใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีความขัดข้องต่อการปฏิบัติงาน
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๒.๘๒๕ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงให้พนักงานสามารถใช้งานได้ อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพไม่เกิดความเสียหายต่อการทำงาน ขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงทำงานระบบ สารสนเทศขององค์การได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๙ การจ้างบริการบำรุงรักษาระบบบริหารจัดการทรัพยากร ชสมก.
(ERP) พร้อม License

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ชสมก.) ได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning: ERP) มาใช้ในการดำเนินงานปัจจุบัน เพื่อให้ระบบมีสภาพพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา รองรับการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง รองรับการพัฒนาปรับปรุงระบบให้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้งาน และรองรับแผนและนโยบาย
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อต่ออายุลิขสิทธิ์ (License) ระบบ ERP ให้ครอบคลุมสิทธิการใช้งาน ๒. เพื่อการบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลและซอฟต์แวร์ที่ติดตั้งในส่วน of ระบบพัฒนา (DEV) และระบบทดสอบ (QAS) ๓. เพื่อบำรุงรักษาระบบบริหารจัดการทรัพยากร(ERP) ให้รองรับการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ๔. เพื่อสนับสนุนให้ระบบสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๕. เพื่อองค์การสามารถให้บริการระบบสารสนเทศได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ ๖. เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. พนักงานสามารถใช้งานระบบการจัดการทรัพยากร(ERP) ได้อย่างต่อเนื่อง ๒. ระบบสามารถ Run บนเครื่องแม่ข่ายได้และทำงานร่วมกับระบบอื่นภายในองค์กรได้
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. พนักงานสามารถใช้งานระบบการจัดการทรัพยากร(ERP) ได้อย่างต่อเนื่อง ๒. ระบบมีเสถียรภาพ <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. ระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ๒. รองรับการพัฒนาปรับปรุงระบบในอนาคต
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๒๐.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง

รายการ	รายละเอียด
๘. ตัวชี้วัด	๑. สามารถใช้งานระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ๒. ระบบสามารถ Run บนเครื่องแม่ข่ายได้และทำงานร่วมกับระบบอื่นภายในองค์กรได้อย่างต่อเนื่องๆ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ
		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	■												สทส.
๒	ดำเนินการตรวจรับ		■											

โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๐ การเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การมีความประสงค์ขออนุมัติเช่าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์รวมอุปกรณ์ต่อพ่วงพร้อมติดตั้ง เพื่อทดแทนเครื่องคอมพิวเตอร์ชุดเดิม ที่มีอายุการใช้งานมานานกว่า ๗ ปี ซึ่งมีสภาพเสี่ยงต่อการชำรุดบกพร่องของเครื่องและอุปกรณ์จึงจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีประสิทธิภาพระบบ มีความทันสมัย ใช้ในงานระบบสารสนเทศขององค์การ และเพื่อให้การปฏิบัติงานของพนักงานองค์การมีประสิทธิภาพ พร้อมกับยกระดับการทำงานในระบบสารสนเทศต่าง ๆ ขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อสนับสนุนงานระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) และระบบสารสนเทศขององค์การให้มีประสิทธิภาพเกิดการพัฒนาระบบให้มีความทันสมัย และก้าวทันเทคโนโลยีปัจจุบัน ๒. เพื่อให้พนักงานขององค์การสามารถปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการดำเนินการต่าง ๆ ขององค์การ ตลอดจนมีเครื่องคอมพิวเตอร์สนับสนุนการทำงาน มีอุปกรณ์ประมวลผลและจัดเก็บข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การมีเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย มาทดแทนของเดิมที่ล้าสมัย มีความชำรุดบกพร่องเพื่อนำมาใช้งานกับระบบสารสนเทศขององค์การ ให้ประมวลผลได้อย่างถูกต้องและแม่นยำ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง ใช้งานสำหรับองค์การ ผลลัพธ์ (Outcome) มีเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย ใช้งานสำหรับองค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๓.๔๕๓ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง ที่ทันสมัยเพียงพอต่อการใช้งานกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานสารสนเทศขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	พนักงานขององค์การสามารถทำงานระบบสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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 ๑๙	■												สทส.
๒	ตรวจรับงวด ๒๐		■											
๓	ตรวจรับงวด ๒๑			■										
๔	ตรวจรับงวด ๒๒				■									
๕	ตรวจรับงวด ๒๓					■								
๖	ตรวจรับงวด ๒๔						■							
๗	ตรวจรับงวด ๒๕							■						
๘	ตรวจรับงวด ๒๖								■					
๙	ตรวจรับงวด ๒๗									■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๒๘										■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๒๙											■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๓๐												■	

โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๑ การเข้าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS + MPLS กปด.

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากสัญญาเช่าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS จะครบกำหนดอายุสัญญาจึงเห็นควรต่อสัญญาเช่าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS ไว้ใช้งานระบบงานสารสนเทศขององค์การ สามารถสื่อสารข้อมูลระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถ และกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้ระบบงานสารสนเทศขององค์การสามารถสื่อสารข้อมูลระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถ กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถต่าง ๆ ๒. เพื่อให้สถานที่ติดตั้ง DR Server (DR Site) ของ ขสมก. สามารถให้บริการสื่อสารข้อมูลได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพตลอดเวลา มีความปลอดภัยสูงไม่เกิดผลกระทบต่อการให้บริการระบบสารสนเทศขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การสื่อสารข้อมูลระบบสารสนเทศระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถ กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถและสถานที่ติดตั้ง DR Site ของ ขสมก. สามารถสื่อสารข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยสูง ไม่เกิดความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูล
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>องค์การมีระบบสื่อสารข้อมูลสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS ใช้งาน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>องค์การมีระบบสื่อสารข้อมูลสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS สามารถสื่อสารข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยสูง ไม่เกิดความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูล</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑.๒๑๕ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ระบบสารสนเทศขององค์การ สามารถสื่อสารข้อมูลระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถ กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ และสถานที่ติดตั้ง DR Site ของขสมก. สามารถสื่อสารข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยสูง ไม่เกิดความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูล
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS ได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๑๒ การเข้าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีความประสงค์ดำเนินการเข้าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN เพื่อทดแทนอุปกรณ์เดิมที่มีอายุการใช้งานมานาน มีสภาพเสี่ยงต่อการชำรุดบกพร่องของเครื่องและอุปกรณ์ รวมถึงสนับสนุนผลิตภัณฑ์จากบริษัทผู้ผลิต ชสมก. จึงมีความจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอกมาทดแทนของเดิม เพื่อความมั่นคง และปลอดภัยจากการทำงานเมื่ออยู่ภายนอกองค์การได้ โดยไม่จำเป็นต้องอยู่ในองค์การ และไม่ให้เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN ทดแทนของเดิมตามที่มีการชำรุดและล้าสมัย ประกอบกับมี License ไม่เพียงพอต่อการใช้งานในปัจจุบัน ๒. เพื่อให้สามารถทำงานระบบสารสนเทศ ขององค์การรวมถึงระบบ ERP จากภายนอกองค์การได้ โดยผ่านอุปกรณ์ SSL VPN ที่มีความปลอดภัยสูง สามารถทำงานได้ตลอดเวลาไม่เว้นวันหยุด และไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบาย
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อให้สามารถทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ รวมถึงระบบ ERP จากภายนอกองค์การได้โดยผ่านอุปกรณ์ SSL VPN ที่มีความปลอดภัยสูง สามารถทำงานได้ตลอดเวลาไม่เว้นวันหยุด และไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบาย
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) จัดหาอุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) ได้รับอุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN สามารถทำงานได้ตลอดเวลาไม่เว้นวันหยุด และไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบาย</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๘๘๒ ล้านบาท

รายการ	รายละเอียด
๗. เป้าหมาย	ได้รับอุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN สามารถทำงานได้ตลอดเวลาไม่เว้นวันหยุด และไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์กร ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบาย
๘. ตัวชี้วัด	สามารถเข้าใช้อุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงานจากภายนอก SSL VPN
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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 ๒๐	■													สทส.
๒	ตรวจรับงวด ๒๑		■												
๓	ตรวจรับงวด ๒๒			■											
๔	ตรวจรับงวด ๒๓				■										
๕	ตรวจรับงวด ๒๔					■									
๖	ตรวจรับงวด ๒๕						■								
๗	ตรวจรับงวด ๒๖							■							
๘	ตรวจรับงวด ๒๗								■						
๙	ตรวจรับงวด ๒๘									■					
๑๐	ตรวจรับงวด ๒๙										■				
๑๑	ตรวจรับงวด ๓๐											■			
๑๒	ตรวจรับงวด ๓๑												■		

โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๓ การเช่าอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การได้เช่าอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management) ไว้ใช้งานการให้บริการระบบหมายเลข IP Address ขององค์การ เพื่อการใช้งานอย่างต่อเนื่อง จึงต่อสัญญาเช่าอุปกรณ์บริหารและจัดการ ต่อเนื่องจากสัญญาเดิมซึ่งใกล้จะครบกำหนดอายุสัญญาเช่าใช้แล้ว
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้การบริการระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย พร้อมกับระบบสารสนเทศขององค์การสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ มีความมั่นคงปลอดภัยทางด้านระบบเครือข่าย ๒. เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายกับการให้บริการระบบหมายเลข IP Address ขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management) ได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ คอมพิวเตอร์ขององค์การ มีการบริหารจัดการหมายเลข IP Address
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management) ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้งานอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management) ของ ขสมก. ได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพไม่เกิดความขัดข้องต่อการทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ คอมพิวเตอร์ขององค์การมีการบริหารจัดการหมายเลข IP Address
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๙๙๖ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	คอมพิวเตอร์ขององค์การมีระบบบริหารและจัดการ (IP Address Management)
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบบริหารและจัดการ (IP Address Management) ได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๑๔ การเข้าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย (Switch)
จำนวน ๒๘ ชุด พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้ติดตั้งอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายภายในสำนักงานใหญ่และเขตการเดินรถที่ ๑-๘ เพื่อรองรับการใช้งานระบบสารสนเทศขององค์การในการให้บริการแก่พนักงาน โดยอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันมีอายุการใช้งานมากกว่า ๘ ปี อุปกรณ์ดังกล่าวผู้ผลิตเจ้าของผลิตภัณฑ์ได้สิ้นสุดการสนับสนุนการซ่อมบำรุงกับอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายที่องค์การใช้อยู่ในปัจจุบัน ประกอบกับองค์การได้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครือข่ายเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับระบบสารสนเทศที่นำมาใช้ ในการปฏิบัติงาน รวมถึงในอนาคตที่จะต้องมีการเพิ่มจำนวนอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และระบบสารสนเทศต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของพนักงาน ตามนโยบายของรัฐบาลที่ให้หน่วยงานของรัฐปรับเปลี่ยนไปสู่องค์กรดิจิทัล สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศจึงมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายภายในองค์การที่ใช้งานอยู่
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย สำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การระหว่างสำนักงานใหญ่และเขตการเดินรถที่ ๑-๘ ทดแทนอุปกรณ์เดิมที่ชำรุดและล้าสมัย ๒. เพื่อให้การใช้งานระบบเครือข่ายขององค์การเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายและรองรับระบบสารสนเทศในปัจจุบัน จึงมีความจำเป็นในการจัดหาอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายจำนวน ๒๘ ชุด พร้อมติดตั้ง
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ระบบเครือข่ายขององค์การสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดผลกระทบต่อความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูลระบบสารสนเทศขององค์การ ไม่เกิดความเสียหายต่องานขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การใช้งาน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายที่ทันสมัย สามารถสื่อสารข้อมูลสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑.๖๒๐ ล้านบาท

รายการ	รายละเอียด
๗. เป้าหมาย	มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมต่อสัญญาณเครือข่ายขององค์การ ที่ทันสมัยเพียงพอต่อการใช้งานกับงานสารสนเทศขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	ระบบเครือข่ายขององค์การสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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 ๑๕	■												สทส.
๒	ตรวจรับงวด ๑๖		■											
๓	ตรวจรับงวด ๑๗			■										
๔	ตรวจรับงวด ๑๘				■									
๕	ตรวจรับงวด ๑๙					■								
๖	ตรวจรับงวด ๒๐						■							
๗	ตรวจรับงวด ๒๑							■						
๘	ตรวจรับงวด ๒๒								■					
๙	ตรวจรับงวด ๒๓									■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๒๔										■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๒๕											■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๒๖												■	

โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๕ การเข้าใช้บริการระบบ Leased Line Internet และระบบ Wi-Fi พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีความประสงค์เข้าใช้ระบบ Leased Line Internet และระบบ Wi-Fi พร้อมติดตั้ง เพื่อให้การใช้งานระบบ Internet ขององค์การสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพไม่เกิดความเสียหาย ต่อองค์การ ประกอบกับปัจจุบันมีการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตชนิดไร้สายเพิ่มมากขึ้น และองค์การมีการใช้งานโปรแกรมประชุมออนไลน์โดยใช้สัญญาณ Internet Wi-Fi ในการประสานงานและรับนโยบายต่าง ๆ ร่วมกับ หน่วยงานภายใน และภายนอก รวมถึงกระทรวงคมนาคม
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานขององค์การใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตและระบบอินเทอร์เน็ตชนิดไร้สายที่มีคุณภาพสามารถใช้งานได้ดี มีประสิทธิภาพ เนื่องจากระบบอินเทอร์เน็ตเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศระหว่างองค์การทั้งภายในและหน่วยงานภายนอก ๒. เพื่อให้องค์การได้ใช้งานโปรแกรมประชุม ออนไลน์โดยใช้สัญญาณ Internet Wi-Fi ในการประสานงาน และรับนโยบายต่าง ๆ ร่วมกับ หน่วยงานภายในและภายนอก ซึ่งปัจจุบันเทคโนโลยีมีความก้าวหน้าและทันสมัยมากขึ้น
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผู้บริหารและพนักงานสามารถใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตที่มีคุณภาพสามารถใช้ในการทำงานได้ดีมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องในการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ผู้บริหารและพนักงานมีระบบอินเทอร์เน็ตใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตที่มีคุณภาพ สามารถใช้ในการทำงานได้ดี มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องในการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตขององค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑.๒๕๗ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ผู้บริหารและพนักงานมีระบบอินเทอร์เน็ตใช้งาน สามารถใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตที่มีคุณภาพ สามารถใช้ในการทำงานได้ดีมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องในการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตขององค์การ สามารถติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานภายนอกได้
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๑๖ การเช่าเครื่อง Face Scan จำนวน ๔๘ เครื่อง
และเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) พร้อมติดตั้ง

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 ซึ่งจะครบกำหนดอายุสัญญาเช่าใช้ในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเป็นการลดใช้กระดาษขององค์การ โดยการใช้เครื่องสแกนใบหน้าในการบันทึกระบบเวลาทำงานเข้าและออกของพนักงาน มีความแม่นยำในการบันทึกเวลาสามารถประมวลผลเข้าระบบการทำงานของพนักงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อเป็นการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบสแกนใบหน้าในการบันทึกระบบเวลาทำงานเข้าและออกขององค์การได้ตลอดเวลา เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถประมวลผลเข้าการทำงาน of พนักงานได้
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีเครื่อง Face Scan ใช้งานได้เพียงพอสำหรับพนักงานทั้งองค์การ ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้เครื่อง Face Scan ใช้งานบันทึกระบบเวลาทำงานเข้าและออกของพนักงานองค์การได้ตลอดเวลา เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถประมวลผลเข้าการทำงาน of พนักงานได้
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๗๘๘ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีเครื่อง Face Scan ใช้งานบันทึกระบบเวลาทำงานเข้าและออกของพนักงานองค์การได้ตลอดเวลา เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถประมวลผลเข้าการทำงาน of พนักงานได้
๘. ตัวชี้วัด	เครื่อง Face Scan สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อระบบบันทึกเวลาการทำงาน of พนักงาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๑๗ การเข้าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์ (Cloud Server)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้นำระบบบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning : ERP) มาใช้ในการปฏิบัติงานในองค์การในการเพิ่มประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์ที่ยอมรับในระดับสากล เหมาะสมกับการนำมาประยุกต์ใช้ในหน่วยงานขนาดใหญ่ และจำเป็นต้องใช้เครื่องแม่ข่ายที่มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการรองรับการใช้งานโดยบุคลากรทั้งองค์การ เพื่อให้การพัฒนาบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนดไว้ จึงมีความจำเป็นจัดหาการบริการเครื่องแม่ข่ายคลาวด์มาใช้สำหรับพัฒนา 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) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์ใช้งานกับระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ผลลัพธ์ (Outcome) ระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ของ ขสมก. สามารถมีพื้นที่ในการจัดเก็บข้อมูลอย่างเพียงพอ และมีความปลอดภัยสูง พนักงานสามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๓.๕๙๓ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์ใช้งานกับระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) พนักงานสามารถทำงานระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างมีประสิทธิภาพทุกระบบ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์กับระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่องานสารสนเทศขององค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ
		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	■												สทส.
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 ๑๙.๑๘ การเข้าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง (DR Server)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากอุปกรณ์คอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง (Database Server) ของ ขสมก. ซึ่งเป็นเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายระบบฐานข้อมูลขององค์การ มีอายุการใช้งานมานานมากกว่า ๑๐ ปี ระบบปฏิบัติการ ที่ทำงานอยู่บนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย ยี่ห้อ IBM รุ่น P๕ ๕๖๐Q ทำงานกับระบบ OS AX V.๕ เป็นระบบที่ล้าสมัย อุปกรณ์มีการเสื่อมสภาพ เสี่ยงต่อการชำรุดเสียหายและอุปกรณ์ไม่อยู่ในสายการผลิต ซึ่งระบบงานส่วนหนึ่งของคอมพิวเตอร์แม่ข่ายยังมีการใช้งานอยู่ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (DR Server) ที่มีประสิทธิภาพและสามารถรองรับกับระบบงานขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้การให้บริการคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูล สำรอง (DR Server) พร้อมติดตั้ง สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อองค์การ ๒. เพื่อต่อสัญญาเช่าใช้บริการคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูล สำรอง (DR Server) พร้อมติดตั้ง ให้ต่อเนื่องจากสัญญาเดิม
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบฐานข้อมูลที่ใช้งานอยู่บนคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง (Database Server) ของ ขสมก. ได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง (DR Server) ไว้ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) สามารถใช้งานระบบฐานข้อมูลที่ใช้งานอยู่บนคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Database Server) ของ ขสมก. ได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการทำงานระบบสารสนเทศขององค์การ ลดความเสียหายต่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๒.๒๓๗ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานมีระบบฐานข้อมูล (Database Server) ไว้ใช้งาน ลดความเสียหายต่อข้อมูลในระบบ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบระบบฐานข้อมูล (Database Server) ได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ
		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	■												สทส.
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 ๑๙.๑๙ การเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง
(เช่า PC ๓๐๐ เครื่อง)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>เพื่อจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ มาทดแทนเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่จัดหาในปี ๒๕๕๔ ซึ่งมีอายุการใช้งานมานาน มีสภาพชำรุดบกพร่องของเครื่องและอุปกรณ์ไม่สามารถทำงานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์การได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สทส.จึงเห็นควรจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ชุดใหม่มาทดแทนเพื่อรองรับเทคโนโลยีในปัจจุบัน และเพื่อให้การใช้งานระบบสารสนเทศขององค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ เพื่อเป็นการสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้บริหารและพนักงานองค์การ และสนับสนุนการทำงานประมวผลและจัดเก็บข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ระบบชุดใหม่ที่ทันสมัย มีความเหมาะสมกับการใช้งานต่อระบบสารสนเทศในปัจจุบันขององค์การ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ทดแทนเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์เดิมที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง ๒. เพื่อรองรับเทคโนโลยีในปัจจุบัน และเพื่อให้การใช้งานระบบสารสนเทศขององค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. เพื่อไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ ๔. เพื่อเป็นการสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้บริหารและพนักงานองค์การ และสนับสนุนการทำงานประมวผลและจัดเก็บข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>เครื่องคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ระบบชุดใหม่ ที่ทันสมัย สามารถประมวผลและจัดเก็บข้อมูลอย่าง มีประสิทธิภาพ มีความเหมาะสมกับการใช้งานต่อระบบสารสนเทศในปัจจุบันขององค์การ</p>
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) ได้เครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วงที่ทันสมัย สามารถประมวผลและจัดเก็บข้อมูลอย่าง มีประสิทธิภาพ มีความเหมาะสมกับการใช้งานต่อระบบสารสนเทศในปัจจุบันขององค์การ</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑๘.๙๐๐ ล้านบาท

รายการ	รายละเอียด
๗. เป้าหมาย	จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่มีความทันสมัย สามารถรองรับระบบการทำงานขององค์การได้ อย่างมีประสิทธิภาพ และจัดสรรให้เพียงพอแก่ผู้บริหารและพนักงานผู้ปฏิบัติงานระบบสารสนเทศ โดยใช้เทคโนโลยีให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับองค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถเช่าคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง จำนวน ๓๐๐ เครื่อง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์ไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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 ๑	■													สทส.
๒	ตรวจรับงวด ๒		■												
๓	ตรวจรับงวด ๓			■											
๔	ตรวจรับงวด ๔				■										
๕	ตรวจรับงวด ๕					■									
๖	ตรวจรับงวด ๖						■								
๗	ตรวจรับงวด ๗							■							
๘	ตรวจรับงวด ๘								■						
๙	ตรวจรับงวด ๙									■					
๑๐	ตรวจรับงวด ๑๐										■				
๑๑	ตรวจรับงวด ๑๑											■			
๑๒	ตรวจรับงวด ๑๒												■		

โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๐ การเข้าใช้ระบบสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Mail Gateway) พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากปัจจุบันมี Spam, Virus, Phishing หรืออีเมลอื่น ๆ ที่ไม่ประสงค์ดี มีการโจมตีรูปแบบใหม่ ๆ เข้ามาโจมตีระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ขององค์การอย่างต่อเนื่อง ทำให้ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การ มีความผิดปกติต่อการ ใช้งานหน่วยงานภายนอกบางหน่วยงาน ไม่สามารถรับจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การได้เพื่อป้องกันและสนับสนุนเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของระบบอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัยระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ จึงเห็นควรจัดหาระบบช่วยสนับสนุน การรักษาความปลอดภัยจดหมายอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ภายในองค์การ
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การ สามารถใช้งานจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ได้มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหาย ต่องานขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การสามารถใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความปลอดภัยสูง พนักงานสามารถใช้งานในการติดต่อหน่วยงานภายใน-ภายนอกได้อย่างมีความน่าเชื่อถือ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีระบบสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ที่มีความปลอดภัยสูง พนักงานสามารถใช้งานในการติดต่อหน่วยงานภายใน-ภายนอกได้อย่างมีความน่าเชื่อถือ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑.๐๒๙ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ที่มีความปลอดภัยสูง พนักงานสามารถใช้งานในการติดต่อหน่วยงานภายใน-ภายนอกได้อย่างมีความน่าเชื่อถือไม่เกิดความขัดข้องต่อการใช้งานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่องานระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ขององค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๒๑ การเข้าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย (Switch)
จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ใช้งานอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย เพื่อใช้งานกับระบบเครือข่ายขององค์การ ซึ่งอุปกรณ์ที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันมีอายุการใช้งานมานาน ไม่มีอุปกรณ์สนับสนุนในการซ่อมแซมแก้ไข และมีสภาพเสี่ยง ต่อการชำรุดบกพร่องของเครื่องและอุปกรณ์ แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก. ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙ ได้กำหนดให้มีการปรับปรุงระบบเครือข่ายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพโดยการจัดหา Access Switch จำนวน ๑๐๐ ชุด เพื่อใช้งานกับระบบเครือข่ายภายในทั้งองค์การ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การระหว่างสำนักงานใหญ่ เขตการเดินรถที่ ๑-๘ และกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถทั้ง ๒๔ กปด. ทดแทนอุปกรณ์เดิมที่เสี่ยงต่อการชำรุดและล่าช้าไม่มีอุปกรณ์สนับสนุนในการซ่อมแซมแก้ไข ๒. เพื่อให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก. ระยะเวลา ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙ ในยุทธศาสตร์ที่ ๓ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและรองรับการใช้งานระบบเครือข่ายที่มีความต้องการส่งข้อมูลแบบ Real Time และ Bandwidth ที่เพิ่มมากขึ้น
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ระบบเครือข่ายขององค์การสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดผลกระทบต่อความขัดข้องในการสื่อสารข้อมูลระบบสารสนเทศขององค์การไม่เกิดความเสียหายต่องานขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายที่ทันสมัย สามารถสื่อสารข้อมูลสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๕.๕๘๖ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีอุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่ายสำหรับเชื่อมโยงสัญญาณเครือข่ายขององค์การ ที่ทันสมัยเพียงพอ ต่อการใช้งานกับงานสารสนเทศขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	ระบบเครือข่ายขององค์การสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์ไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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 ๑๐	■												สทส.
๒	ตรวจรับงวด ๑๑		■											
๓	ตรวจรับงวด ๑๒			■										
๔	ตรวจรับงวด ๑๓				■									
๕	ตรวจรับงวด ๑๔					■								
๖	ตรวจรับงวด ๑๕						■							
๗	ตรวจรับงวด ๑๖							■						
๘	ตรวจรับงวด ๑๗								■					
๙	ตรวจรับงวด ๑๘									■				
๑๐	ตรวจรับงวด ๑๙										■			
๑๑	ตรวจรับงวด ๒๐											■		
๑๒	ตรวจรับงวด ๒๑												■	

โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๒ การเข้าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำรอง (DR ERP) พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การมีการป้องกันความเสียหายอันเกิดขึ้นกับข้อมูลระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ขององค์การ อันเนื่องจากสาเหตุไม่คาดคิดและไม่สามารถควบคุมได้ เช่น เกิดจากอุปกรณ์ชำรุด เพลิงไหม้ หรือถูกปิดล้อมโดยฝูงชน เป็นต้น โดย หากเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิดดังกล่าว จะนำมาซึ่งความเสียหายที่ไม่อาจประเมินมูลค่าได้ องค์การจึงควรสามารถใช้งานข้อมูลระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) จากระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำรองขององค์การได้ทันทีทั้งที่หากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดขึ้น
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อองค์การสามารถให้บริการระบบสารสนเทศได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างต่อเนื่อง ไม่มีความขัดข้องต่อการทำงาน
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) พนักงานสามารถใช้งานระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างต่อเนื่อง ผลลัพธ์ (Outcome) ระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ลดความเสียหายต่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๒.๕๒๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานมีระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ใช้งาน ลดความเสียหายต่อข้อมูลในระบบ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบการจัดการทรัพยากร (ERP) ได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๒๓ การเข้าใช้เครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) สำหรับห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย จำนวน ๔ ชุด พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อให้ห้องคอมพิวเตอร์มีเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) ไว้ใช้งาน กรณีไฟฟ้าดับหรือเกิดปัญหาการกระชอกของระบบไฟฟ้า เนื่องจากอุปกรณ์คอมพิวเตอร์แม่ข่าย, อุปกรณ์เครือข่าย, อุปกรณ์ป้องกันภัยคุกคามเครือข่าย และอุปกรณ์ CCTV ที่ติดตั้งใช้งานภายในห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) ขององค์การเป็นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และเครือข่ายที่สำคัญ จำเป็นต้องใช้กระแสไฟฟ้าเพื่อให้อุปกรณ์ดังกล่าวสามารถทำงานได้ตลอดเวลา
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้ระบบงานสารสนเทศขององค์การ สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพตลอดเวลา ๒. เพื่อป้องกันความชำรุดเสียหายกับอุปกรณ์สารสนเทศที่สำคัญภายในห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) พร้อมกับลดผลกระทบต่อการใช้งานสารสนเทศขององค์การ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบสารสนเทศขององค์การได้ตลอดเวลา เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ไม่เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) สำหรับห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายใช้งานภายในห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายขององค์การ ผลลัพธ์ (Outcome) ระบบไฟฟ้าภายในห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย มีความเสถียรภาพคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๑๙๗ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) สำหรับห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) สามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพไม่เกิดความเสียหายต่ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์เครือข่ายที่สำคัญขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	ระบบไฟฟ้าภายในห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่ออุปกรณ์
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ
		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	■												สทส.
๒	ตรวจรับงวด ๑	■	■	■	■									
๓	ตรวจรับงวด ๒					■	■	■	■					
๔	ตรวจรับงวด ๓									■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๔ การเช่าพื้นที่เก็บข้อมูล Google Drive

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความประสงค์ขออนุมัติหลักการเช่าใช้ระบบ Google One จำนวน ๒ เทราไบต์ (TB) สำหรับใช้เก็บข้อมูลระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment : SE-AM) ในการทำงานนอกสถานที่ตั้ง แทนการใช้ Intranet ขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อใช้ในการจัดเก็บข้อมูลของคณะทำงาน SE-AM เนื่องจากเดิมใช้วิธีการเรียกดูข้อมูลผ่าน Intranet ขององค์การ และใช้พื้นที่เก็บข้อมูลส่วนบุคคล (Private Cloud) ซึ่งทำให้ไม่สะดวกในการเข้าถึงข้อมูล ๒. เนื่องจากปัจจุบันการเก็บข้อมูล SE-AM เป็นการใช้งานบนพื้นที่เก็บข้อมูลส่วนบุคคล (Private Cloud) และมีการใช้งานผ่าน Intranet ซึ่งวิธีการดังกล่าวจำเป็นต้องใช้เครือข่ายภายในองค์กรในการเข้าถึง อีกทั้งความจุของอุปกรณ์แม่ข่าย (Intranet Server) อาจไม่เพียงพอต่อการใช้งาน การเก็บข้อมูลของ SE-AM
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การมีพื้นที่เก็บข้อมูลบนระบบ Google Drive จำนวน ๒ เทราไบต์ (TB) สำหรับเก็บข้อมูลระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ ใช้งาน ทำให้เกิดประโยชน์ต่องานขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีพื้นที่เก็บข้อมูลบนระบบ Google Drive จำนวน ๒ เทราไบต์ (TB) ใช้งาน ผลลัพธ์ (Outcome) พื้นที่เก็บข้อมูลบนระบบ Google Drive จำนวน ๒ เทราไบต์ (TB) เก็บข้อมูลได้อย่างปลอดภัย สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกที่ ทุกเวลา
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๐๑๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีพื้นที่เก็บข้อมูลบนระบบ Google Drive จำนวน ๒ เทราไบต์ (TB) เก็บข้อมูลได้อย่างปลอดภัย สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกที่ ทุกเวลา ผู้ดูแลระบบสามารถทำงานขององค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานพื้นที่เก็บข้อมูลบนระบบ Google Drive จำนวน ๒ เทราไบต์ (TB) ใช้เก็บข้อมูลระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment : SE-AM) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการทำงานขององค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ให้เช่าส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง														สทส.
๒	สบจ. ออกใบ PO														
๓	บริษัทส่งมอบงาน														
๔	ตรวจรับงาน														

โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๕ การเข้าใช้อุปกรณ์สำรองข้อมูลคอมพิวเตอร์แม่ข่าย San Storage พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การได้จัดซื้ออุปกรณ์สำรองข้อมูลคอมพิวเตอร์แม่ข่าย San Storage ตามสัญญาเลขที่ ช.๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๙ เพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลของคอมพิวเตอร์แม่ข่ายขององค์การจดหมายอิเล็กทรอนิกส์,และอินเทอร์เน็ตขององค์การ ซึ่งมีอายุการใช้งานมานาน อุปกรณ์ไม่อยู่ในสายการผลิตอาจเกิดความชำรุดบกพร่องต่อระบบฐานข้อมูล ที่สำคัญขององค์การได้
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์สำรองข้อมูลคอมพิวเตอร์แม่ข่าย San Storage ชุดใหม่มาทดแทนของเดิมที่องค์การจัดซื้อตามสัญญาเลขที่ ช.๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๙ ซึ่งมีอายุการใช้งานมานาน อุปกรณ์ไม่อยู่ในสายการผลิต อาจเกิดความชำรุดบกพร่องต่อระบบฐานข้อมูลที่สำคัญขององค์การได้ ๒. เพื่อให้องค์การมีพื้นที่จัดเก็บข้อมูลของคอมพิวเตอร์แม่ข่ายขององค์การ,จดหมายอิเล็กทรอนิกส์,และอินเทอร์เน็ตขององค์การที่มีประสิทธิภาพ ระบบสารสนเทศดังกล่าวขององค์การสามารถทำงานได้อย่างไม่มีความขัดข้องต่อการใช้งาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานสามารถใช้งานระบบสารสนเทศขององค์การได้อย่างต่อเนื่อง ไม่มีความขัดข้อง ต่อการทำงาน
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) องค์การมีพื้นที่จัดเก็บข้อมูลของคอมพิวเตอร์แม่ข่ายขององค์การ, จดหมายอิเล็กทรอนิกส์,และอินเทอร์เน็ตขององค์การได้อย่างต่อเนื่อง ผลผลิต (Outcome) พื้นที่จัดเก็บข้อมูลของคอมพิวเตอร์แม่ข่ายขององค์การ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และอินเทอร์เน็ตขององค์การสามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ลดความเสียหายต่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๘๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	องค์การมีพื้นที่จัดเก็บข้อมูลของคอมพิวเตอร์แม่ข่ายขององค์การ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และอินเทอร์เน็ตขององค์การ ลดความเสียหายต่อข้อมูลในระบบ
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานพื้นที่จัดเก็บข้อมูลของคอมพิวเตอร์แม่ข่ายขององค์การ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และอินเทอร์เน็ตขององค์การได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ให้เช่าจัดหาอุปกรณ์ส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๒๖ การเข้าใช้ License ระบบสารสนเทศ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความประสงค์ขออนุมัติหลักการเข้าใช้ระบบ Freepik จำนวน ๕ ผู้ใช้งาน (User) สำหรับใช้ทำงานอินโฟกราฟิก (Infographic) ในการนำเสนอสื่อสู่สาธารณะ เพื่อให้ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าใจถึงเนื้อหาที่ต้องการนำเสนอได้ง่าย
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อใช้ในการจัดทำสื่อโฆษณาที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับองค์การ โดยประชาชนสามารถเข้าใจได้ง่ายมากขึ้น ๒. เนื่องจากปัจจุบันการทำสื่อออกสู่สาธารณะจำเป็นต้องคำนึงถึงความถูกต้องและความเข้าใจง่ายของประชาชนผู้รับข่าวสารเป็นหลักการนำระบบ Freepik มาใช้ในการทำสื่อจะสามารถช่วยสื่อสารกับผู้รับข่าวสารและประชาชนทั่วไปให้เข้าใจได้ง่ายมากขึ้น
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การสามารถทำสื่อ โฆษณาออกสู่สาธารณะโดยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์การ ประชาชนพึงพอใจ ทำให้เกิดประโยชน์ภาพลักษณ์ขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) องค์การสามารถเข้าใช้ระบบ Freepik จำนวน ๕ ผู้ใช้งาน (User) สำหรับใช้ทำงานอินโฟกราฟิก (Infographic) ในการนำเสนอสื่อสู่สาธารณะ ผลลัพธ์ (Outcome) องค์การสามารถทำสื่อออกสู่สาธารณะ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์การได้อย่างถูกต้องตามลิขสิทธิ์
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๒.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	เข้าใช้ระบบ Freepik จำนวน ๕ ผู้ใช้งาน (User) สำหรับใช้ทำงานอินโฟกราฟิก (Infographic) ในการนำเสนอสื่อสู่สาธารณะ โดยถูกต้องตามลิขสิทธิ์ไม่เกิดปัญหาในการใช้งาน
๘. ตัวชี้วัด	เข้าใช้ระบบ Freepik จำนวน ๕ ผู้ใช้งาน (User) สำหรับใช้ทำงานอินโฟกราฟิก (Infographic) ในการนำเสนอสื่อสู่สาธารณะ โดยถูกต้องตามลิขสิทธิ์ ไม่เกิดปัญหาในการใช้งาน ประชาชนผู้ใช้บริการพึงพอใจ เกิดภาพลักษณ์ที่ดี
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ให้เข้าส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง														สทส.
๒	สบจ. ออกใบ PO														
๓	บริษัทส่งมอบงาน														
๔	ตรวจรับงานและใช้งานระบบ														
๕	ใช้งานระบบ														

โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๗ การเข้าใช้ระบบแอปพลิเคชัน Cisco Webex จำนวน ๒๐ License

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อจัดการระบบแอปพลิเคชัน Cisco Webex สำหรับงานประชุมออนไลน์ขององค์การผ่านกล้องวิดีโอคอนเฟอร์เรนซ์ เชื่อมต่อระบบประชุมออนไลน์ระหว่างผู้บริหารกับพนักงาน รวมถึงหน่วยงานภายนอกและกระทรวงคมนาคม ให้สามารถใช้งานระบบประชุมออนไลน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยไม่จำกัดเวลาในการใช้งาน และสามารถใช้งานได้ทุกสถานที่และทุกเวลา
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการแก้ไข ป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - ๑๙ โดยการประชุมผ่านแอปพลิเคชัน Cisco Webex แทนการเข้าประชุมภายในห้องประชุมซึ่งเป็นการรวมตัวกันของพนักงาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การสามารถใช้งานประชุมออนไลน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีระบบแอปพลิเคชัน Cisco Webex ในการประชุมออนไลน์ใช้งานสำหรับองค์การ ผลลัพธ์ (Outcome) มีระบบแอปพลิเคชัน Cisco Webex ในการประชุมออนไลน์ใช้งานสำหรับองค์การ โดยไม่จำกัดเวลา ประชุมออนไลน์ได้ทุกที่ทุกเวลา
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๒๓๕ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีระบบแอปพลิเคชัน Cisco Webex ในการประชุมออนไลน์ใช้งานสำหรับองค์การ โดยไม่จำกัดเวลา สำหรับผู้บริหารและพนักงาน
๘. ตัวชี้วัด	สามารถใช้งานระบบการประชุมออนไลน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความขัดข้องต่อการประชุมออนไลน์ขององค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ให้เช่าส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	■													สทส.
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 ๑๙.๒๘ การเข้าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและอุปกรณ์ จำนวน ๓๐ เครื่อง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าจ้างพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning : ERP) ซึ่งปัจจุบันการดำเนินโครงการเรียบร้อยแล้ว และ สทส. เป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานให้คำแนะนำกรณีเกิดปัญหาติดขัดในการใช้งานระบบและจัดอบรมเพิ่มเติมให้กับผู้ปฏิบัติงานที่มีการโยกย้ายและได้รับการแต่งตั้งใหม่ รวมถึงการนำเสนอภารกิจของผู้บริหารและพนักงานในการประชุมออนไลน์ระหว่างหน่วยงานภายในและภายนอกโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก เนื่องจากมีความสะดวกสามารถนำไปใช้งานได้ทุกสถานที่ ซึ่งปัจจุบัน สทส. มีเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กไม่เพียงพอจึงมีความจำเป็นต้องจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กเพิ่มเติม เพื่อใช้งานดังกล่าว
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและอุปกรณ์ พร้อม Software ที่ทันสมัยรองรับเทคโนโลยีในปัจจุบันและเพื่อให้การใช้งานระบบ ERP สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อเป็นการสนับสนุนการปฏิบัติงานในทุกสถานที่ และสะดวกในการพกพาสำหรับผู้บริหารและพนักงาน
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	องค์การมีเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย นำมาใช้งานกับระบบสารสนเทศขององค์การให้ประมวผลได้อย่างถูกต้องและแม่นยำ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและอุปกรณ์ ใช้งานสำหรับองค์การ ผลลัพธ์ (Outcome) มีเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย ใช้งานสำหรับองค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๖๔๗ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและอุปกรณ์ ที่ทันสมัยเพียงพอต่อการใช้งานกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานสารสนเทศขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	พนักงานขององค์การสามารถทำงานระบบสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์ไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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 ๑๗	■													สทส.
๒	ตรวจรับงวด ๑๘		■												
๓	ตรวจรับงวด ๑๙			■											
๔	ตรวจรับงวด ๒๐				■										
๕	ตรวจรับงวด ๒๑					■									
๖	ตรวจรับงวด ๒๒						■								
๗	ตรวจรับงวด ๒๓							■							
๘	ตรวจรับงวด ๒๔								■						
๙	ตรวจรับงวด ๒๕									■					
๑๐	ตรวจรับงวด ๒๖										■				
๑๑	ตรวจรับงวด ๒๗											■			
๑๒	ตรวจรับงวด ๒๘												■		

โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๙ การซื้อ Software Antivirus จำนวน ๙๕๐ License พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การจัดซื้อ Software Antivirus จำนวน ๙๕๐ License พร้อมติดตั้ง ซึ่งจะครบกำหนดอายุสัญญาการใช้งาน Software Antivirus ในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ เนื่องจากปัจจุบันมีการโจมตีรูปแบบใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการป้องกันภัยคุกคามจากไวรัสคอมพิวเตอร์ และป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์ และเพื่อให้การปฏิบัติงานสารสนเทศผ่านระบบเครือข่ายและระบบคอมพิวเตอร์ขององค์การ มีความปลอดภัยสูงไม่ให้เกิดความเสียหายต่อข้อมูลและซอฟต์แวร์ขององค์การ
๒. วัตถุประสงค์	เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดความชำรุดเสียหายต่อระบบเครือข่ายและระบบคอมพิวเตอร์ขององค์การ ให้พนักงานสามารถปฏิบัติงานด้านสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผู้บริหารและพนักงานสามารถใช้คอมพิวเตอร์ทำงานระบบสารสนเทศอย่างเกิดประสิทธิภาพสูงสุดไม่เกิดความเสียหายต่อระบบงานประชุมขององค์การ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีระบบป้องกันภัยคุกคามจากไวรัสคอมพิวเตอร์ใช้งานสำหรับองค์การ ผลลัพธ์ (Outcome) คอมพิวเตอร์ขององค์การ สามารถทำงานได้อย่างปลอดภัยสูง พนักงานปฏิบัติงานระบบสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๗๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	มีระบบป้องกันภัยคุกคามจากไวรัสคอมพิวเตอร์ใช้งานสำหรับองค์การ สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความเสียหายต่อระบบคอมพิวเตอร์ขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	ระบบสารสนเทศขององค์การมีความปลอดภัยต่อภัยคุกคามจากไวรัสคอมพิวเตอร์
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ	
		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	■												สทส.
๒	บริษัทส่งมอบ License พร้อมติดตั้ง	■	■											
๓	คณะกรรมการทำการตรวจรับ			■										
๔	ระยะเวลาการใช้งาน Software				■	■	■	■	■	■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๐ การพัฒนาระบบ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เพื่อให้ข้อมูลมีการเชื่อมโยงกัน ผู้บริหาร บุคลากรของ ขสมก. สามารถเข้าใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ นำข้อมูลมาใช้ในการวิเคราะห์ วางแผนการทำงานให้เป็นไปตามนโยบายของผู้บริหารระดับสูงได้
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้มีการบูรณาการข้อมูลภายในหน่วยงาน ๒. เพื่อให้ข้อมูลมีการขับเคลื่อน สะดวก รวดเร็ว
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ขสมก. มีระบบที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการนำไปใช้งานที่เกี่ยวข้อง
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) มีระบบที่เข้าใช้งานง่าย สะดวก รวดเร็ว ผลลัพธ์ (Outcome) มีระบบที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๔๐.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ขสมก. มีระบบที่ทันสมัยไว้ใช้งาน
๘. ตัวชี้วัด	มีระบบที่เข้าใช้งานง่าย สะดวก
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR	■													
๓	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง/ คณะกรรมการตรวจรับ		■												
๔	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง			■											
๕	จัดทำสัญญา				■										
๖	ตรวจรับงวด ๑					■	■	■	■						
๗	ตรวจรับงวด ๒									■	■	■			

โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๑ โครงการ Bmta Contact Center

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีบทบาทหน้าที่ภารกิจ และขอบเขตความรับผิดชอบในการจัดรถโดยสารประจำทางวิ่งให้บริการรับ - ส่งประชาชน ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการประกอบกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งบุคคล ซึ่งกิจการเดินรถโดยสารประจำทางจัดเป็นสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลางเป็นหลักรวมทั้งการให้บริการสนับสนุนด้านข้อมูลข่าวสาร เส้นทางเดินรถ การรับเรื่องร้องเรียน การแนะนำบริการแก่ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และประชาชนทั่วไป ซึ่งในปัจจุบันการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันอยู่ตลอดเวลา ทำให้เกิดวิกฤติ Disruption การล่มสลาย หรือเสื่อมถอยในหลายองค์กรและธุรกิจ ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔ มอบหมายให้ส่วนราชการปรับปรุงโทรศัพท์สายด่วนต่าง ๆ ที่มีจำนวนมาก โดยควรแบ่งเป็นด้าน เช่น ด้านการเงิน ด้านสุขภาพ ด้านการร้องทุกข์ การแจ้งเหตุ เป็นต้น รวมทั้งควรพัฒนาคุณภาพการให้บริการของโทรศัพท์สายด่วนควบคู่ไปด้วย</p> <p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาศูนย์ข้อมูล BMTA Contact Center เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการและยกระดับคุณภาพมาตรฐานการให้บริการของโทรศัพท์สายด่วนตามนโยบายรัฐบาล ในการจัดทำโครงการพัฒนาระบบ Call Center ๑๓๔๘ เพื่อรองรับระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในยุคดิจิทัล (Digital Age) และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน รวมทั้งสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการเพิ่มความนิยมการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จึงกำหนดแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ในโครงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบคอลเซ็นเตอร์เพื่อการขับเคลื่อนองค์กรด้วยนวัตกรรมต่าง ๆ ให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และประสบความสำเร็จได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน ต่อไป</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อจัดการการเข้าศูนย์ข้อมูล BMTA Contact Center พร้อมอุปกรณ์เพื่อทดแทนเครื่องเดิม ๒. เพื่อนำเทคโนโลยีการสื่อสารที่ทันสมัยในยุคดิจิทัล (Digital Age) มาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพในงานบริการระบบ Contact Center ให้สามารถตอบสนองความต้องการ

รายการ	รายละเอียด
	<p>ผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้องและสามารถทำงานได้ในทุกสถานที่ ทุกเวลา (Anytime Anywhere) เพื่อรองรับสถานการณ์ช่วงวิกฤติ หรือเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ</p> <p>๓. เพื่อสามารถวัดผลการให้บริการที่ได้จากรายงานสถิติการใช้บริการใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ต่อไปในอนาคตได้อย่างครอบคลุม</p> <p>๔. เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการและเกิดความเชื่อมั่นในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การสอบถามข้อมูลการรับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งการแจ้งผลกลับไปยังผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็วถูกต้อง</p>
<p>๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</p>	<p>เพิ่มประสิทธิภาพงานบริการระบบ Contact Center ให้สามารถตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง และสามารถทำงานได้ในทุกสถานที่ทุกเวลา (Anytime Anywhere) เพื่อรองรับสถานการณ์ช่วงวิกฤติ หรือเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการและเกิดความเชื่อมั่นในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และยังเป็น การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การสอบถามข้อมูลการรับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งการแจ้งผลกลับไปยังผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็วถูกต้อง</p>
<p>๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)</p>	<p>ผลผลิต (Output) มีระบบ BMTA Contact Center ใช้งาน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) เพิ่มประสิทธิภาพระบบ BMTA Contact Center และใช้เทคโนโลยีในการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การสอบถามข้อมูลการรับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งการแจ้งผลกลับไปยังผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง</p>
<p>๕. ผู้รับผิดชอบ</p>	<p>สำนักผู้อำนวยการ</p>
<p>๖. งบประมาณและแหล่งเงิน</p>	<p>งบลงทุน ๙.๖๖๐ ล้านบาท</p>
<p>๗. เป้าหมาย</p>	<p>เพิ่มประสิทธิภาพระบบ BMTA Contact Center ขององค์การ ให้สามารถตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็ว</p>
<p>๘. ตัวชี้วัด</p>	<p>สามารถใช้งานระบบ BMTA Contact Center ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
<p>๙. ระยะเวลาดำเนินงาน</p>	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๘</p>
<p>๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ</p>	<p>ผู้ประกอบการส่งมอบงานไม่ทันตามกำหนด</p>

โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๒ ระบบบริหารการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ การบริหารสัญญา และการบริหารทรัพย์สินด้วยเทคโนโลยี RFID

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ปัจจุบัน องค์การมีระบบบริหารจัดการ เช่นระบบงบประมาณ ระบบบัญชีทรัพย์สิน ระบบบัญชีแยกประเภทระบบเงินเดือน ระบบประวัติบุคลากร ระบบข้อมูลการมาทำงาน ระบบสวัสดิการ ระบบจัดซื้อ ระบบเจ้าหน้าที่ ระบบลูกหนี้ ระบบบริหารเงินสด ระบบควบคุมพัสดุ ระบบควบคุมรถร่วม ระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ระบบเศรษฐกิจการเดินรถ ระบบงานสารบัญ ระบบสารสนเทศ ระบบซ่อมบำรุง ระบบ Bill Payment ระบบประเมินผลโดยใช้ความสามารถ เป็นต้น ที่ยังไม่สามารถทำงานได้อย่าง Real Time ไม่มีความทันสมัย การตรวจสอบยุ่งยาก และการติดตามสถานะของโครงการต่าง ๆ ยังคงใช้เวลานาน ชสมก. จึงจำเป็นต้องพัฒนา ระบบบริหารการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ การบริหารสัญญา และการบริหารทรัพย์สิน ใช้เทคโนโลยี RFID ที่มีความทันสมัย และสะดวก รวดเร็วต่อการทำงาน รวมถึงรองรับการทำงานตาม พ.ร.บ. การปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.๒๕๖๕</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>องค์การมีระบบบริหารจัดการการ เช่นระบบงบประมาณ ระบบบัญชีทรัพย์สิน ระบบบัญชีแยกประเภทระบบเงินเดือน ระบบประวัติบุคลากร ระบบข้อมูลการมาทำงาน ระบบสวัสดิการ ระบบจัดซื้อ ระบบเจ้าหน้าที่ ระบบลูกหนี้ ระบบบริหารเงินสด ระบบควบคุมพัสดุ ระบบควบคุมรถร่วม ระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ระบบเศรษฐกิจการเดินรถ ระบบงานสารบัญ ระบบสารสนเทศ ระบบซ่อมบำรุง ระบบ Bill Payment ระบบประเมินผลโดยใช้ความสามารถ และใช้เทคโนโลยี RFID เพื่อให้มีความทันสมัย สามารถตรวจสอบ ติดตามความก้าวหน้าสถานะของงาน/โครงการต่าง ๆ ได้ ครบวงจร แบบ Real Time รองรับการทำงานตาม พ.ร.บ. ราชการอิเล็กทรอนิกส์</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>๑. องค์การมีระบบบริหารจัดการเช่นระบบงบประมาณ ระบบบัญชีทรัพย์สิน ระบบบัญชีแยกประเภทระบบเงินเดือน ระบบประวัติบุคลากร ระบบข้อมูลการมาทำงาน ระบบสวัสดิการ ระบบจัดซื้อ ระบบเจ้าหน้าที่ ระบบลูกหนี้ ระบบบริหารเงินสด ระบบควบคุมพัสดุ ระบบควบคุมรถร่วม ระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ระบบเศรษฐกิจการเดินรถ ระบบงานสารบัญ ระบบ</p>

รายการ	รายละเอียด
	<p>สารสนเทศ ระบบซ่อมบำรุง ระบบ Bill Payment ระบบประเมินผลโดยใช้ความสามารถ</p> <p>๒. เกิดความคุ้มค่า มีราคาเหมาะสม และมีแผนการบริหารพัสดุที่เหมาะสมและชัดเจน</p> <p>๓. มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีการวางแผนการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารล่วงหน้า เพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม โดยมีการประเมินและเปิดเผยสัมฤทธิ์ของการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ</p> <p>๔. ตรวจสอบได้โดยมีการเก็บข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุอย่างเป็นระเบียบ เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ</p> <p>๕. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพย์สินของ ขสมก. แบบ Real Time ครอบคลุม ครบถ้วน ถูกต้อง แม่นยำ สมบูรณ์ สะดวก รวดเร็วต่อการควบคุมและตรวจสอบ รองรับการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. การปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.๒๕๖๕</p>
<p>๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)</p>	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>องค์การมี ระบบงบประมาณ ระบบบัญชีทรัพย์สิน ระบบบัญชีแยกประเภทระบบเงินเดือน ระบบประวัติบุคลากร ระบบข้อมูลการมาทำงาน ระบบสวัสดิการ ระบบจัดซื้อ ระบบเจ้าหน้าที่ ระบบลูกหนี้ ระบบบริหารเงินสด ระบบควบคุมพัสดุ ระบบควบคุมรถร่วม ระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ระบบเศรษฐกิจการเดินรถ ระบบงานสารบัญ ระบบสารสนเทศ ระบบซ่อมบำรุง ระบบ Bill Payment ระบบประเมินผลโดยใช้ความสามารถ เป็นต้น และใช้เทคโนโลยี RFID เพื่อบูรณาการระบบ ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>องค์การมีระบบบริหารจัดการ แบบ Real Time ครอบคลุม ครบถ้วน ถูกต้องแม่นยำ สมบูรณ์ สะดวก รวดเร็วต่อการตรวจสอบ รองรับการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. การปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.๒๕๖๕</p>
<p>๕. ผู้รับผิดชอบ</p>	<p>สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ</p>
<p>๖. งบประมาณและแหล่งเงิน</p>	<p>๕๐.๐๐๐ ล้านบาท</p>
<p>๗. เป้าหมาย</p>	<p>องค์การ มีระบบบริหารจัดการ และใช้เทคโนโลยี RFID ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>

รายการ	รายละเอียด
๘. ตัวชี้วัด	องค์การสามารถใช้งานระบบบริหารจัดการ และใช้เทคโนโลยี RFID ใช้งานกับงานขององค์การ และเกิดประโยชน์สูงสุด
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ขายดำเนินการส่งมอบไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
ดำเนินการขออนุมัติโครงการ	■													สทส.
แต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR		■												
ประกาศร่าง TOR และแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและ			■	■										
ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง					■	■								
ดำเนินการจัดทำสัญญา							■							
ผู้ชนะการประกวดราคา								■	■	■	■	■		
คณะกรรมการทำการตรวจรับ												■		

โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๓ การจ้างติดตั้งระบบโทรศัพท์แบบไอพี (IP Phone)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความประสงค์ขออนุมัติหลักการจ้างติดตั้งระบบโทรศัพท์แบบไอพี (IP Phone) เนื่องจากปัญหาเครื่องโทรศัพท์ไม่เพียงพอต่อบุคลากร ของ ขสมก. จึงดำเนินการจัดหาเครื่องโทรศัพท์แบบไอพี (IP Phone) เพื่อให้การติดต่อสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์การ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
๒. วัตถุประสงค์	๒.๑ เพื่อจัดหาเครื่องโทรศัพท์แบบไอพี (IP Phone) ๒.๒ เพื่อให้มีเครื่องโทรศัพท์เพียงพอ พร้อมทั้งรองรับการใช้งานที่จะเพิ่มขึ้นทั้งปัจจุบันและอนาคต ๒.๓ เพื่อให้มีเครื่องโทรศัพท์ที่เหมาะสมต่อการใช้งาน และสามารถติดต่อสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์การ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ขสมก. มีเครื่องโทรศัพท์เพียงพอต่อการใช้งาน ติดต่อสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์การ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดปัญหาการใช้งาน
๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) ขสมก. มีเครื่องโทรศัพท์แบบไอพี (IP Phone) เพียงพอต่อการใช้งาน ติดต่อสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์การ ได้อย่างดี มีประสิทธิภาพ ผลลัพธ์ (Outcome) ลดปัญหาที่เกิดจากการใช้งานโทรศัพท์ในการติดต่อสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์การ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๖.๕๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ขสมก. มีเครื่องโทรศัพท์แบบไอพี (IP Phone) ใช้งาน ได้อย่างดี มีประสิทธิภาพ
๘. ตัวชี้วัด	ขสมก. ติดต่อสื่อสารทั้งภายใน และภายนอกองค์การ โดยไม่เกิดปัญหาการใช้งาน
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ขายดำเนินการติดตั้ง ส่งมอบไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ดำเนินการขออนุมัติหลักการ	■											
แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อ จัดจ้าง		■										
ประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์			■	■								
ดำเนินการจัดทำสัญญา					■							
ติดตั้งพร้อมส่งมอบงาน						■	■	■				
คณะกรรมการทำการตรวจรับ									■			

โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๔ การจัดการระบบบริหารจัดการทรัพยากรคอมพิวเตอร์
(Desktop Management)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีเครื่องคอมพิวเตอร์ใช้งานภายในองค์กร เพื่อขับเคลื่อนและทำงานระบบสารสนเทศขององค์กร ดังนั้นเพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้งาน พร้อมกับแก้ปัญหา การตรวจสอบและบันทึกรายการซอฟต์แวร์ภายในเครื่องคอมพิวเตอร์ อัปเดตระบบ จึงมีความจำเป็นต้องมีระบบบริหารจัดการทรัพยากรคอมพิวเตอร์ (Desktop Management) มาช่วยในการบริหารจัดการ โดยจะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการเครื่องคอมพิวเตอร์ขององค์กร ทำให้สามารถตรวจสอบและสนับสนุน การทำงานเครื่องคอมพิวเตอร์ทั้งหมดได้จากส่วนกลาง และเป็นเครื่องมือในการดูแลแก้ไขปัญหาคอมพิวเตอร์ ให้ทำได้อย่างรวดเร็ว ทำได้พร้อมกันหลาย ๆ เครื่อง
๒. วัตถุประสงค์	องค์การมีระบบบริหารจัดการทรัพยากรคอมพิวเตอร์ (Desktop Management) ใช้งานในการปฏิบัติงานระบบสารสนเทศขององค์กร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ แก้ไขปัญหา ดูแลคอมพิวเตอร์ได้อย่างรวดเร็ว
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เพื่อสามารถบริหารจัดการระบบงานต่าง ๆ ขององค์กร ได้อย่างเป็นระบบ ๒. เพื่อลดเวลาในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับด้านเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) องค์การ มีระบบบริหารจัดการทรัพยากรคอมพิวเตอร์ (Desktop Management) ใช้งาน สามารถบริหารจัดการและแก้ไขปัญหา ระบบสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผลลัพธ์ (Outcome) ลดปัญหาการใช้เวลาในการแก้ไขปัญหาให้กับผู้ใช้งานระบบสารสนเทศขององค์กร
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๗.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	องค์การ มีระบบบริหารจัดการทรัพยากรคอมพิวเตอร์ (Desktop Management) ใช้งาน ได้อย่างดี มีประสิทธิภาพ
๘. ตัวชี้วัด	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ แก้ไขปัญหา สนับสนุนการใช้งานระบบสารสนเทศขององค์กรได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ขายดำเนินการติดตั้งและส่งมอบไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ดำเนินการขออนุมัติหลักการ	■											
แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง		■										
ประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์			■	■								
ดำเนินการจัดทำสัญญา					■							
ติดตั้งพร้อมส่งมอบงาน						■	■	■				
คณะกรรมการทำการตรวจรับ									■			

โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๕ การซื้ออุปกรณ์รักษาความปลอดภัยระบบเครือข่าย Firewall

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยองค์การ ได้มีการจัดซื้ออุปกรณ์รักษาความปลอดภัยระบบเครือข่ายไฟร์วอลล์ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ โดยใช้งานในการกรองข้อมูล (Data) ที่เข้า-ออก ในระบบเครือข่าย เพื่อป้องกันภัยคุกคามในระบบสารสนเทศและระบบเครือข่ายขององค์การ อย่างไรก็ตาม อุปกรณ์ดังกล่าว ผู้ผลิตได้หยุดการสนับสนุนผลิตภัณฑ์ และบำรุงรักษาอุปกรณ์แล้ว สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ จึงมีความจำเป็นต้องมีการจัดซื้ออุปกรณ์รักษาความปลอดภัยของระบบเครือข่ายไฟร์วอลล์ชุดใหม่มาทดแทนของเดิมที่กำลังจะหมดอายุการใช้งาน
๒. วัตถุประสงค์	๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยระบบเครือข่ายไฟร์วอลล์ชุดใหม่มาทดแทนของเดิมที่กำลังจะหมดอายุการใช้งาน ผู้ผลิตเลิกสนับสนุนผลิตภัณฑ์ ๒. เพื่อป้องกันภัยคุกคามทางระบบสารสนเทศ ปิดช่องโหว่ และป้องกันการโจมตีระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูลรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยระบบเครือข่ายไฟร์วอลล์ชุดใหม่ที่ทันสมัยมาใช้งานในการป้องกันการโจมตีระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) องค์การมีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยระบบเครือข่ายไฟร์วอลล์ใช้งาน ระบบสารสนเทศขององค์การมีความปลอดภัยสูง ผลลัพธ์ (Outcome) ระบบสารสนเทศขององค์การสามารถใช้งานได้ต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ ไม่มีปัญหาการโจมตีด้านระบบเครือข่าย
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๖.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยระบบเครือข่ายไฟร์วอลล์ชุดใหม่ใช้งาน ระบบเครือข่ายขององค์การมีความปลอดภัยสูง ลดปัญหาการใช้งานด้านระบบสารสนเทศขององค์การ
๘. ตัวชี้วัด	ระบบเครือข่ายขององค์การสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยจากการโจมตีระบบเครือข่าย
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ขายดำเนินการติดตั้ง ส่งมอบไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ดำเนินการขออนุมัติหลักการ	■											
แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อ จัดจ้าง		■										
ประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์			■	■								
ดำเนินการจัดทำสัญญา					■							
ติดตั้งพร้อมส่งมอบงาน						■						
คณะกรรมการทำการตรวจรับ							■					
คณะกรรมการใช้งานอุปกรณ์							■	■	■	■	■	■

โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๖ การจัดซื้อเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมติดตั้ง

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความจำเป็นในการขออนุมัติซื้อเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมอุปกรณ์ ครั้งนี้จำนวน ๑ เครื่อง เพื่อทดแทนเครื่องเดิม เนื่องจากเครื่องพิมพ์ Line Printer เดิมขององค์การที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันมีประสิทธิภาพลดลงตามอายุการใช้งาน เมื่อเกิดการชำรุดใช้งานไม่ได้ จำเป็นต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยการเปลี่ยนอะไหล่ทันที จะไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากเป็นเครื่องรุ่นเก่า ไม่อยู่ในสายการผลิต บริษัทไม่มีอะไหล่สำรอง หากต้องการซ่อมบำรุงต้องหาอะไหล่จากเครื่องเก่ามาทดแทน จึงเห็นควรดำเนินการซื้อเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมอุปกรณ์เครื่องใหม่ที่มีความทันสมัย รองรับกับการออกรายงานระบบงานขององค์การได้ครอบคลุมทุกระบบ</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อจัดหาเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมอุปกรณ์มาทดแทนเครื่องเดิมที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ อะไหล่ในการซ่อมแซมไม่อยู่ในสายการผลิต</p> <p>๒. เพื่อรองรับการพิมพ์รายงานระบบสารสนเทศขององค์การได้อย่างครอบคลุมทุกระบบ โดยไม่มีความขัดข้องต่อการพิมพ์งานระบบสารสนเทศขององค์การ</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีเครื่องพิมพ์ Line Printer เครื่องใหม่ที่ทันสมัยใช้งาน พิมพ์งานระบบสารสนเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษา</p>
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศมีเครื่องพิมพ์ Line Printer ใช้งาน รองรับการพิมพ์รายงานระบบสารสนเทศขององค์การ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) ลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องพิมพ์ Line Printer และสามารถพิมพ์รายงานระบบสารสนเทศได้อย่างรวดเร็ว และไม่มีความขัดข้อง</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	๐.๘๐๐ ล้านบาท

รายการ	รายละเอียด
๗. เป้าหมาย	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีเครื่องพิมพ์ Line Printer ใช้งาน พิมพ์รายงานระบบสารสนเทศขององค์การได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีความขัดข้อง
๘. ตัวชี้วัด	สามารถพิมพ์รายงานระบบสารสนเทศ ขององค์การได้อย่างรวดเร็ว โดยไม่มีความขัดข้องต่อการปฏิบัติงานระบบสารสนเทศขององค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้ขายดำเนินการติดตั้ง ส่งมอบไม่ทันตามกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ดำเนินการขออนุมัติหลักการ	■											
แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อ จัดจ้าง		■										
ประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์			■	■								
ดำเนินการจัดทำสัญญา					■							
ติดตั้งพร้อมส่งมอบงาน						■						
คณะกรรมการทำการตรวจรับ							■					

กลยุทธ์ที่ ๓.๔ การผลักดันการฟื้นฟูองค์กร

โครงการที่ ๒๐ : โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและบุคลากร

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	เนื่องจากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน และเพื่อสร้างเสริมให้เกิดศักยภาพการแข่งขันได้ ทำให้องค์กรจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนเพื่อให้ทันต่อสถานการณ์ในยุคโลกาภิวัตน์ การปรับปรุงขอบเขตหน้าที่ การปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความเหมาะสมสามารถแข่งขันได้ การปรับกำลังพลในองค์กรให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้จะมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน การปฏิบัติงาน การวางแผน ยุทธศาสตร์ การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ อีกทั้งการดำเนินงานต่าง ๆ ต้องอยู่ในกรอบการปฏิบัติงานตามภารกิจที่กำหนดไว้ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ขสมก. จึงต้องมีการจัดทำแผนการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรและบุคลากร
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้โครงสร้างของ ขสมก. มีความเหมาะสมสอดคล้องกับภารกิจ ลดขั้นตอนการทำงานซ้ำซ้อนและให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ๒. เพื่อให้บุคลากรของ ขสมก. มีอัตราที่เหมาะสมสอดคล้องกับอัตรากำลังในการปฏิบัติงานตามโครงสร้างใหม่ ๓. เพื่อให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการทำงานโดยการจัดแบ่งกลุ่มงานและเส้นทาง ความก้าวหน้าและปรับโครงสร้างอัตราเงินเดือนให้เหมาะสม
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การวางแผนบุคลากรทั้งมิติของจำนวนและความสามารถให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของ ขสมก. ที่เปลี่ยนไปจะก่อให้เกิดคุณภาพงานที่ดีและการใช้บุคลากรในจำนวนที่เหมาะสมอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลทางอ้อมต่อต้นทุนในการบริหารจัดการ
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) ได้โครงสร้างองค์กรและบุคลากรของ ขสมก. ที่มีความเหมาะสมทันต่อสถานการณ์ สามารถแข่งขันได้</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) คุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการเพิ่มสูงขึ้น ๒) ประสิทธิภาพการให้ดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น ๓) ต้นทุนการดำเนินงานลดลง ๔) พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการทำงาน
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักงานเจ้าหน้าที่
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ได้โครงสร้างองค์กรและบุคลากรของ ขสมก. ที่มีความเหมาะสมทันต่อสถานการณ์

รายการ	รายละเอียด
๘. ตัวชี้วัด	โครงสร้างองค์การที่มีศักยภาพ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	การยอมรับในการโอนย้ายตำแหน่งงานของบุคลากรฝ่ายต่าง ๆ ด้วยข้อจำกัดของความรู้และทักษะของบุคลากร ผนวกกับตำแหน่งงานที่จำกัด และนโยบายในการลดจำนวนบุคลากร ทำให้ทางเลือกในการโอนย้ายของบุคลากรฝ่ายต่าง ๆ มีไม่มากนัก

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ลำดับ	ขั้นตอน/กิจกรรม	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	สื่อสารสร้างความเข้าใจและสร้างการยอมรับทั่วทั้งองค์กรกับโครงสร้างองค์กรใหม่	■											
๒	แต่งตั้งคณะทำงานและพิจารณาแก้ไขระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง	■											
๓	แต่งตั้งคณะทำงานและพิจารณาจัดสรรอัตรากำลังตามโครงสร้างองค์กรใหม่				■								
๔	จัดทำคำสั่งบรรจุพนักงานตามโครงสร้างองค์กรใหม่						■						
๕	แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการสรรหา คัดเลือกบุคคลดำรงตำแหน่งตามโครงสร้างองค์กรใหม่ในตำแหน่งที่ขาด							■					
๖	ดำเนินการสรรหา คัดเลือกเพื่อบรรจุลงตามโครงสร้างองค์กรใหม่								■				
๗	จัดทำคำสั่งบรรจุแต่งตั้งพนักงาน												■

โครงการที่ ๒๑ : โครงการพัฒนาฝ่ายทรัพยากรบุคคลสู่ความเป็นมืออาชีพ (HR Professional)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วด้วยเทคโนโลยี และสถานการณ์การระบาดของโรค COVID-๑๙ ได้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคให้เปลี่ยนแปลงไป ทำให้องค์กรต้องปรับตัว และเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานอีกหลายอย่างเพื่อปรับตัวให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และสำนักงานคณะกรรมการ นโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้กำหนดให้องค์กร ถือปฏิบัติตามคู่มือ การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model : SE-AM ตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุง ปี ๒๕๖๗) ด้านที่ ๖ การบริหารทุนมนุษย์ หัวข้อที่ ๔.๔ บทบาทของสายงาน HR ในระดับ ๒ บุคลากรของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้าน HR ได้รับคุณวุฒิวิชาชีพ มีทักษะและสมรรถนะที่เพียงพอที่จะขับเคลื่อนงานด้าน HR ต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาตนเองอยู่ตลอดเวลา ดังนั้น กลุ่มงานบริหารงานบุคคล สำนักงานฯ จำเป็นที่จะต้องปรับกระบวนการทำงาน และแนวคิดในการบริหารงานอีกหลาย ๆ ด้าน รวมถึงปรับบทบาทและหน้าที่ในการสนับสนุนการทำงานขององค์กรในลักษณะของหุ้นส่วนเชิงกลยุทธ์ของผู้บริหาร (Exclusive Strategic partner) และการเป็น Change Agent ในมิติต่าง ๆ เพื่อรองรับการทำงานที่เปลี่ยนแปลงไป และทำให้องค์กรสามารถแข่งขันต่อไปได้ในปัจจุบันและอนาคต</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>เพื่อพัฒนาความรู้ ทักษะ สมรรถนะที่จำเป็นสำหรับการทำงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อเป็นพื้นฐานของการทำงานในระดับมืออาชีพ และสนับสนุนภารกิจขององค์การให้ประสบผลสำเร็จต่อไป</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ol style="list-style-type: none"> ๑. ทำให้องค์กรมีศักยภาพในการแข่งขันทางธุรกิจเพิ่มมากขึ้น ๒. ช่วยเพิ่มมาตรฐานการทำงานให้องค์กร ๓. ช่วยพัฒนาทักษะตลอดจนองค์ความรู้ใหม่ๆ ให้กับฝ่ายทรัพยากรบุคคลทำให้นักงนเกิดความก้าวหน้าในสายงาน
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output) พนักงานของฝ่ายทรัพยากรบุคคลได้รับการฝึกอบรมตามหลักสูตรการพัฒนาฝ่ายทรัพยากรบุคคลสู่ความเป็นมืออาชีพ (HR Professional)</p>

รายการ	รายละเอียด
	ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้เข้ารับการอบรม สามารถเรียนรู้และปฏิบัติได้ตามวัตถุประสงค์ของการอบรมแต่ละหมวดวิชา และสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักการเจ้าหน้าที่
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๐.๒๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	พนักงานของฝ่ายทรัพยากรบุคคลได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนาฝ่ายทรัพยากรบุคคลสู่ความเป็นมืออาชีพ (HR Professional)
๘. ตัวชี้วัด	พนักงานของฝ่ายทรัพยากรบุคคลผ่านเกณฑ์การประเมินผลไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ของผู้เข้ารับการอบรม
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	พนักงานของฝ่ายทรัพยากรบุคคลไม่ให้ความสำคัญ และไม่ให้ความร่วมมือในการเข้ารับการอบรมหลักสูตร การพัฒนาฝ่ายทรัพยากรบุคคลสู่ความเป็นมืออาชีพ (HR Professional)

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	วิเคราะห์ความต้องการและความคาดหวังในการพัฒนาทักษะความเชี่ยวชาญของบุคลากรของฝ่ายทรัพยากรบุคคล	■													สจท.
๒	กำหนดแนวทางในการพัฒนาทักษะความเชี่ยวชาญของบุคลากรฝ่ายทรัพยากรบุคคล		■												
๓	ขออนุมัติโครงการต่อผู้มีอำนาจ			■											
๔	ดำเนินการพัฒนาบุคลากรของฝ่ายทรัพยากรบุคคล				■	■	■	■	■	■	■	■	■		
๕	ประเมินประสิทธิผลของการเรียนรู้ในการพัฒนาบุคลากรของฝ่ายทรัพยากรบุคคล											■			
๖	รายงานผลการเข้ารับการอบรมหลักสูตรการพัฒนาฝ่ายทรัพยากรบุคคลสู่ความเป็นมืออาชีพ (HR Professional) ต่อผู้อำนวยการทราบ												■		

กลยุทธ์ที่ ๓.๕ การบริหารจัดการความสมดุลระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร

โครงการที่ ๒๒ : โครงการว่าจ้างที่ปรึกษา

โครงการย่อยที่ ๒๒.๑ การจ้างที่ปรึกษาประจำองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (In house) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ประเมินโครงการ

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอยู่ระหว่างการปรับปรุงแผนฟื้นฟูกิจการองค์กร โดยมีแผนการปรับโครงสร้างใหม่ให้มีขนาดกะทัดรัด (LEAN) มีอัตราพนักงานที่เหมาะสมสอดคล้องกับอัตราพนักงานตามโครงสร้างใหม่ มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน และลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ให้สอดคล้องกับโครงสร้างที่ปรับปรุง จึงกำหนดแผนการจ้างพนักงานใหม่โดยเฉพาะพนักงานที่มีความรู้เฉพาะด้าน เพื่อทดแทนพนักงานที่เกษียณอายุในแต่ละปี ซึ่งองค์การดำเนินการสอบคัดเลือกบุคคลภายในเพื่อเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งทดแทนอัตราว่างและอัตรากำลังพนักงานเกษียณอายุ แต่อย่างไรก็ตาม พนักงานที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อบรรจุทดแทน มาจากพนักงานตำแหน่ง ผู้จัดการสาย ผู้ช่วยผู้จัดการสาย นายท่า นายตรวจ พนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร ซึ่งพนักงานดังกล่าวขาดประสบการณ์เกี่ยวกับงานเฉพาะด้าน อีกทั้งองค์การมีโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการและดำเนินการแล้วเสร็จหลายโครงการ ซึ่งโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จต้องมีการติดตามตรวจสอบ และประเมินผลโครงการ เพื่อนำข้อมูลมาสรุปรายงานเสนอหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องจากการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ผ่านมาองค์การไม่ได้ดำเนินการตามกระบวนการหรือขั้นตอนของโครงการ ส่งผลให้การสรุปรายงานไม่เป็นไปตามกำหนดระยะเวลาเกิดความล่าช้า</p> <p>องค์การตระหนักถึงความจำเป็นเร่งด่วนและเล็งเห็นความสำคัญในการดำเนินโครงการงานจ้างที่ปรึกษาประจำองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (In house) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ ประเมินผลโครงการการจัดทำแผนงานต่าง ๆ ตามนโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม รวมถึงการปฏิบัติงานองค์การสามารถเทียบเคียงกับหน่วยงานอื่นในธุรกิจเดียวกันที่ต้องเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์และสภาพแวดล้อมภายในหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผล</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ โครงสร้างการบริหารการดำเนินการ รายงานผลติดตามตรวจสอบ ประเมินผล และเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหา ๒. เพื่อศึกษาความเหมาะสมและเสนอแนะรูปแบบโครงการที่องค์การกำหนดเพื่อใช้วิเคราะห์และพิจารณาวางแผนการดำเนินงาน ๓. เพื่อประเมินผลโครงการหรืองานที่ได้ดำเนินการไปแล้ว หรือกำลังดำเนินการพร้อมทั้งการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการบริการ การจราจรการจัดการเดินรถตามเส้นทางที่ได้รับสัมปทาน

รายการ	รายละเอียด
	<p>วิเคราะห์แผนงาน วิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ ระบบสารสนเทศ และกฎหมายในการสนับสนุนรวมทั้งปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานโครงการในความรับผิดชอบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p> <p>๔. เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในการตอบสนองนโยบายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p> <p>๕. เพื่อให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะทางด้านกฎหมาย ข้อบัญญัติ และระเบียบต่าง ๆ และแนวทางในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ตามที่ได้รับมอบหมาย</p> <p>๖. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะทางในการจัดทำข้อมูลเพื่อรายงานผลตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers</p> <p>๗. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ และข้อเสนอแนะแนวทางการปรับ โครงสร้างองค์กรให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน</p> <p>๘. เพื่อเพิ่มศักยภาพระบบแผนที่ และข้อมูลภูมิสารสนเทศ ขององค์กรให้สามารถใช้วิเคราะห์ และนำเสนอได้อย่างมีมาตรฐาน</p> <p>๙. เพื่อสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือในการปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมาย</p>
<p>๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</p>	<p>๑. องค์กรมีคณะที่ปรึกษาเพื่อศึกษาวิเคราะห์ให้คำปรึกษาวางแผนและเสนอแนะในการดำเนินงานโครงการต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนขับเคลื่อนกิจการองค์กรตามแนวทางของแผนฟื้นฟูกิจการองค์กร</p> <p>๒. องค์กรมีคณะที่ปรึกษาเพื่อศึกษาวิเคราะห์ให้คำปรึกษาวางแผนและเสนอแนะแนวทางในการจัดทำข้อมูลเพื่อรายงานผลตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers</p> <p>๓. องค์กรมีคณะที่ปรึกษา เพื่อศึกษาวิเคราะห์ให้คำปรึกษาวางแผนและเสนอแนะในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น</p> <p>๔. องค์กรมีคณะที่ปรึกษา เพื่อศึกษาวิเคราะห์ให้คำปรึกษาข้อเสนอแนะในการให้ข้อมูลและรายงานข้อมูล รวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูลให้กระทรวงคมนาคม หรือหน่วยอื่น ๆ เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ</p> <p>๕. องค์กรมี คณะที่ ปรึกษา เพื่อศึกษาวิเคราะห์ วิเคราะห์ให้คำปรึกษาในการบริหารและการจัดการเดินรถให้สอดคล้องกับบริบทองค์กร รวมทั้งการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ</p>

รายการ	รายละเอียด
	<p>๖. องค์การมีคณะที่ปรึกษาเพื่อศึกษาวิเคราะห์ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการดำเนินงานด้านกฎหมาย ข้อบัญญัติ และระเบียบต่าง ๆ</p> <p>๗. องค์การมีคณะที่ปรึกษา เพื่อศึกษาวิเคราะห์ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการดำเนินงานด้านบัญชี การเงิน งบประมาณ และแผนการลงทุนต่าง ๆ</p> <p>๘. องค์การมีคณะที่ปรึกษา เพื่อศึกษาวิเคราะห์ และข้อเสนอแนะแนวทางการปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน</p> <p>๙. องค์การมีคณะที่ปรึกษา เพื่อเพิ่มศักยภาพระบบแผนที่และข้อมูลภูมิสารสนเทศให้สามารถใช้วิเคราะห์และนำเสนอได้อย่างมีมาตรฐาน</p>
<p>๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)</p>	<p>ผลผลิต (Output) พนักงานมีความรู้ ทักษะ ด้านการวางแผน ระบบขนส่งสาธารณะ ด้านการประชาสัมพันธ์ด้านเทคโนโลยีและแบบจำลองการจราจรและขนส่ง ด้านการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน ด้านระบบสารสนเทศนภูมิศาสตร์ ด้านกฎหมายมหาชน/กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ด้านภูมิสถาปัตยกรรม ด้านทุนมนุษย์ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome) องค์การสามารถดำเนินการตามแผนขับเคลื่อนกิจการรองกรงานหรือโครงการต่างๆ งานด้านบริหาร และการจัดการเดินรถ ด้านบุคลากร ด้านกฎหมาย ด้านประชาสัมพันธ์ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
<p>๕. ผู้รับผิดชอบ</p>	<p>สำนักแผนงาน</p>
<p>๖. งบประมาณและแหล่งเงิน</p>	<p>งบดำเนินงาน ๑๗.๑๖๘ ล้านบาท</p>
<p>๗. เป้าหมาย</p>	<p>พนักงานมีทักษะความรู้ ด้านต่างๆ สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
<p>๘. ตัวชี้วัด</p>	<p>ดำเนินงานตามที่ได้รับมอบหมายได้ทันตามระยะเวลาที่กำหนด</p>
<p>๙. ระยะเวลาดำเนินงาน</p>	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๘</p>
<p>๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ</p>	<p>การจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) ล่าช้า เนื่องจากคณะกรรมการต้องพิจารณารายละเอียดให้ครอบคลุม ครบถ้วน และสมบูรณ์</p>

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	สผง. ขออนุมัติจัดทำโครงการว่าจ้างที่ปรึกษา			■											สผง.
๒	รอง ผอ.ก.ฝบร. ให้ความเห็นชอบ/อนุมัติหลักการ				■										
๓	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)					■									
๔	คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR)						■								
๕	นำเสนอ ผอ.ก. อนุมัติขอบเขตของงาน (TOR)							■							
๖	แต่งตั้งคณะกรรมการว่าจ้างที่ปรึกษา และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ								■						
๗	คณะกรรมการว่าจ้างที่ปรึกษา เจริญที่ปรึกษา เพื่อยื่นข้อเสนอด้านเทคนิคและราคา									■					
๘	นำเสนอ ผอ.ก. อนุมัติว่าจ้างที่ปรึกษา										■				
๙	ลงนามสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษา											■			
๑๐	ดำเนินการตามสัญญา												■		

โครงการย่อยที่ ๒๒.๒ การจ้างผู้เชี่ยวชาญ

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	<p>ด้วยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ตระหนักถึงความสำคัญของรัฐวิสาหกิจ จึงนำระบบประเมินผลการดำเนินงานทั้ง ๘ ด้าน ดังนี้ ๑) ด้านการกำกับดูแลที่ดี และการนำองค์กร (Corporate Governance & Leadership : CG) ๒) ด้านการวางแผนเชิงกลยุทธ์ (Strategic Planning : SP) ๓) ด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (Risk Management & Internal Control : RM & IC) ๔) ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และลูกค้า (Stakeholder & Customer : SCM) ๕) ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology : DT) ๖) ด้านการบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management : HCM) ๗) ด้านการจัดการความรู้และนวัตกรรม (Knowledge Management & Innovation Management : KM & IM) ๘) ด้านการตรวจสอบภายใน (Internal Audit : IA)</p> <p>งานตรวจสอบภายในถือเป็นเครื่องมือที่สำคัญของฝ่ายบริหารในการทำหน้าที่ให้ความเชื่อมั่น (Assurance service) และให้คำปรึกษา (Consulting service) โดยการประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน ระบบบริหารความเสี่ยง การกำกับดูแลกิจการ และการดำเนินงานในด้าน ต่าง ๆ เพื่อเพิ่มคุณค่าและยกระดับกระบวนการปฏิบัติงานขององค์การให้บรรลุเป้าหมาย สำนักตรวจสอบมีข้อจำกัด ขาดผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้านในการสอบทาน การประเมินผลการดำเนินงาน ทั้ง ๗ ด้าน</p>
๒. วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อให้มีการสอบทานรายงานผลการดำเนินงานด้าน Core Business Enablers ขององค์การทั้ง ๗ ด้านในปีงบประมาณ ๒๕๖๘ อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>๒. เพื่อประเมินความเพียงพอประสิทธิผลและประสิทธิภาพของระบบควบคุมภายในด้าน Core Business Enablers ขององค์การ ทั้ง ๗ ด้าน</p>
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ผู้บริหารสูงสุดคาดหวัง ระดับ Maturity Level “ระดับ ๔”</p>
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>สอบทานการดำเนินงานขององค์การในด้านต่าง ๆ ในทุกประเด็นที่มีความเสี่ยงสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ขององค์การ รวมถึงสอดคล้องการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่มีสาระสำคัญต่อสภาพแวดล้อมของความเสี่ยงขององค์การและมีบทบาทในการสอบทานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์การตามเกณฑ์ Enabler ทั้ง ๗ ด้าน</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	<p>สำนักตรวจสอบ</p>

รายการ	รายละเอียด
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๑.๒๖๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ผลการประเมินเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของผู้บริหารสูงสุด
๘. ตัวชี้วัด	ระดับ Maturity Level “ระดับ ๔”
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. ระยะเวลาดำเนินงานไม่สอดคล้องกับการประเมินผลของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ๒. กระบวนการและขั้นตอนการสรรหาผู้เชี่ยวชาญใช้เวลานาน

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	วิธีประกาศเชิญชวนทั่วไป	■													สตส.
๒	การจัดทำร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา	■													
๓	การจัดทำรายงานขอจ้างที่ปรึกษา		■												
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษา			■											
๕	รายงานขอจ้างที่ปรึกษา			■											
๖	เจ้าหน้าที่ทำรายงานเสนอผู้อำนวยการ ให้ความเห็นชอบฯ รายงานที่เสนอแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการจ้างตามวิธีนั้นต่อไป				■										
๗	ที่ปรึกษาดำเนินการเริ่มประเมินผลการ ดำเนินงาน ทั้ง ๗ ด้าน					■	■	■	■	■	■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๒๒.๓ การจัดทำ / ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก.

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีภารกิจในการให้บริการการขนส่งสาธารณะแก่ประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานครและการให้บริการธุรกิจอื่นด้วยทรัพย์สินของ ขสมก. โดยส่งมอบประสบการณ์ ที่เหนือความคาดหวัง (Beyond Expectation) ให้แก่ผู้รับบริการทุกระดับและทุกช่วงวัย ขสมก. ตระหนักถึงการพัฒนาประสิทธิภาพของการบริหารจัดการภายในด้วยการแปรรูปทางดิจิทัล (Digital Transformation) รวมถึงการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับต่อความเปลี่ยนแปลงทางดิจิทัลที่เกิดขึ้น (Digital Disruption) เพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นการจัดการนวัตกรรมและการเป็นองค์กรดิจิทัล (Digital Organization) ขสมก. จึงจำเป็นต้องใช้แผนกลยุทธ์ทางดิจิทัล (Digital Strategic Plan) เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อน ขสมก. (Deployment) ให้สามารถปรับตัวต่อความเปลี่ยนแปลงและไปสู่วิสัยทัศน์ทางดิจิทัลที่กำหนดไว้</p> <p>องค์การจึงมีแนวคิดในการทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลและการจัดการนวัตกรรมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) เพื่อปรับปรุงให้วิสัยทัศน์ทางดิจิทัล (Digital Vision) รองรับต่อความคาดหวังของผู้รับบริการและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป และนำไปสู่การจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลและการจัดการนวัตกรรมขององค์การ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ที่สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงของแผนดิจิทัลระยะยาว อีกทั้งแผนดังกล่าวต้องมีความสอดคล้องต่อแผนวิสาหกิจขององค์การ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพที่สอดคล้องทั่วทั้งองค์กร</p> <p>ดังนั้น องค์การจึงได้จัดทำโครงการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลและการจัดการนวัตกรรมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประจำปี ๒๕๖๘ และทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลและการจัดการนวัตกรรมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) เพื่อให้สามารถจัดเตรียมกลยุทธ์ ตัวชี้วัดและงบประมาณตามกรอบระยะเวลาในระยะสั้นและระยะยาวที่ตอบสนองต่อการขับเคลื่อนการแปรรูปทางดิจิทัลได้ต่อไป</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<p>๑. เพื่อจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์การ</p> <p>๒. เพื่อให้องค์กรมีกรอบทิศทางและเป้าหมายที่ชัดเจนในการพัฒนาและการนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาใช้ในองค์กร</p>

รายการ	รายละเอียด
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>๑. มีแผนยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนไอซีทีมุ่งสู่การปฏิรูปธุรกิจระยะ ๕ ปี ที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง และสอดคล้องกับ แผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p> <p>๒. มีการเตรียมความพร้อมด้านการบริหารจัดการไอซีทีในทุก มิติที่เป็น มาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนไอซีทีมุ่ง สู่ผลสัมฤทธิ์การปฏิรูป ธุรกิจของ ขสมก.</p> <p>๓. มีกระบวนการปฏิบัติงานด้วยไอซีที (ICT Enabled Business process Design) เพื่อขับเคลื่อน ขสมก. สู่การปฏิรูปธุรกิจ ทั้งในด้านการบริหารงานองค์กรและการบริหารการเดินทาง และปฏิบัติการเดินทาง ที่สอดคล้องกับแผน ฟื้นฟูกิจการองค์การ ขสมก. และรองรับการบริหารจัดการรถโดยสาร ประจำทางใหม่ การปรับโครงสร้างองค์กรและการจัดตั้งหน่วย ธุรกิจที่จะเกิดขึ้น</p>
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>๑. ศึกษา วิเคราะห์ข้อดี ข้อเสีย</p> <p>๒. กำหนดแนวทางในการดำเนินงาน</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>สรุปรายงานผลเสนอผู้บริหาร</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๕.๐๐๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	ร้อยละของโครงการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลที่ประสบความสำเร็จ ตามเป้าหมาย (มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๐)
๘. ตัวชี้วัด	<p>๑. ร้อยละ ๘๐ ของกระบวนการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยี ดิจิทัลมีการดำเนินการตามแนวทางปฏิบัติที่ดี</p> <p>๒. ร้อยละ ๘๐ ของบุคลากร ทราบถึงแผน และเป้าหมายการ ขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล</p>
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘												ผู้รับผิดชอบ	
		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	■													สทส.
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่าง ขอบเขตงาน		■												
๓	จัดทำ (TOR)			■	■	■									
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ				■										
๕	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง						■								
๖	นำเสนอผู้มีอำนาจอนุมัติสั่งซื้อสั่งจ้าง							■							
๗	จัดทำสัญญา							■							
๘	ดำเนินการตรวจรับตามระเบียบพัสดุ								■	■	■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๒๒.๔ การจ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล

รายการ	รายละเอียด
<p>๑. เหตุผลและความจำเป็น</p>	<p>ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาใช้ในการดำเนินธุรกิจและสนับสนุนการปฏิบัติงานต่างๆ ของหน่วยงานเป็นจำนวนมาก เพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาประเทศด้านต่างๆ ของรัฐบาล</p> <p>ขสมก. มุ่งเน้นการประยุกต์ใช้ไอซีทีเพื่อทำให้เกิดผลลัพธ์ในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการการบริหารจัดการองค์กรและลดต้นทุนการดำเนินงาน อาทิ การบริหารจัดการการเดินรถ การบริหารจัดการรายได้แบบบูรณาการและให้เป็นปัจจุบัน การพัฒนาด้วยการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อลดจำนวนทรัพยากรสิ้นเปลืองต่างๆ และการเชื่อมโยงข้อมูลระบบภายใน ขสมก. แบบบูรณาการ รวมถึงเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) ด้านที่ ๕ และ ด้านที่ ๗ การจัดการความรู้และนวัตกรรมเพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงาน</p> <p>ดังนั้น เพื่อเป็นการสนับสนุนการขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัลอย่างเป็นมาตรฐาน องค์การจึงมีความประสงค์ในการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล</p>
<p>๒. วัตถุประสงค์</p>	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อให้คำแนะนำ วางแผน และดำเนินการ ขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล ๒. เพื่อวางแนวทางปฏิบัติที่ดี (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
<p>๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)</p>	<p>ผลผลิต (Output)</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. ศึกษา วิเคราะห์ข้อดี ข้อเสีย ๒. กำหนดแนวทางในการดำเนินงาน <p>ผลลัพธ์ (Outcome) สรุปรายงานผลเสนอผู้บริหาร</p>

รายการ	รายละเอียด
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน 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 ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างส่งมอบงานไม่ทันภายในกำหนด

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	■													สทส.
๒	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR)		■												
๓	จัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR)			■											
๔	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับ				■										
๕	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง				■	■									
๖	นำเสนอผู้มีอำนาจอนุมัติสั่งซื้อจัดจ้าง					■									
๗	ประกาศผู้ชนะ รอการอุทธรณ์						■	■							
๘	จัดทำสัญญา								■						
๙	ติดตามและประเมินผล									■	■	■	■		

โครงการย่อยที่ ๒๒.๕ การว่าจ้างพัฒนาระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	ด้วยสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความประสงค์ขออนุมัติว่าจ้างพัฒนาระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) สำหรับใช้งานกับขสมก. เพื่อทดแทนการใช้กระดาษตามส่วนงานต่าง ๆ ทำให้ยากต่อการค้นหาและการนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์ จึงมีแนวคิดในการจัดทำระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สะดวกและง่ายต่อการดำเนินงานดังกล่าว ทั้งการช่วยลดการใช้กระดาษ ทำให้เข้าถึงเอกสารและข้อมูลได้ทุกที่ทุกเวลาผ่านอินเทอร์เน็ต ทำให้ง่ายต่อการส่งต่อข้อมูลเพื่อขออนุมัติงานการค้นหาข้อมูลเพื่อให้เป็นรูปแบบที่มีมาตรฐานกับทุกหน่วยงานภายใน สามารถจัดทำรายงานนำเสนอฝ่ายบริหารได้อย่างครบถ้วน รวดเร็วลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน และสามารถเชื่อมต่อกับระบบภายในของทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้
๒. วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อจัดทำระบบงานสำหรับบริหารจัดการ จัดเก็บ รวบรวม เพื่อนำข้อมูลไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อบริหารงานให้มีมาตรฐาน เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานขององค์กรให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบอื่นๆ ภายในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ ๓. เพื่อเป็นช่องทางสำหรับผู้ดูแลข้อมูล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน สามารถติดตามงานลดปัญหาการทำงานที่ซ้ำซ้อนและข้อผิดพลาดในการดำเนินงานได้ ๔. เพื่อช่วยให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลดการทำงานด้วยกระดาษและปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้ ๕. เพื่อลดค่าใช้จ่ายให้กับองค์กรในการใช้กระดาษ และเพื่อภาพลักษณ์ขององค์กร
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ขสมก. มีระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) ใช้ในองค์กรลดการใช้กระดาษ และสามารถติดตามงานลดปัญหาการทำงานที่ซ้ำซ้อน และข้อผิดพลาดในการดำเนินงานได้ สามารถเข้าถึงงานผ่านระบบอินเทอร์เน็ตได้
๔. ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome)	<p>ผลผลิต (Output)</p> <p>ขสมก. มีระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) ใช้ภายในองค์กร สามารถทำงานได้อย่างดี มีประสิทธิภาพ</p> <p>ผลลัพธ์ (Outcome)</p> <p>ลดปัญหาการซ้ำซ้อนของการทำงาน และข้อผิดพลาดในการดำเนินงาน พร้อมกับเป็นการลดการใช้กระดาษภายในองค์กร</p>
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ

รายการ	รายละเอียด
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	ไม่มี
๗. เป้าหมาย	ขสมก. มีระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) ใช้งาน ได้อย่างดี มีประสิทธิภาพ ไม่มีความขัดข้องในการใช้งานใน องค์การ สามารถลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงาน และเป็นการลดใช้กระดาษได้
๘. ตัวชี้วัด	ขสมก. มีระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) ใช้ภายในองค์การ
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	ผู้รับจ้างดำเนินการส่งมอบงานไม่ทันตามกำหนด เนื่องจากมีความ ซ้ำซ้อนในการทำงาน

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ขั้นตอน/กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
ดำเนินการขออนุมัติหลักการ	■											
แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อ จัดจ้าง		■										
ประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์			■	■								
ดำเนินการจัดทำสัญญา					■							
ติดตั้งพร้อมส่งมอบงาน						■	■	■	■			
คณะกรรมการทำการตรวจรับ										■	■	■

กลยุทธ์ที่ ๓.๗ การส่งเสริมความร่วมมือทางสังคมและสิ่งแวดล้อม

โครงการที่ ๒๓ โครงการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)

รายการ	รายละเอียด
๑. เหตุผลและความจำเป็น	องค์การให้ความสำคัญในการดำเนินโครงการที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการโครงการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องทุกปี มีการดำเนินกิจกรรมสนับสนุนให้พนักงานเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งภายในและภายนอกองค์กร ควบคู่ไปกับการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืนเพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อม และปรับปรุงคุณภาพของสังคมให้ดีขึ้น
๒. วัตถุประสงค์	๑. สร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่าง ขสมก. กับสังคม และชุมชน 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) ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลผลิต (Output) จัดกิจกรรมเพื่อสาธารณะประโยชน์ร่วมกับชุมชน ผลลัพธ์ (Outcome) ๑. ภาพลักษณ์ของ ขสมก. ดียิ่งขึ้น ๒. ผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น ๓. ลดภาระค่าใช้จ่ายของ ขสมก.
๕. ผู้รับผิดชอบ	สำนักบริหารการเดินรถ
๖. งบประมาณและแหล่งเงิน	งบดำเนินงาน ๒.๖๔๐ ล้านบาท
๗. เป้าหมาย	กิจกรรมสาธารณะประโยชน์เพื่อชุมชน/ดูแลชุมชนรอบข้างอย่างน้อย ๒ โครงการ
๘. ตัวชี้วัด	จำนวนกิจกรรมสาธารณะประโยชน์เพื่อชุมชน/ ดูแลชุมชนรอบข้าง
๙. ระยะเวลาดำเนินงาน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘
๑๐. ปัจจัยเสี่ยงของโครงการ	๑. การอยู่ร่วมกันระหว่าง ขสมก. กับชุมชนเกิดความไม่เชื่อมั่น ไม่ไว้วางใจและการก่อเหตุซึ่งกันและกัน ๒. ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบข้าง ๓. ไม่สามารถดำเนินกิจการได้ หากไม่มีสังคม ชุมชนเอื้ออำนวย

๑๑. ขั้นตอนและแนวทางการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียด	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘											ผู้รับผิดชอบ		
		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	ประชุมคณะทำงานกำหนดแผนการดำเนินโครงการ	■													คณะทำงาน
๒	ดำเนินโครงการตามแผน โครงการที่ ๑		■	■	■										สพด.
๓	ติดตาม ประเมินผลการดำเนินโครงการ			■	■	■									คณะทำงาน
๔	ดำเนินโครงการตามแผน โครงการที่ ๒						■	■	■						สพด.
๕	ติดตาม ประเมินผลการดำเนินโครงการ							■	■	■					คณะทำงาน
๖	สรุปผลการดำเนินงาน									■	■				คณะทำงาน
๗	ทบทวนโครงการในปีถัดไป											■	■		คณะทำงาน

สรุปงบประมาณแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๘

แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๘ จำนวน ๓ ยุทธศาสตร์ ๑๕ กลยุทธ์ ๒๓ โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๘ (หน่วย : ล้านบาท)		หน่วยงาน
	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	
		หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับ งบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย โดยมีกลยุทธ์ จำนวน ๓ กลยุทธ์ และโครงการ จำนวน ๖ โครงการ ดังนี้			
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ การกำหนดแผนและการจัดการโดยสารเพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ			
๑. โครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV)		๓๖๘.๔๐๐	ซื้อ ๑๒.๔ สฝง
๒. โครงการจัดหาและบำรุงรักษาโดยสารพลังงานสะอาด ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒		๐.๐๐๐	สฝง.
๓. โครงการเช่ารถยนต์ไฟฟ้าและรถโดยสารไฟฟ้าสำนักงาน พร้อมอุปกรณ์		๑๔.๖๘๘	ซื้อ ๑๒.๔ สบจ.
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเพิ่มประสบการณ์ในการใช้บริการ			
๔. โครงการพัฒนามาตรการและกิจกรรมในการกำกับดูแลเอกชนร่วมบริการ	๐.๐๐๐		ฝรร
กลยุทธ์ที่ ๑.๔ การยกระดับ อุ ทารก และป้ายหยุดรถประจำทาง เพื่อสนับสนุนการเดินทางและคุณภาพชีวิต			
๕. โครงการพัฒนาพื้นที่อุ้งเชิงพาณิชย์	๐.๐๐๐		สฝง
๖. โครงการพัฒนาปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการและระบบสาธารณูปโภคเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี		๓.๙๕๖	
โครงการย่อยที่ ๖.๑ รายการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ชั้น ๓ - ๔ (อุ้งเชิงพาณิชย์)	๐.๐๐๐		สพบ.
โครงการย่อยที่ ๖.๒ รายการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาสำนักงาน	๐.๐๐๐		ขตร.๑
โครงการย่อยที่ ๖.๓ การปรับปรุงศูนย์อาหาร กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถที่ ๓	๐.๐๐๐		ขตร.๑
โครงการย่อยที่ ๖.๔ การปรับปรุงพื้นที่อุ้งเชิงพาณิชย์เพื่อสร้างศูนย์อาหารและนันทนาการและห้องน้ำ	๐.๐๐๐		ขตร.๒
โครงการย่อยที่ ๖.๕ การปรับปรุงพื้นที่พักผ่อนพนักงานอุ้งเชิงพาณิชย์	๐.๔๙๖		ขตร.๓
โครงการย่อยที่ ๖.๖ ทำหลังคาโครงเหล็กพร้อมหลังคาและทาสีใหม่ภายในและภายนอกที่ทำการ สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔ และที่ทำการกลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ อุคลองเตย	๐.๐๐๐		ขตร.๔
โครงการย่อยที่ ๖.๗ การปรับปรุงหลังคาตึก อาคารสำนักงานเขต (เรือและติดตั้ง)	๑.๙๐๐		ขตร.๕
โครงการย่อยที่ ๖.๘ การซ่อมแซมทาสีรั้วอุ้งเชิงพาณิชย์	๐.๑๖๐		ขตร.๖
โครงการย่อยที่ ๖.๙ การปรับปรุงภูมิทัศน์สำนักงาน ร้ว อุ้งเชิงพาณิชย์	๐.๒๐๐		ขตร.๗
โครงการย่อยที่ ๖.๑๐ การปรับปรุงภูมิทัศน์สำนักงานเขต กำแพงรั้วอุ้งเชิงพาณิชย์ (เขตการเดินรถที่ ๘ และ กปด.๓๘)	๐.๕๐๐		ขตร.๘
โครงการย่อยที่ ๖.๑๑ การปรับปรุงแก้ไขห้องน้ำอุ้งเชิงพาณิชย์ ๒	๐.๓๐๐		ขตร.๘
โครงการย่อยที่ ๖.๑๒ การจัดซื้อเครื่องปรับอากาศชนิดฝังฝ้าเพดาน พร้อมติดตั้ง	๐.๔๐๐		สทส.
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย โดยมีกลยุทธ์ จำนวน ๖ กลยุทธ์ และโครงการ จำนวน ๙ โครงการ ดังนี้			
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเดินรถ เพื่อการให้บริการที่มีคุณภาพ			
๗. โครงการเช่าระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)		๑๕๔.๘๖๐	ซื้อ ๔.๔ สทส.
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ การพัฒนาค่าโดยสารและระบบชำระที่ตอบโจทย สะดวก และประหยัด			
๘. โครงการพัฒนาจัดเก็บค่าโดยสารผ่านระบบดิจิทัล		๙๙.๖๐๐	ซื้อ ๔.๔ สทส.

แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๘ จำนวน ๓ ยุทธศาสตร์ ๑๕ กลยุทธ์ ๒๓ โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๘ (หน่วย : ล้านบาท)		หน่วยงาน
	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	
		หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับ งบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓	
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ การส่งเสริมพนักงานภาคบริการให้มีศักยภาพสูง เพื่อรอยยิ้มของผู้ใช้บริการ			
๙. โครงการจอตทุกป้ายอย่างปลอดภัยเพื่อส่งและรับทุกคน	๐.๐๐๐		สพด.
๑๐. โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ	๐.๖๐๐		สผง.
กลยุทธ์ที่ ๒.๔ การพัฒนาการให้บริการข้อมูลทันสมัยและเชื่อถือได้			
๑๑. โครงการขยายความสามารถของระบบ BMTA Application เพื่อเพิ่มรายได้		๒๕.๐๐๐	ข้อ ๔.๔ สทส.
กลยุทธ์ที่ ๒.๕ การยกระดับการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน			
๑๒. โครงการยกระดับประสิทธิภาพการสื่อสารและประชาสัมพันธ์		๕๒.๗๓๕	
โครงการย่อยที่ ๑๒.๑ การประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามแผนขับเคลื่อนกิจการองค์กร		๑๓.๒๐๕	สผอ.
โครงการย่อยที่ ๑๒.๒ การประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถตามแผนปฏิรูปโดยสาร		๔.๐๓๐	สผอ.
โครงการย่อยที่ ๑๒.๓ การพัฒนาและปรับปรุงระบบเว็บไซต์และประชาสัมพันธ์ผ่านโซเชียลมีเดีย		๑๒.๐๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๒.๔ การเสริมสร้างภาพลักษณ์องค์กร การสื่อสารประชาสัมพันธ์และสื่อสารการตลาด		๓.๐๐๐	
โครงการย่อยที่ ๑๒.๕ การบริการข้อมูลการประชุมดิจิทัล (Digital Meeting Data Service)		๒๐.๐๐๐	
โครงการย่อยที่ ๑๒.๖ ผอก.พร้อมคุย		๐.๕๐๐	สผอ.
๑๓. โครงการเทคนิคการสื่อสารประสานงาน และรับเรื่องร้องเรียนลูกค้าทางโทรศัพท์อย่างมืออาชีพ (Professional Complaint Handling & Communication Technque)			สผอ.
กลยุทธ์ที่ ๒.๖ การเสริมสร้างความปลอดภัยในการให้บริการแก่ทุกคน			
๑๔. โครงการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง		๐.๐๐๐	
โครงการย่อยที่ ๑๔.๑ การยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่และการเดินทาง		๐.๐๐๐	สพด.
โครงการย่อยที่ ๑๔.๒ การรณรงค์ลดอุบัติเหตุ		๐.๐๐๐	สพด.
๑๕. โครงการเช่าระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV		๒๔.๐๐๐	ข้อ ๔.๔ สทส.
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์กรที่ยั่งยืน โดยมีกลยุทธ์ จำนวน ๖ กลยุทธ์ และโครงการ จำนวน ๘ โครงการ ดังนี้			
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ การพัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากรในทุกมิติ			
๑๖. โครงการพัฒนาทักษะความรู้สู่พนักงานทุกระดับ		๒๐.๗๖๐	
โครงการย่อยที่ ๑๖.๑ การฝึกอบรมตามแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development:ID)		๗.๒๐๐	สพบ.
โครงการย่อยที่ ๑๖.๒ การฝึกอบรมตามการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management :PM)		๔.๕๐๐	สพบ.
โครงการย่อยที่ ๑๖.๓ การฝึกอบรมตามแผนการพัฒนาองค์กร (Organization Development :OD)		๔.๕๐๐	สพบ.
โครงการย่อยที่ ๑๖.๔ การฝึกอบรมตามแผนการพัฒนาสายอาชีพ (Career Development : CD)		๓.๕๖๐	สพบ.
โครงการย่อยที่ ๑๖.๕ การอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับผู้บริหาร		๐.๒๕๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๖.๖ การอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับผู้ปฏิบัติการ		๐.๖๐๐	สทส.
โครงการย่อยที่ ๑๖.๗ การอบรมสมรรถนะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ		๐.๑๕๐	สทส.
กลยุทธ์ที่ ๓.๒ การพัฒนาระบบบริหารองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ			
๑๗. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการของ ขสมก.		๒๕.๐๐๐	ข้อ ๔.๔ สทส.
๑๘. โครงการยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารความเสี่ยง		๕.๐๐๐	
โครงการย่อยที่ ๑๘.๑ การยกระดับประสิทธิภาพการกำกับที่ดีและการบริหารความเสี่ยง		๑.๕๐๐	สพส.
โครงการย่อยที่ ๑๘.๒ การพัฒนาระบบ Service point GRC		๓.๐๐๐	สพส.
โครงการย่อยที่ ๑๘.๓ Risk Month		๐.๕๐๐	สพส.

แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๘ จำนวน ๓ ยุทธศาสตร์ ๑๕ กลยุทธ์ ๒๓ โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๘ (หน่วย : ล้านบาท)			หน่วยงาน
	งบดำเนินงาน	งบลงทุน		
		หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับ งบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓		
กลยุทธ์ที่ ๓.๓ การยกระดับศักยภาพขององค์กรด้วยนวัตกรรม และเทคโนโลยี				
๑๙. โครงการดูแลบำรุงรักษาทรัพยากรเทคโนโลยีสารสนเทศ	๑๔๔.๐๙๓	๕๙.๖๖๐	ข้อ ๔.๔	
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑ การจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์ระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย	๕.๐๕๓			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒ การจ้างบริการบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์	๕.๗๒๑			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓ การจ้างบำรุงรักษาเว็บไซต์ขององค์กร	๐.๐๖๖			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๔ การจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์จอภาพตั้งโต๊ะผู้ร่วมประชุม และอุปกรณ์ขยายสัญญาณภาพห้องประชุม	๐.๐๗๔			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๕ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์เก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Management).	๐.๕๐๔			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๖ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมอุปกรณ์	๐.๐๖๕			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๗ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบสนับสนุนการทำงาน และรักษาความปลอดภัยห้อง Data Center	๐.๘๒๑			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๘ การจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง จำนวน ๖๐๐ เครื่อง	๒.๘๒๕			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๙ การจ้างบริการบำรุงรักษาระบบบริหารจัดการทรัพยากร ซสมก. (ERP) พร้อม License	๒๐.๐๐๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๐ การเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง	๓.๔๕๓			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๑ การเข้าใช้บริการสื่อสัญญาณความเร็วสูง MPLS + MPLS กบด	๑.๒๑๔			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๒ การเข้าใช้อุปกรณ์การเข้าถึงการทำงานและความปลอดภัยการเข้าถึงการทำงาน จากภายนอก SSL VPN พร้อมติดตั้ง	๐.๘๘๒			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๓ การเข้าอุปกรณ์บริหารและจัดการ (IP Address Management)	๐.๙๙๖			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๔ การเข้าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย (Switch) จำนวน ๒๘ ชุด พร้อมติดตั้ง	๑.๖๒๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๕ การเข้าใช้บริการระบบ Leased Line Internet และระบบ Wi-Fi พร้อมติดตั้ง	๑.๒๕๗			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๖ การเข้าเครื่อง Face Scan จำนวน ๔๘ เครื่อง และเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) พร้อมติดตั้ง	๐.๗๘๘			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๗ การเข้าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายคลาวด์ (Cloud Server)	๓.๕๙๓			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๘ การเข้าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับเก็บข้อมูลสำรอง (DR Server)	๒.๒๓๗			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๑๙ การเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง (เข้า PC ๓๐๐ เครื่อง)	๑๘.๙๐๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๐ การเข้าใช้ระบบสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Mail Gateway) พร้อมติดตั้ง	๑.๐๒๙			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๑ การเข้าใช้อุปกรณ์กระจายสัญญาณเครือข่าย (Switch) จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมติดตั้ง	๕.๕๘๖			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๒ การเข้าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำรอง (DR ERP) พร้อมติดตั้ง	๒.๕๒๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๓ การเข้าใช้เครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) สำหรับห้องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย จำนวน ๔ ชุด พร้อมติดตั้ง.	๐.๑๙๗			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๔ การเข้าพื้นที่เก็บข้อมูล Google Drive	๐.๐๑๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๕ การเข้าใช้อุปกรณ์สำรองข้อมูลคอมพิวเตอร์แม่ข่าย San Storage พร้อมติดตั้ง	๐.๘๐๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๖ การเข้าใช้ License ระบบสารสนเทศ	๒.๐๐๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๗ การเข้าใช้ระบบแอปพลิเคชัน Cisco Webex จำนวน ๒๐ License	๐.๒๓๕			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๘ การเข้าใช้เครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กและอุปกรณ์ จำนวน ๓๐ เครื่อง	๐.๖๔๗			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๒๙ การซื้อ Software Antivirus จำนวน ๙๕๐ License พร้อมติดตั้ง	๐.๗๐๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๐ การพัฒนาระบบ	๔๐.๐๐๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๑ โครงการ Bmta Contact Center		๙.๖๖๐	ข้อ ๔.๔	
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๒ ระบบบริหารการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ การบริหารสัญญาและการบริหารทรัพย์สิน ด้วยเทคโนโลยี RFID		๕๐.๐๐๐	ข้อ ๔.๔	
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๓ การจัดหาการติดตั้งระบบโทรศัพท์แบบไอพี IP Phone	๖.๕๐๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๔ การจัดหาการบริหารจัดการทรัพยากรคอมพิวเตอร์ Desktop Managment	๗.๐๐๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๕ การจัดซื้ออุปกรณ์รักษาความปลอดภัยระบบเครือข่าย Firewall	๖.๐๐๐			
โครงการย่อยที่ ๑๙.๓๖ การจัดซื้อเครื่องพิมพ์ Line Printer พร้อมติดตั้ง	๐.๘๐๐			

แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๘ จำนวน ๓ ยุทธศาสตร์ ๑๕ กลยุทธ์ ๒๓ โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๘ (หน่วย : ล้านบาท)		หน่วยงาน
	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	
		หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับ งบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓	
กลยุทธ์ที่ ๓.๔ การผลักดันการฟื้นฟูองค์กร			
๒๐. โครงการปรับโครงสร้างองค์กรและบุคลากร	๐.๐๐๐		สจท.
๒๑. โครงการพัฒนาฝ่ายทรัพยากรบุคคลสู่ความเป็นมืออาชีพ (HR Professional)	๐.๒๐๐		สจท.
กลยุทธ์ที่ ๓.๕ การบริหารจัดการความสมดุลระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร			
๒๒ โครงการว่าจ้างที่ปรึกษา	๔๐.๔๒๘		
โครงการย่อยที่ ๒๒.๑ การจ้างที่ปรึกษาจ้างที่ปรึกษาประจำองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (In house) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ประเมินโครงการ	๑๗.๑๖๘		สผง
โครงการย่อยที่ ๒๒.๒ การจ้างผู้เชี่ยวชาญ	๑.๒๖๐		สตส.
โครงการย่อยที่ ๒๒.๓ การจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ ขสมก.	๕.๐๐๐		สทส
โครงการย่อยที่ ๒๒.๔ การจ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการทำงานสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล	๑๗.๐๐๐		สทส
โครงการย่อยที่ ๒๒.๕ การว่าจ้างพัฒนาระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document)	๐.๐๐๐		สทส.
กลยุทธ์ที่ ๓.๖ การส่งเสริมความร่วมมือทางสังคมและสิ่งแวดล้อม			
๒๓. โครงการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)	๒.๖๔๐		สพด
๒๓ โครงการ	๒๗๐.๔๑๒	๗๗๑.๒๐๘	
	๑,๐๔๑.๖๒		

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 จะเป็นการระบุว่าจะส่งเสริมผลักดันให้ประสิทธิผลที่เราตั้งไว้นั้นประสบความสำเร็จได้ 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

การประเมินในส่วนนี้คือการพิจารณาทบทวนศักยภาพของตนเอง 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 ผลลัพธ์เมื่อโครงการเสร็จสิ้นให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ 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 ประมาณการผลิต ผลลัพธ์ได้อย่างถูกต้อง ซึ่งผู้เกี่ยวข้องเหล่านี้เป็นผู้ที่รับผิดชอบ มีข้อมูล หรือแม้กระทั่งเป็นผู้ดำเนินการโครงการต่าง ๆ นั้น ดังนั้นจึงเป็นผู้ที่เหมาะสมที่จะสามารถคาดการณ์ถึงผลลัพธ์เมื่อโครงการเสร็จสิ้นได้อย่างถูกต้องมากที่สุด ทั้งนี้การคาดการณ์ผลการดำเนินงานจำเป็นต้องคาดการณ์ถึงผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในเบื้องต้น

(๓) ขั้นตอนที่ ๓ ทำการประมาณการในระยะต่าง ๆ

ประโยชน์อีกประการหนึ่งของการคาดการณ์ผลการดำเนินงานล่วงหน้า คือสามารถนำผลการดำเนินการที่คาดการณ์เหล่านั้นมาตรวจสอบว่าการดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมายหรือไม่ ดังนั้น การคาดการณ์ ในเบื้องต้นจึงจำเป็นต้องแบ่งเป็นการคาดการณ์ระยะต่าง ๆ เพื่อให้สามารถติดตามความก้าวหน้าของผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นในแต่ละระยะได้อย่างถูกต้อง ซึ่งโดยส่วนใหญ่การทำการประมาณการหรือการคาดการณ์นี้ 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 ศึกษารายละเอียดและข้อมูล และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของความเสี่ยง ที่มีผลต่อการดำเนินงาน
ขั้นตอนที่ ๓	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดแผนป้องกันความเสี่ยง และแผนการปรับเปลี่ยนแผนงานเมื่อมีเหตุการณ์ ความเสี่ยงเกิดขึ้น 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 มีรายละเอียด ดังนี้

(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 โดยแผนป้องกันความเสี่ยงนี้ต้องทำเพื่อรองรับกับฉากทัศน์ต่าง ๆ ที่มีการกำหนดไว้ในขั้นตอนที่ ๑ ที่ได้กล่าวไว้ในเบื้องต้นแล้ว

(๔) ขั้นตอนที่ ๔ การหารือเพื่อสรุปแผนการเปลี่ยนแปลงแผนงานเมื่อเกิดความเสี่ง

การนำแผนงานที่กำหนดไว้มาหารือผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากแผนงานนั้นต้องได้รับความเห็นและปรับใช้เพื่อการปฏิบัติงานได้จริง ผู้ที่มีส่วนรับผิดชอบในการดำเนินงานทุกฝ่ายจึงจำเป็นต้องรับรู้และให้ข้อคิดเห็นที่จำเป็นในการปรับปรุงแผนงานนำไปสู่การใช้งานได้จริงเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเมื่อได้รับความเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องจึงนำมาสรุปแผนการป้องกันความเสี่ยง และกำหนดขั้นตอนการปรับเปลี่ยนแผนงานเมื่อมีเหตุการณ์ที่มีผลต่อการดำเนินงาน ก่อนนำเสนอผู้บริหารเพื่อพิจารณาและเผยแพร่ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

(๕) ขั้นตอนที่ ๕ นำเสนอผู้บริหารระดับสูงเพื่อพิจารณา

เมื่อมีการสรุปแผนการป้องกันความเสี่ยง และการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินงานเพื่อให้สามารถขับเคลื่อนกลยุทธ์ และดำเนินโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดจำเป็นต้องนำแผนการทั้งหมดมานำเสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาอนุมัติให้สามารถใช้ได้เมื่อมีเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ผู้ดำเนินการจะได้นำแผนการดังกล่าว และดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ได้ทันที และเมื่อผู้บริหารอนุมัติแผนงานและขั้นตอนกระบวนการต่าง ๆ เรียบร้อยแล้วจึงนำมาเผยแพร่สร้างความเข้าใจให้แก่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานโครงการหรือกลยุทธ์ต่าง ๆ ได้รับรู้

ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ และแผนด้านอื่นๆ

