



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง ความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุน
เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

จัดทำโดย นางจิตราวรรณ ม่วงดี
รหัส 93055

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 93
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2564
ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study)

เรื่อง ความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปดอดภัย
ในการใช้รตใช้ถนน (กปถ.)

จัดทำโดย นางจิตราวรรณ ม่วงดี
รหัส 93055

หลักสูตรนักรบรหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 93
วิทยาลัยนักรบรหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2564

รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักรับบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรมของสำนักงาน ก.พ.

อาทิตย์ วุฒิกะโร
อาจารย์ที่ปรึกษา

ชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษา

ระรินทิพย์ ศิโรรัตน์
อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปผู้บริหาร

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 – 2580) ได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาประเทศ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ของประเทศไทย ได้แก่ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง กระทรวงคมนาคมและสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมดำเนินการภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงไทย เชื่อมโยงโลก ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงการวางโครงข่ายเส้นทางคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน และยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา ได้กำหนดเป้าหมายในการสร้างเครือข่ายการเชื่อมโยงตามระเบียบแนวเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและการใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ รวมถึงยกระดับมาตรฐานของไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานและบรรทัดฐานสากลตามพันธกรณีระหว่างประเทศ ให้สามารถปรับตัวตามกลไก ภาวะเปื้อน ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกตามหลักมาตรฐานสากลต่างๆ

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำเป็นแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2560 – 2564) เพื่อกำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการดำเนินงานให้มีความสอดคล้อง เชื่อมโยง สามารถปฏิบัติงานภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และตอบสนองต่อความต้องการของภาครัฐและประชาชน จำนวน 4 ยุทธศาสตร์ คือ 1. การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยงทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 2. การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่งการพัฒนาระบบขนส่ง 3. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ 4. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ พร้อมทั้งกำหนดวิสัยทัศน์ “พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน” โดยตำแหน่ง “ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม 1” ปฏิบัติงานภายใต้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง มีภารกิจ และขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่สำคัญในการควบคุม ดูแล กลั่นกรอง ให้คำแนะนำ กำกับ เร่งรัด ติดตาม กำหนดแนวทางการดำเนินงานตามแผนงาน การใช้จ่ายงบประมาณและยุทธศาสตร์ รวมถึงบูรณาการ ประสานความร่วมมือ บริหารจัดการ การมีส่วนร่วม การประชาสัมพันธ์ เป็นผู้แทนกระทรวงคมนาคม ในการประชุมที่สำคัญ และปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงคมนาคม โดยดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ “เป็นศูนย์กลางในการบริหารด้านคมนาคมที่ทันสมัย” ซึ่งมีเป้าหมายในการบริหารนโยบาย และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเพื่อพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนสู่ความสำเร็จ เพื่อยกระดับมาตรฐานระบบการจัดการด้านความปลอดภัย ลดความสูญเสีย สร้างความเชื่อมั่น และกำหนดแนวทางการดำเนินงานของภารกิจให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ เป็นภารกิจที่มี

ความสำคัญมุ่งผลักดันให้เกิดการยกระดับการบริหารด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในพันธกิจของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ในปัจจุบันการกำกับและการดูแลด้านการความปลอดภัยทุกหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมได้มีการจัดตั้งหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบดำเนินการเกี่ยวกับการบูรณาการด้านความปลอดภัยทุกรูปแบบ โดยมีศูนย์กลางการดูแลด้านความปลอดภัยอยู่ที่สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมภายใต้ชื่อหน่วยงาน “ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม” ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ แต่เนื่องจากการปฏิบัติงานภายใต้หน่วยงานดังกล่าว ยังไม่สามารถดำเนินการครอบคลุมได้ทุกหน่วยงาน และยังไม่ได้รับการสนับสนุนการจัดตั้งหน่วยงานอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งทำให้ขาดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ขาดการสนับสนุนเงินงบประมาณจากภาครัฐ จึงขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนน (กปถ.) และเนื่องจากกระบวนการจัดหารายได้เพื่อเข้ากองทุนฯ เป็นไปด้วยความยากลำบากและเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการบริหารงานเงิน จึงควรผลักดันให้เกิดการสร้างมาตรฐาน และมีวินัยในการใช้จ่ายเงินโดยให้ยึดถือปฏิบัติตามระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุด สร้างความเชื่อมั่นต่อผู้ให้การสนับสนุนและเพิ่มรายได้หลักของกองทุนฯ จึงเป็นที่มาของการกำหนดวิสัยทัศน์ “บูรณาการสร้างความปลอดภัยในการบริหารเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)” เพื่อเข้าสู่ตำแหน่งข้างต้น

ในการนี้ การขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ยังขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากจำนวนบุคลากรของกองทุนฯ ไม่สอดคล้องกับภารกิจงาน อีกทั้งยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจ ความเชี่ยวชาญในงานที่ต้องใช้ความรู้เฉพาะด้าน อาทิ ระเบียบของการเบิกจ่ายงบประมาณ ทั้งนี้ การจัดสรรเงินของกองทุนฯ เป็นในลักษณะของการทำ MOU ระหว่าง 2 หน่วยงาน (ผู้ให้กับผู้รับ) ซึ่งหากเกิดข้อผิดพลาดต้องใช้ระยะเวลาในการแก้ไข ฉะนั้น หากบุคลากรขาดความรู้ความเข้าใจในการเบิกจ่ายงบประมาณ อาจเกิดความล่าช้าทำให้หน่วยงานที่ขอรับการสนับสนุนไม่สามารถดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้ และผลการเบิกจ่ายไม่เป็นไปตามเป้าหมาย หรืออาจต้องดำเนินการขออนุมัติขยายระยะเวลาการใช้งบประมาณออกไปอีก ในการเบิกจ่ายของภาครัฐต้องปฏิบัติตามระเบียบวิธีการงบประมาณ ระเบียบการเบิกจ่ายเงิน พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ ผู้ศึกษาได้ดำเนินการเปรียบเทียบระเบียบการเบิกจ่ายเงินระหว่างเงินงบประมาณของภาครัฐและเงินจาก กปถ. รวมถึงวิเคราะห์ SWOT Analysis ทำให้ทราบถึงประเด็นที่จะนำมาปรับใช้ในการทำให้เกิดความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนฯ คือ 1) ควรกำหนดขอบเขตวัตถุประสงค์ของโครงการที่ขอรับการสนับสนุนจากกองทุน ให้ชัดเจนไม่กว้างจนเกินไป โดยมีตัวชี้วัด ที่ประเมินผลได้ 2) จัดให้มีระบบปฏิทินกรอบเวลาการดำเนินการที่ชัดเจนในการเสนอโครงการ การพิจารณา และการอนุมัติโครงการ 3) เพิ่มสัดส่วนการจัดสรรเงินกองทุนในระดับภูมิภาคให้มากขึ้น รวมทั้งการมอบอำนาจในการดำเนินการในระดับพื้นที่ 4) ทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ของกองทุน ให้เกิดความโปร่งใส และตรวจสอบได้ 5) พัฒนาและบูรณาการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น 6) จัดให้มีคณะกรรมการติดตามและประเมินผลโครงการที่ได้รับการอุดหนุน โดยมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์และความคุ้มค่า ของโครงการ 7) พัฒนาองค์กรเข้าสู่ระบบมาตรฐานการจัดการ (ISO 9000) หากดำเนินการตามประเด็นดังกล่าวจะสามารถบรรลุผลสำเร็จ เพื่อเกิดความคุ้มค่า มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการใช้งบประมาณของกองทุนฯ

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล เรื่อง ความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนเพื่อความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ฉบับนี้ สำเร็จได้ด้วยความอนุเคราะห์และกรุณาจากบุคคล
หลายๆ ท่าน ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณ อาจารย์อาทิตย์ วุฒิกะโร อาจารย์ระรินทิพย์ ศิริรัตน์ และ
อาจารย์ชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ อาจารย์ที่ปรึกษาที่ได้สนับสนุน ให้ความรู้ แนวคิด ข้อเสนอแนะในการ
จัดทำตลอดจนแนวทางในการปรับปรุงที่เป็นประโยชน์ในการทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคลจน
รายงานฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณผู้บริหารกระทรวงคมนาคมที่ได้ให้โอกาสผู้ศึกษาเข้าร่วมการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง: ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 93 ซึ่งสามารถนำความรู้ ทักษะ
และแนวทางการบริหารจัดการที่สามารถนำมาปรับใช้ในพัฒนาตนเองและการทำงานให้เกิดประโยชน์
และขอขอบคุณ นายสมพงษ์ ผิวทอง หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้
ถนน กรมการขนส่งทางบก ที่ได้ช่วยเหลือและสนับสนุนข้อมูลประกอบรายงานการศึกษาฯ มีความ
ครบถ้วนและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้ศึกษาหวังว่ารายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์และสามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา
วางแผนต่อยอดและบูรณาการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

นางจิตราวรรณ ม่วงดี

มิถุนายน 2564

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฌ
1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	1
1.1 การวิเคราะห์บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	1
1.2 ตำแหน่งผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคมที่เป็นเป้าหมาย	3
1.3 กำหนดวิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	5
2. ข้อเสนอโครงการพัฒนางาน	7
2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา	7
2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย	24
2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ	33
3. แผนพัฒนาตนเอง	34
3.1 การวิเคราะห์ตนเอง	34
3.2 การวางแผนพัฒนาตนเอง	34
บรรณานุกรม	43
ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล	44

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ตารางแสดงกองทุนของกระทรวงคมนาคม	7
ตารางที่ 2 ตารางแสดงถึงเป้าหมาย	22
ตารางที่ 3 ข้อเปรียบเทียบกับการดำเนินงานตามระเบียบ	26
ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ SWOT ขั้นพื้นฐานเพื่อวิเคราะห์เทคนิค วิธีการ และแนวทางความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนฯ	27
ตารางที่ 5 แผนการปฏิบัติงาน	31

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 แผนผังการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์ปลอดภัยคมนาคมกับกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนน (กปถ.)	6
ภาพที่ 2 ขั้นตอนการประมวลทางวาจา	10
ภาพที่ 3 ขั้นตอนการประมวลทางอินเทอร์เน็ต	10
ภาพที่ 4 ขั้นตอนการประมวลทางโทรศัพท์	10
ภาพที่ 5 ขั้นตอนการเสนอขอรับจัดสรรกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	16
ภาพที่ 6 ภาพรวมการประมวลหมายเลขทะเบียนรถทั่วประเทศ	18
ภาพที่ 7 การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	19
ภาพที่ 8 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี้อย่างปลอดภัย	19
ภาพที่ 9 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ	20
ภาพที่ 10 การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง	20
ภาพที่ 11 การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	21
ภาพที่ 12 การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	21
ภาพที่ 13 การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัย	21
ภาพที่ 14 ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี	23

1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

2. ข้อเสนอโครงการพัฒนางาน

2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา

“ความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)”

ในปัจจุบันกระทรวงคมนาคมมีกองทุนที่อยู่ในความรับผิดชอบ จำนวน 5 กองทุน ประกอบด้วย

ตารางที่ 1 ตารางแสดงกองทุนของกระทรวงคมนาคม

กองทุน	วัตถุประสงค์	งบประมาณปี 2564 เงินกองทุนคงเหลือ
1) เงินทุนหมุนเวียน กรมการขนส่งทางอากาศ (กรมท่าอากาศยาน)	เพื่อปรับปรุงและพัฒนาด้านความปลอดภัย จัดหาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับผู้โดยสาร รักษาสิ่งแวดล้อมและลด มลพิษที่เกิดจากสนามบิน รวมทั้งใช้จ่ายในการ บริหารจัดการท่าอากาศยานหรือกิจการอื่นที่ เกี่ยวเนื่องตามความจำเป็น	149.80 ล้านบาท (ณ 19 มี.ค. 2564)
2) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ ถนน (กปถ.) (กรมการขนส่งทางบก)	เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ ถนน	5,764.91 ล้านบาท (ณ 31 มี.ค. 2564)
3) เงินทุนหมุนเวียนเพื่อ จัดทำแผ่นป้ายทะเบียนรถ (กรมขนส่งทางบก)	เพื่อจัดทำแผ่นป้ายทะเบียนรถ ให้เป็นไปอย่าง รัดกุม เหมาะสม และมีความคล่องตัวในการ ดำเนินงาน เพื่อยืดต่อการจัดทำแผ่นป้าย ทะเบียนรถ ตามความต้องการของประชาชน	1,600.56 ล้านบาท (ณ 31 มี.ค. 2564)
4) เงินทุนค่าธรรมเนียม ผ่านทาง (กรมทางหลวง)	เพื่อใช้ในการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และ บำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน จัดให้มีสิ่ง อำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งจัดใช้เงินกู้ใน การก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน	15,107.99 ล้าน บาท (ณ 20 มี.ค. 2564)
5) เงินทุนหมุนเวียน ค่าเครื่องจักรกลของ กรมทางหลวง (กรมทางหลวง)	เพื่อใช้จ่ายหมุนเวียนในการซื้อ การจ้างการ ซ่อมและบำรุงรักษา การจัดทำของการเช่าการ แลกเปลี่ยน การเปลี่ยนทดแทนเครื่องจักรฯ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ เงินทุนหมุนเวียนฯ	1,522.05 ล้านบาท (ณ 28 ก.พ. 2564)

โดยแต่ละกองทุนวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน ผู้ศึกษาจึงได้กำหนดประเด็นการศึกษา ความคุ้มค่า เพื่อให้การใช้จ่ายงบประมาณเกิดความคุ้มค่า มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เป็นประโยชน์ต่อประชาชน

ให้มากที่สุด จึงก่อให้เกิดประเด็นการศึกษาเรื่อง “ความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)” โดยมีวิสัยทัศน์ “บูรณาการสร้างความคุ้มค่าในการบริหารเงิน กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)” ซึ่งในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการกองทุนฯ ตามหลักการบริหารจัดการที่ดี และแนวทางในการบริหารจัดการ

การศึกษานี้ได้กำหนดขอบเขตการศึกษาในส่วนของการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งอยู่ในการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยสรุปได้ว่าการบริหารจัดการที่ดี หรือ ธรรมาภิบาล หมายถึง กระบวนการบริหารจัดการที่เป็นระบบเกิดจากความสัมพันธ์ของภาครัฐ ภาคธุรกิจเอกชน และภาคประชาสังคม ในการร่วมบริหารพัฒนาองค์กรและสังคมเพื่อให้บรรลุผลอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อไปในอนาคต¹ ส่วนแนวทางในการบริหารจัดการนั้น การบริหาร หมายถึง ศิลปะในการทำให้สิ่งต่างๆ ได้รับการกระทำจนเป็นผลสำเร็จ กล่าวคือ ผู้บริหารไม่ใช่เป็นผู้ปฏิบัติ แต่เป็นผู้ใช้ศิลปะ ทำให้ผู้ปฏิบัติทำงานจนสำเร็จตามจุดมุ่งหมายที่ผู้บริหารตัดสินใจเลือกแล้ว (ถนัด เดชทรัพย์, 2550:19)

การบริหาร คือ กระบวนการทำงานร่วมกับผู้อื่น เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

การบริหาร คือ การทำงานของคณะบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ที่ร่วมปฏิบัติการให้บรรลุ เป้าหมายร่วมกัน วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2555) กล่าวว่า การบริหาร บางครั้ง เรียกว่า การบริหารจัดการ หมายถึง การดำเนินงาน การปฏิบัติงานใดๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคน สิ่งของ และ หน่วยงาน โดยครอบคลุมในเรื่องต่างๆ ที่ เรียกว่า “กระบวนการบริหาร” หรือ “ปัจจัยที่มีส่วนสำคัญต่อการบริหาร” ที่เรียกว่า แฟมส์-โพสคอร์บ (PAMS-POSDCORB) ได้แก่ การบริหารนโยบาย (Policy) การบริหารอำนาจหน้าที่ (Authority) การบริหารคุณธรรม (Morality) การบริหารที่เกี่ยวข้องกับสังคม (Society) การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การบริหารทรัพยากรมนุษย์ (Staffing) การอำนวยการ (Directing) การประสานงาน (Coordinating) การรายงาน (Reporting) และการงบประมาณ (Budgeting)

นอกจากที่กล่าวมา อาจให้ความหมายได้อีกว่าการบริหาร หมายถึง การดำเนินงาน หรือ การปฏิบัติงานใดๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคน สิ่งของ และหน่วยงาน โดยครอบคลุมเรื่องต่างๆ เช่น การบริหารคน (Man) การบริหารเงิน (Money) การบริหารวัสดุอุปกรณ์ (Material) การบริหารงานทั่วไป (Management) การบริหารการให้บริการประชาชน (Market) การบริหารคุณธรรม (Morality) การบริหารข้อมูลข่าวสาร (Message) การบริหารเวลา (Minute) และการบริหารการวัดผล (Measurement) ซึ่งก็คือ “ปัจจัยที่มีส่วนสำคัญต่อการบริหาร” ที่เรียกว่า 9M

สรุปได้ว่า การบริหารจัดการ หมายถึง ชุดของหน้าที่ต่างๆ (A Set of Functions) ที่กำหนดทิศทางในการใช้ทรัพยากรทั้งหลายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

¹ แนวความคิดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ, 2546 : 1-15)

ทั้งนี้ การศึกษาดังกล่าว จะใช้วิธีการศึกษา วิเคราะห์จากเอกสาร โดยทำการศึกษาข้อมูลจากแหล่งต่างๆ อาทิ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ระเบียบการกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ และระเบียบการกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ

การศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาในประเด็นของการบริหารจัดการเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า มีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผล ในการใช้งบประมาณต่อไป

ความเป็นมาของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 ตามความในมาตรา 10/2 ที่กำหนดให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในกรมการขนส่งทางบก เรียกว่า “กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน” โดยให้นำเงินรายได้จากการประมูลหมายเลขทั้งหมดเข้า กปถ. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยมีคณะกรรมการ กปถ. ทำหน้าที่ในการบริหารกองทุนให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน

การดำเนินงานตามพันธกิจของกองทุน ดำเนินการโดยสำนักงาน กปถ. สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ และสำนักบริหารการคลังและรายได้ กรมการขนส่งทางบก โดยมีภารกิจที่สำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมแผนงานโครงการ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่ความรู้ต่อสาธารณชน สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนการสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของ กปถ.

หลักเกณฑ์/ขั้นตอนการบริหารกองทุน

รายรับ (ขั้นตอนการได้มาซึ่งรายรับในรูปแบบ work flow ที่ระบุผู้เกี่ยวข้องและระยะเวลาในแต่ละขั้นตอน)

สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีรายรับหลักมาจากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน (รย.1) – รถเก๋ง รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน (รย.2) – รถตู้ และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) – รถกระบะ จำนวนหมวดละ 301 หมายเลข โดยการประมูลรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน (รย.1) สามารถประมูลได้ 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางวาจา อินเทอร์เน็ต และทางโทรศัพท์ (ส่วนภูมิภาคประมูล 2 ช่องทาง ได้แก่ ทางวาจา และอินเทอร์เน็ต) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน (รย.2) และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) ประมูลได้เฉพาะช่องทางอินเทอร์เน็ต

ภาพที่ 2 ขั้นตอนการประมูลทางวาจา



ภาพที่ 3 ขั้นตอนการประมูลทางอินเทอร์เน็ต



ภาพที่ 4 ขั้นตอนการประมูลทางโทรศัพท์



ที่มา : สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

หลักเกณฑ์การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) หน่วยงานที่ประสงค์จะขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ สำหรับดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. ต้องเป็นโครงการ/แผนงานที่นำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
2. โครงการ/แผนงานต้องสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของ กปถ.
3. กรณีเป็นโครงการ/แผนงานที่ดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ต้องเป็นโครงการ/แผนงานของหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก โดยหากเป็นโครงการที่มีความจำเป็นต้องบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ต้องระบุบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน และมีแผนการปฏิบัติงาน การบูรณาการ ร่วมกันที่เป็นรูปธรรม รวมถึงระบุผลลัพธ์ของโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
4. กรณีเป็นโครงการ/แผนงานการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะเป็นโครงการ/แผนงานของหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยงานภายนอกก็ได้ โดยต้องเป็นการ ศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือวิจัยและพัฒนา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือการวิจัยเชิงประจักษ์ เพื่อสืบค้นความจริงเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
5. หลักการและเหตุผลของโครงการ ต้องสะท้อนให้เห็นถึง
 - 5.1 สภาพของปัญหาที่เกิดขึ้น สถานะของปัญหาที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และแนวโน้มของปัญหาที่จะเกิดขึ้นอย่างชัดเจน และเป็นรูปธรรม รวมถึงข้อมูลในเชิงสถิติ โดยปัญหาที่ระบุต้องเป็นปัญหาที่มีผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและต้องสอดคล้องกับกิจกรรมที่จะดำเนินการในโครงการ
 - 5.2 การวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา เพื่อชี้ให้เห็นถึงแนวทางในการแก้ไข และความจำเป็น ที่ต้องดำเนินการตามแนวทางนั้น
 - 5.3 การมุ่งตอบสนองต่อนโยบายเร่งด่วนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตามยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ยุทธศาสตร์กระทรวง หรือยุทธศาสตร์ประเทศเป็นสำคัญ
 - 5.4 กรณีเป็นการดำเนินการเช่นเดียวกับโครงการในปีที่ผ่านมา (โครงการเดิม) ต้องระบุผลการดำเนินโครงการที่ผ่านมา และความจำเป็นที่ต้องดำเนินโครงการนั้นอีกในปีปัจจุบัน
6. วัตถุประสงค์ของโครงการ ต้องมีความชัดเจนและสามารถสัมฤทธิ์ผลด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้ด้วยการดำเนินโครงการตามที่เสนอขอรับจัดสรรอย่างแท้จริง
7. ผลผลิตของโครงการ ต้องระบุรายละเอียดของผลผลิตที่จะเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม และต้อง ระบุกลุ่มเป้าหมาย ช่วงเวลา พื้นที่ และปริมาณ ที่ผลผลิตนั้นจะเกิดขึ้นอย่างชัดเจนด้วย
8. แผนงาน (ขอบเขตการดำเนินงาน/ขอบเขตการศึกษาวิจัย) และแผนเงิน ต้องมีความชัดเจน สอดคล้อง เหมาะสม และสามารถดำเนินการได้จริงตามที่ระบุ เพราะหากไม่สามารถดำเนินการได้ก็ตามระบอบการพิจารณายกเลิกการจัดสรรเงินมิให้ดำเนินโครงการนั้นอีกต่อไป โดย
 - 8.1 แผนงาน(ขอบเขตการดำเนินงาน/ขอบเขตการศึกษาวิจัย) ต้องอธิบายรายละเอียดของกิจกรรม กระบวนการ ขั้นตอน และวิธีการดำเนินงานของโครงการ เริ่มตั้งแต่ได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. แล้ว และการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งผลลัพธ์และเพื่อการบรรลุตัวชี้วัดของโครงการ จนถึงสรุปปิดโครงการ

หากเป็นโครงการที่ต้องมีการจัดซื้อจัดจ้าง **ต้องมีขอบเขตของงาน (TOR) ที่จัดซื้อจัดจ้างที่ได้รับอนุมัติแล้ว** แนบมาพร้อมแบบคำขอรับจัดสรรเงิน กปถ. ด้วย ซึ่งเมื่อได้รับจัดสรรเงินแล้ว สามารถดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างได้ทันที โดยกำหนดระยะเวลาการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560

8.2 แผนเงิน ต้องระบุจำนวนเงิน และช่วงเวลา และโครงการที่จะสามารถดำเนินการเบิกจ่ายได้จริง สำหรับการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนอย่างชัดเจน โดยหากเป็นโครงการที่ต้องมีการตรวจรับงานเป็นรายงวด ต้องระบุเนื้อหา งาน ระยะเวลา และจำนวนเงินในแต่ละงวดอย่างชัดเจน รวมทั้งต้องมีการตรวจสอบค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินงานให้เป็นไปตามระเบียบการเบิกจ่ายเงินของทางราชการ ก่อนยื่นขอรับจัดสรร

9. ตัวชี้วัดของโครงการ ทั้งด้านปริมาณและด้านคุณภาพ ต้องมีความชัดเจน สามารถวัดผล การปฏิบัติงานได้จริง และสามารถก่อให้เกิดผลด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้โดยตรง เป็นรูปธรรม รวมถึงสามารถบรรลุผลสำเร็จได้ภายในระยะเวลาของโครงการ โดยต้องระบุวิธีการวัดผล และข้อมูลหรือเอกสารหลักฐานที่ใช้สอบทานตัวชี้วัดด้วย

10. ต้องแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าการดำเนินโครงการที่ขอรับจัดสรรเงินจาก กปถ. สามารถก่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างไร

11. การกำหนดรายการค่าใช้จ่าย วงเงินค่าใช้จ่ายในแต่ละรายการ และการใช้จ่ายเงิน กปถ. ให้เป็นไปตามกฎกระทรวง และระเบียบของ กปถ. รวมถึงระเบียบราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงการที่เกี่ยวข้องกับการฝึกอบรม กำหนดรายการค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม การจัดงานและการประชุมระหว่างประเทศ พ.ศ. 2555 เช่น ไม่สามารถจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ บางประเภทได้ (เสื้อยืด เสื้อแจ็คเก็ต และหมวกนิรภัย เป็นต้น) หรือโครงการด้านการศึกษาวิจัย กำหนดวงเงินค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์อัตราค่าใช้จ่ายและแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี 2561 ของสำนักงบประมาณ เป็นต้น

12. ต้องเป็นโครงการ/แผนงานที่ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการแล้ว และต้องมีรายละเอียดครบถ้วน สมบูรณ์ ตามแบบคำขอรับจัดสรรเงิน กปถ. ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

13. หากเป็นโครงการ/แผนงานที่ต้องจัดหาที่ดินและหรือมีสิ่งก่อสร้าง

13.1 ให้ทำการสำรวจสถานที่ก่อสร้างและออกแบบรายละเอียดพร้อมทั้งจัดทำประมาณการราคาก่อสร้าง โดยแนบรายละเอียดการคำนวณราคากลางตาม BOQ. และหรือหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาด้วย

13.2 กรณีก่อสร้างทดแทน สิ่งก่อสร้างเดิมที่เสื่อมสภาพ ต้องแสดงภาพการใช้งานของสิ่งก่อสร้างเดิม แสดงความจำเป็นที่ต้องก่อสร้างใหม่แทนการปรับปรุงของเดิม และคาดการณ์ผลลัพธ์ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายหลังการก่อสร้างเสร็จสิ้น

13.3 กรณีปรับปรุง/พัฒนา/ก่อสร้างเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพหรือรองรับปริมาณงานที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มขึ้น ต้องจัดทำแผนการขยายหรือเพิ่มปริมาณกลุ่มเป้าหมาย/ปริมาณงานอย่างชัดเจน

14. หากเป็นโครงการ/แผนงานที่ต้องจัดหาครุภัณฑ์

14.1 ต้องมีความพร้อม มีคุณลักษณะเฉพาะ มีประมาณการราคาหรือผลการสอบราคา ราคากลางและคุณลักษณะเฉพาะเป็นไปตามบัญชีราคามาตรฐานครุภัณฑ์ของสำนักงานงบประมาณ หากไม่มีรายการตามบัญชีมาตรฐานครุภัณฑ์ ให้ใช้เกณฑ์ราคาตามหนังสือกรมการขนส่งทางบกที่ คค 0416/ว 576 ลว. 20 มิ.ย. 61 หรือให้ใช้ชื่อที่เหมาะสมและเกณฑ์ราคาตามราคากลาง และมีสถานที่/พื้นที่พร้อมรองรับครุภัณฑ์ และมีการตรวจสอบและดำเนินการตามกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง

14.2 กรณีจัดหาครุภัณฑ์ทดแทน ต้องแสดงภาพการใช้งานของครุภัณฑ์เดิม แสดงความจำเป็นที่ต้องจัดหาใหม่แทนการซ่อมแซมของเดิม และคาดการณ์ผลลัพธ์ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายหลังการจัดหาเสร็จสิ้น

14.3 กรณีปรับปรุง/พัฒนา/ซ่อมแซม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพหรือรองรับปริมาณงานที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มขึ้น ต้องจัดทำแผนการขยายหรือเพิ่มปริมาณกลุ่มเป้าหมาย/ปริมาณงานอย่างชัดเจน

15. หากเป็นโครงการ/แผนงานที่ต้องจัดหาครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ หรือโครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

15.1 ให้ทุกหน่วยงาน ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ต้องมีหนังสือที่ส่งแผนงาน/โครงการที่จะเสนอขอรับจัดสรรเงินกองทุนฯ ให้ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ (ศทส.) เพื่อนำเสนอ CIO ของกรมการขนส่งทางบก แบนมาพร้อมแบบคำขอรับจัดสรรเงิน กปถ. ด้วย

15.2 กรณีเป็นค่าเช่าบริการเครือข่าย ต้องมีความสอดคล้องกับปริมาณงาน แต่หากมีการตั้งค่าเช่าบริการเครือข่ายเท่ากับปีงบประมาณที่ผ่านมา ขอให้หน่วยงานพิจารณาถึงการเพิ่มความเร็วของเครือข่ายในการบริการขึ้นด้วย

15.3 กรณีเป็นการบำรุงรักษาระบบงาน ต้องเป็นไปตามเกณฑ์กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและเกณฑ์อนุกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้กำหนดให้บำรุงรักษาได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของวงเงินในการจ้าง โดยพิจารณาตามระยะเวลาหลังจากการพัฒนาเสร็จแล้ว ดังนี้

- ปีที่ 1 ไม่ตั้งงบประมาณบำรุงรักษา เนื่องจากยังอยู่ในระยะเวลารับประกันผลงาน (หลังสิ้นสุดการตรวจรับงาน ผู้รับจ้างต้องรับประกันผลงานที่พัฒนาเป็นเวลานานไม่น้อยกว่า 1 ปี)
- ปีที่ 2 ให้คิดค่าบำรุงรักษาร้อยละ 7 ของวงเงินในการพัฒนา
- ปีที่ 3 ให้คิดค่าบำรุงรักษาร้อยละ 8 ของวงเงินในการพัฒนา
- ปีที่ 4 ให้คิดค่าบำรุงรักษาร้อยละ 9 ของวงเงินในการพัฒนา
- ปีที่ 5 ขึ้นไป ให้คิดค่าบำรุงรักษาร้อยละ 10 ของวงเงินในการพัฒนา

15.4 กรณีเป็นค่าวัสดุคอมพิวเตอร์ ให้ตั้งงบประมาณให้สอดคล้องกับปริมาณงานและการใช้จ่ายจริง และเป็นไปตามเกณฑ์ราคามาตรฐานปัจจุบันของกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร หรือเกณฑ์ราคามาตรฐานของสำนักงานงบประมาณ กรณีไม่มีราคามาตรฐานให้เทียบจากราคาตลาดในปัจจุบัน

16. หากเป็นโครงการ/แผนงานที่ต้องมีการฝึกอบรมและการสัมมนา

16.1 พิจารณาใช้สถานที่ราชการ และวิทยากรควรเป็นบุคลากรของรัฐเป็นลำดับแรก รวมทั้งควรพิจารณาจำนวนคน และระยะเวลาการอบรมสัมมนาให้เหมาะสมโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ได้รับ

16.2 การจัดฝึกอบรมสัมมนา กำหนดรายการค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม การจัดงานและการประชุมระหว่างประเทศ พ.ศ. 2555

16.3 หลักสูตรการฝึกอบรมที่จัดให้มีการศึกษาดูงานในต่างประเทศ ควรพิจารณาทบทวนให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและประหยัด และให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2559 เรื่องการพัฒนาบุคลากรภาครัฐโดยจัดหลักสูตรฝึกอบรมของหน่วยงานต่างๆ (ตามหนังสือเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร.0506/ว 160 ลงวันที่ 13 พฤษภาคม 2559)

17. หากเป็นโครงการ/แผนงานที่ต้องมีการจ้างที่ปรึกษา

17.1 งานให้บริการเพื่อเป็นผู้ให้คำปรึกษาหรือแนะนำแก่หน่วยงานของรัฐ ให้หน่วยงานพิจารณาเลือกจ้างที่ปรึกษาไทยที่มีความรู้ความสามารถในด้านที่เกี่ยวข้องก่อนเป็นลำดับแรก โดยที่ปรึกษาจะต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง เว้นแต่จะมีหนังสือรับรองจากศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง ว่าไม่มีที่ปรึกษาเป็นผู้ให้บริการในงานจ้างนั้น หากมีความจำเป็น และไม่อาจจัดจ้างที่ปรึกษาไทยที่เหมาะสมได้ ให้จ้างที่ปรึกษาต่างประเทศได้ในกรณี ดังต่อไปนี้ (ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/ ว 55 ลงวันที่ 12 เมษายน 2550)

17.2 อัตราจ้างของหัวหน้าโครงการประสบการณ์ไม่เกิน 20 ปี และประสบการณ์ของนักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญ/ทีมงานที่ปรึกษาไม่ควรเกิน 10 ปี โดยให้พิจารณาจ้างที่ปรึกษาอิสระ สถาบันวิชาการของรัฐ หรือองค์กรที่ปรึกษาของรัฐเป็นลำดับแรก ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงคุณสมบัติและประสบการณ์ให้เหมาะสมกับลักษณะงานของโครงการ และพิจารณาจำนวนคนรวมถึงระยะเวลา (Man-Month) ในการจ้างที่ปรึกษาให้เหมาะสมเพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณ

17.3 ค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาเพื่อให้ได้มาซึ่งองค์ความรู้ และไม่มีลักษณะเป็นงานประจำ ให้พิจารณาอัตราค่าใช้จ่ายให้เป็นไปอย่างประหยัด เหมาะสม และเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง หลักเกณฑ์ราคากลางการจ้างที่ปรึกษา

18. หากเป็นโครงการ/แผนงานที่ต้องมีการจ้างเหมาบริการบุคคล ต้องมีการวิเคราะห์ค่างานและแนบรายละเอียดคุณลักษณะงาน (Job Description) มาพร้อมแบบคำขอรับจัดสรรเงิน กปถ. ด้วย

19. เมื่อได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. แล้ว ต้องดำเนินการ ดังนี้

19.1 ต้องดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ และต้องใช้จ่ายเงินให้เป็นไปตามรายการที่ได้รับอนุมัติจัดสรรเงินจาก กปถ.

19.2 ต้องสื่อสารถึงภาพลักษณ์ของ กปถ. ด้านการสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้แสดงตราสัญลักษณ์ (โลโก้) พร้อมข้อความ “ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)” ทุกครั้งที่มีการดำเนินกิจกรรมของโครงการ และกรณีที่เป็นการดำเนินกิจกรรมด้านการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบและช่องทางต่างๆ ให้จัดส่งไฟล์/ภาพ/ข้อมูล ให้ กปถ. ทันทีที่ผลิตเสร็จเรียบร้อยหรือที่มีการเผยแพร่

19.3 ต้องรายงานผลการดำเนินการและผลการใช้จ่ายเงิน ในระบบงานกองทุนฯ ตามลิงก์ <http://122.155.210.19> ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไป ทั้งนี้ หากไม่ส่งรายงานภายในระยะเวลาที่กำหนดผู้ได้รับจัดสรรต้องเข้าชี้แจงต่อที่ประชุมคณะกรรมการติดตามและประเมินผลโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

19.4 ต้องสรุปปิดโครงการภายใน 15 วัน นับแต่วันที่การดำเนินโครงการเสร็จสิ้นแล้ว โดยให้ดำเนินการ ดังนี้

19.4.1 สรุปปิดโครงการในระบบงานกองทุนฯ ตามลิงก์ <http://122.155.210.19>

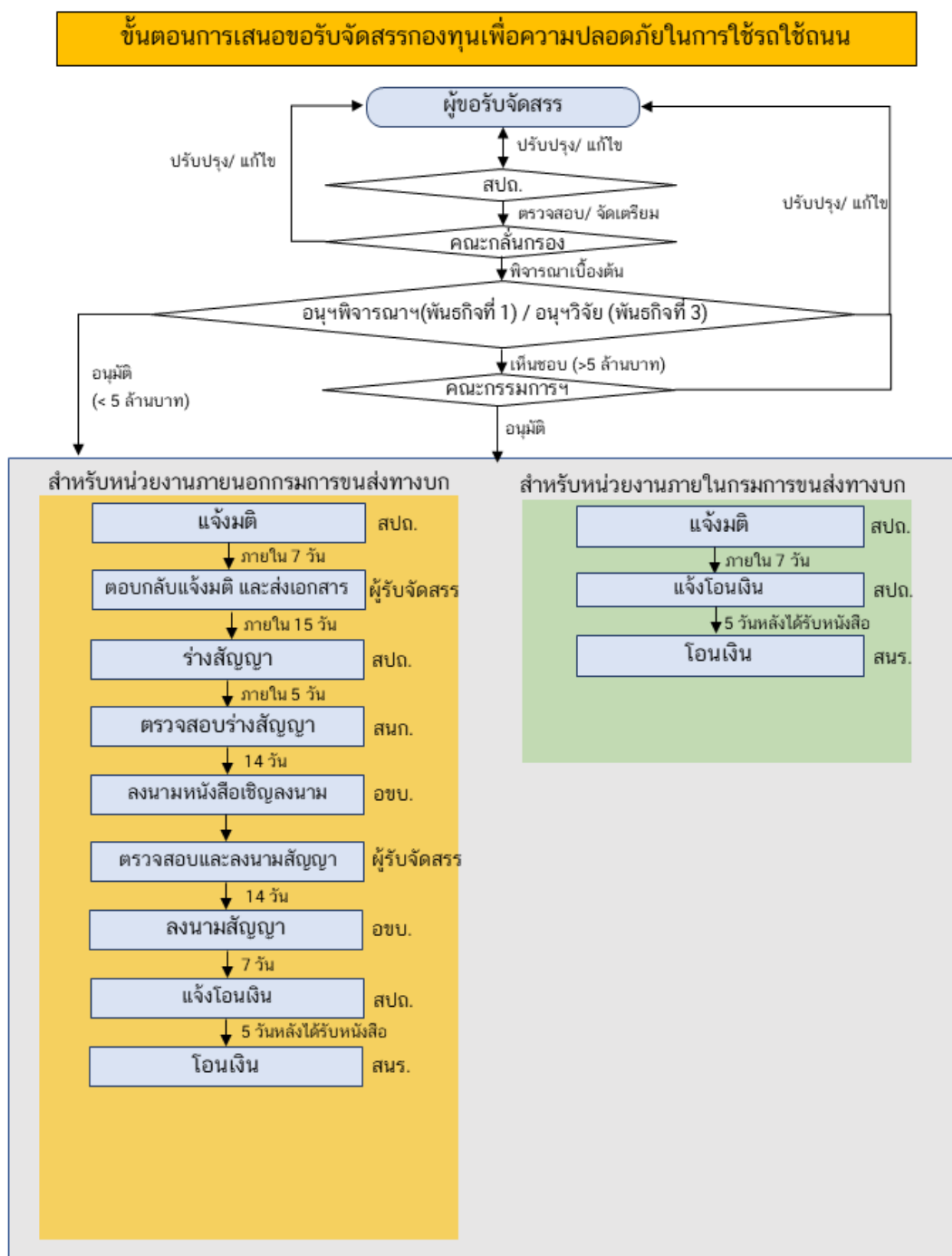
19.4.2 ส่งรายงานสรุปปิดไปยังสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประกอบด้วย รายงานการสรุปปิดโครงการ และ one page

19.5 ส่งไฟล์รายงานสรุปปิดและภาพถ่ายผลการดำเนินโครงการ ในรูปแบบ CD-Rom หรือส่งไฟล์ทาง E-mail : korportor9@gmail.com

20. กรณีโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินไปแล้ว 4 เดือนแต่ยังมิได้เริ่มดำเนินงานหรือยังไม่เข้าสู่กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ให้ยกเลิกการขอรับจัดสรรเงิน เนื่องจากแสดงถึงความไม่พร้อมของโครงการ

รายจ่าย (ขั้นตอนการเตรียมการ การอนุมัติและใช้จ่ายเงินกองทุน ในรูปแบบ work flow ที่ระบุผู้เกี่ยวข้องและระยะเวลาในแต่ละขั้นตอน)

ภาพที่ 5



ที่มา : สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกองทุน

กฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546

กฎหมาย ประกาศ ระเบียบที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการและการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ และการเงินการคลังของกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้องกับกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

- (1) พระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558
- (2) กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. 2547
- (3) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง แนวปฏิบัติการรวมหรือยุบเลิกทุนหมุนเวียน และการจัดการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ของผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้างของทุนหมุนเวียนที่รวมหรือยุบเลิก
- (4) ประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนว่าด้วยมาตรฐานการบริหารงานบุคคลของทุนหมุนเวียน
- (5) ประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน เรื่อง มาตรฐานการเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง การบริหารพัสดุ การบัญชี การรายงานทางการเงิน และการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน
- (6) ประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน เรื่อง มาตรฐานการเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง การบริหารพัสดุ การบัญชี การรายงานทางการเงิน และการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562
- (7) พระราชกฤษฎีกา การกำหนดจำนวนเงินสะสมสูงสุด และการนำทุนหรือผลกำไรส่วนเกินของทุนหมุนเวียนส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน พ.ศ. 2561
- (8) ประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน เรื่อง การกำหนดให้ทุนหมุนเวียนนำเงินที่ฝากกระทรวงการคลังไปหาผลประโยชน์ พ.ศ. 2562
- (9) พระราชบัญญัติ วินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ให้ไว้ ณ วันที่ 16 เมษายน 2561
- (10) ระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. 2562

กฎหมาย ประกาศ หนังสือเวียน และคำสั่งเกี่ยวกับการจัดหารายได้เข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

- (1) กฎกระทรวง กำหนดหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยม เพื่อนำออกเปิดประมูลเป็นการทั่วไป พ.ศ. 2546
- (2) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และเงื่อนไขการประมูลหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. 2557 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

(3) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และเงื่อนไข การประมูลหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคนและรถยนต์บรรทุกทุกส่วนบุคคล พ.ศ. 2557 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

(4) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และเงื่อนไข การประมูลหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนที่นำออกประมูลใหม่ พ.ศ.2557 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

เงินกองทุนคงเหลือ

จำนวนเงิน 5,764,914,510.88 บาท (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564)

ผลการดำเนินงาน

(1.) ภาพรวมการประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั่วประเทศ

ภาพที่ 6

การประมูลทะเบียนรถเลขสวยทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2546 – 31 มี.ค.64



ที่มา : สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

(2.) ตัวอย่าง ผลสัมฤทธิ์จากการใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของ กรมการขนส่งทางบก

ภาพที่ 7

1) ด้านการเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ชื่อโครงการ : โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี

ผลลัพธ์โครงการ : มีการให้ความรู้แก่เยาวชนเพื่อเป็นการสร้างจิตสำนึกก่อนเข้าสู่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยได้แก่นักเรียนประถมศึกษาชั้นปีที่ 4 – 6 ซึ่งนักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรมจะได้รับความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย ในภาพรวมถือเป็นโครงการที่มีประโยชน์และสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการวางรากฐานด้านจิตสำนึกความปลอดภัยให้กับเยาวชนได้



ภาพที่ 8

2) ด้านการเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย

ชื่อโครงการ : โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่

ผลลัพธ์โครงการ : มีการให้ความรู้ สร้างมาตรฐานการขับขี่อย่างปลอดภัยแก่เยาวชนที่ถึงวัยขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ให้อมใบอนุญาตนัดขึ้นรถที่ถูกต้องได้แก่นักเรียนนักศึกษาที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปี ขึ้นไป โดยนักเรียนที่สามารถผ่านการทดสอบตามมาตรฐานการมีใบอนุญาตนัดขึ้นรถจักรยานยนต์ จะมีการติดตามผลการเกิดอุบัติเหตุของผู้ได้รับใบอนุญาตนัดขึ้นไปแล้วด้วย



ที่มา : สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

ภาพที่ 9

3) ด้านการเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ

ชื่อโครงการ : โครงการตรวจสอบ ติดตาม และกำกับดูแลการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

ผลลัพธ์โครงการ : มีการตรวจติดตามสถานตรวจสภาพรถ โดยเฉพาะสถานตรวจสภาพรถที่ไม่ได้รับการตรวจสอบในงบประมาณที่ผ่านมา ที่มีข้อร้องเรียน หรือมีเหตุสงสัยว่าจะดำเนินการไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ โดยเป็นการตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ และครอบคลุม เพื่อพัฒนาสถานตรวจสภาพรถให้มีคุณภาพและมาตรฐานที่ดี ตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบต่อสังคม ทำให้รถที่ผ่านการตรวจสภาพจากสถานตรวจสภาพรถมีความปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนได้



ภาพที่ 10

4) การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

ชื่อโครงการ : โครงการตรวจเข้มชั้นรถโดยสารสาธารณะ Checking Point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย

ผลลัพธ์โครงการ : ปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ Checking Point ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่องเป็นประจำ ทุกวันตลอดระยะเวลา 5 เดือน โดยการดำเนินการ ณ จุดตรวจ Checking Point ทั่วประเทศ ต้องปฏิบัติตามตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถ ณ จุดตรวจ ตามแนวทาง และรายการ (Checklist) ที่กำหนด จากการตรวจสอบดังกล่าว พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบลดลงอย่างต่อเนื่อง ทำให้สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารสาธารณะทุกคันอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอย่างปลอดภัย ลดจำนวนอุบัติเหตุและความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งเป็นแนวทางในการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะด้วย



ที่มา : สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

ภาพที่ 11

5) ด้านการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

ชื่อโครงการ : โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

ผลลัพธ์โครงการ : ได้กำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นนโยบายสำคัญ ที่มุ่งเน้นการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน กรมการขนส่งทางบกจึงได้มีการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสำคัญๆ เช่น เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ซึ่งมีเป้าหมายสำคัญคือการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด โดยมีมาตรการเข้มงวดในเรื่องความปลอดภัยของตัวรถ ตัวผู้ขับ และสภาพถนน ซึ่งผลจากการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว พบว่า มาตรการต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมรณรงค์ฯ ในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดต่อเนื่องหลายวัน สามารถบรรลุผลในด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุได้ โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากการโดยสารสาธารณะ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก โดยศูนย์ปฏิบัติการการขนส่งทางบก ร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ จึงดำเนินการจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดปีทั่วประเทศ ในช่วงเทศกาลต่างๆ ได้แก่ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เข้าพรรษา และลอยกระทง ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะลดลง เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลเดียวกันของปีที่ผ่านมา และประชาชนมีทัศนคติ/จิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย



ภาพที่ 12

6) ด้านการขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ชื่อโครงการ : โครงการสร้างเครือข่ายชุมชนแห่งความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่จังหวัดอุดรธานี

ผลลัพธ์โครงการ : มีการจัดอบรมให้แก่ผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่จังหวัดอุดรธานี 20 อำเภอ รวม 1,961 คน จำนวน 5 รุ่น เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจในบทบาทภารกิจในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนมีความรู้เรื่องกฎจราจรเพื่อนำไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานด้านป้องกันและลดอุบัติเหตุ รวมถึงอำนวยความสะดวกด้านจราจรในพื้นที่ตนเองต่อไป



ภาพที่ 13

การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัย

ชื่อโครงการ : โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแบบมาตรฐานของอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

ผลลัพธ์โครงการ :

1. กรมการขนส่งทางบก มีแบบมาตรฐานของอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถสามารถนำไปผลิตและติดตั้งกับรถได้ โดยมีแบบของอุปกรณ์ป้องกันด้านข้าง 18 แบบ และอุปกรณ์ป้องกันด้านท้าย 73 แบบ โดยแบบของอุปกรณ์ดังกล่าวสามารถนำไปติดตั้งกับรถที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกโดยเฉพาะเพื่อให้ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของได้ ยกเว้นรถบรรทุกลักษณะ 8
2. กรมการขนส่งทางบกมีแบบอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายที่สามารถนำไปใช้งานได้จริงมีความแข็งแรงเพียงพอในการใช้งาน เป็นไปตามมาตรฐาน UN R58 และ UN R72 สามารถผลิตใช้งานได้ภายในประเทศ เนื่องจากเป็นเหล็กอุปกรณ์ที่มีขายอยู่ทั่วไปตามท้องตลาดและกรรมวิธีผลิตไม่ยุ่งยากซับซ้อน
3. กรมการขนส่งทางบกได้รับหลักเกณฑ์สำหรับการทดสอบ การรับรอง และกรณีเป็นหน่วยในการทดสอบ หากมีผู้ประกอบการนำอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายที่มีแตกต่างจากแบบมาตรฐานมาใช้งาน



ที่มา : สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

เป้าหมาย/ตัวชี้วัด/การดำเนินงาน

(1.) เป้าหมาย

ตารางที่ 2 ตารางแสดงถึงเป้าหมาย

ชื่อผลผลิต	เป้าหมายผลผลิตประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2564
สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานด้านความปลอดภัยฯ	1,735,000,000
สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ	400,000,000
สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวិชาลัยด้านความปลอดภัยฯ	445,000,000
สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประชุมฯ และบริหารงานฯ	320,000,000
รวม	2,900,000,000

(2.) ตัวชี้วัด

กองทุนฯ มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงและประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนกับกรมบัญชีกลาง โดยมีตัวชี้วัดการดำเนินงานจำนวน 6 ด้าน ดังนี้

ด้านที่ 1 การเงิน

ตัวชี้วัดที่ 1.1 อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ

ตัวชี้วัดที่ 1.2 อัตราส่วนการจัดเก็บหนี้ค่างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ

ด้านที่ 2 การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ตัวชี้วัดที่ 2.1 การดำเนินงานตามแผนพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน

ตัวชี้วัดที่ 2.2 การสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ตัวชี้วัดที่ 2.3 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ด้านที่ 3 การปฏิบัติการ

ตัวชี้วัดที่ 3.1 ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ

ตัวชี้วัดที่ 3.2 ระดับความสำเร็จในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ หรือให้ความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ 2

ด้านที่ 4 การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน

ตัวชี้วัดที่ 4.1 การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

ตัวชี้วัดที่ 4.2 การตรวจสอบภายใน

ตัวชี้วัดที่ 4.3 การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล

ด้านที่ 5 การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง

ตัวชี้วัดที่ 5.1 บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน

ตัวชี้วัดที่ 5.2 การบริหารทรัพยากรบุคคล

2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย

2.2.1 แนวทางในการจัดทำข้อเสนอ

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้จัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคมขึ้น ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นศูนย์บัญชาการและสั่งการด้านความปลอดภัย ด้านความมั่นคง และด้านสาธารณสุขระบบคมนาคมของกระทรวงคมนาคม ทั้งในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ และในช่วงเทศกาล โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งนี้ ศูนย์ปลอดภัยคมนาคมเป็นหน่วยงานด้านความปลอดภัย จึงขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนฯ เพื่อใช้ในการบริหารจัดการงานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม **ปัญหา/อุปสรรคในการขอรับการสนับสนุนจากกองทุนฯ** เนื่องจากจำนวนบุคลากรของกองทุนไม่สอดคล้อง กับภารกิจงาน อีกทั้งยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจ ความเชี่ยวชาญในงานที่ต้องใช้ความรู้เฉพาะด้าน อาทิ ระเบียบของการเบิกจ่ายงบประมาณ ทั้งนี้ การจัดสรรเงินของกองทุนฯ เป็นในลักษณะของการทำ MOU ระหว่าง 2 หน่วยงาน (ผู้ให้กับผู้รับ) ซึ่งหากเกิดข้อผิดพลาดต้องใช้ระยะเวลาในการแก้ไข ฉะนั้น หากบุคลากรขาดความรู้ความเข้าใจในการเบิกจ่ายงบประมาณ อาจเกิดความล่าช้าทำให้หน่วยงานที่ขอรับการสนับสนุนไม่สามารถดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้ และผลการเบิกจ่ายไม่เป็นไปตามเป้าหมาย หรืออาจต้องดำเนินการขออนุมัติขยายระยะเวลาการใช้งบประมาณออกไปอีก ซึ่งการเบิกจ่ายของภาครัฐ ต้องปฏิบัติตามระเบียบวิธีการงบประมาณ ระเบียบการเบิกจ่ายเงิน พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ

การทำให้เกิดความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) หลักความคุ้มค่า หมายถึง การบริหารจัดการและใช้ทรัพยากรที่มีจำกัด เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด การจัดซื้อจัดจ้างจะต้องกระทำโดยเปิดเผยและเที่ยงธรรม โดยจะต้องชั่งน้ำหนักถึงประโยชน์และผลเสียต่อสังคม ภาระต่อประชาชน คุณภาพ วัตถุประสงค์ที่จะใช้ ราคา และประโยชน์ระยะยาวของส่วนราชการ ซึ่งมีใช้ถึงราคาต่ำสุดเป็นเกณฑ์อย่างเดียว แต่ต้องคำนึงถึงการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าในระยะยาวที่จะให้ต้นทุนการบริการสาธารณะต่ำลงได้ โดยจะต้องมีการปรับปรุงระเบียบว่าด้วยการพัสดุ จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาในเชิงเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยนำเข้า (Input) กับผลลัพธ์ (Outcome) ที่เกิดขึ้น โดยต้องมีข้อมูลพื้นฐานของผลงานที่เกิดขึ้นจริงของส่วนราชการแต่ละหน่วยมาเทียบกับเป้าหมาย

แนวทางการดำเนินการตามหลักความคุ้มค่า

1. ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานต้องให้ความสำคัญ
2. ลดขั้นตอนการปฏิบัติงานให้สั้นหรือเบ็ดเสร็จในขั้นตอนเดียว เพื่อให้สะดวกและรวดเร็ว
3. ปฏิบัติงานอย่างประหยัดทรัพยากร ประหยัดเวลาและบรรลุในวัตถุประสงค์ในระยะเวลาที่เหมาะสม
4. กำหนดมาตรฐานการทำงานในหน้าที่และเป้าหมายให้ชัดเจน
5. สร้างระบบความคุ้มค่าและรายงานผลการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับเพื่อการตรวจสอบ
6. นำเครื่องมือที่ทันสมัยมาใช้ในการทำงาน
7. เปิดโอกาสให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการเสนอแนะวิธีการต่างๆ ที่นำไปสู่ความคุ้มค่า
8. รับฟังความคิดเห็นจากบุคคลภายนอกเพื่อนำมาปรับปรุงการทำงานในองค์กร

9. ให้ความสำคัญกับระบบติดตามประเมินผลและควรประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องและประชาชนทราบเป็นระยะๆ

10. ใช้ระบบการประเมินการปฏิบัติงาน (Result-based Management : RBM) และใช้การจัดสรรงบประมาณเป็นเครื่องมือในการพิจารณางบประมาณในโครงการ

11. จัดสรรงบประมาณตามผลสัมฤทธิ์ของงาน
12. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติให้สอดคล้องในหลักความคุ้มค่า
13. ให้รางวัลหน่วยงาน/กลุ่ม/บุคลากรที่ดำเนินการในวิธีดังกล่าวได้อย่างถูกต้องคุ้มค่าที่สุด

ตัวชี้วัดในหลักความคุ้มค่า

1. ความพึงพอใจของผู้รับบริการ
2. ความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ทั้ง ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

ผู้ศึกษามีกรอบแนวคิดที่จะนำพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ ซึ่งหน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติมาปรับใช้ เพื่อสร้างเป็นมาตรฐานให้เกิดความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ซึ่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ มาตรา ๘ การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุของหน่วยงานของรัฐต้องก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่หน่วยงานของรัฐ และต้องสอดคล้องกับหลักการ ดังต่อไปนี้ (1) คุ้มค่า โดยพัสดุที่จัดซื้อจัดจ้างต้องมีคุณภาพหรือคุณลักษณะที่ตอบสนองวัตถุประสงค์ ในการใช้งานของหน่วยงานของรัฐ มีราคาที่เหมาะสม และมีแผนการบริหารพัสดุที่เหมาะสมและชัดเจน (2) โปร่งใส โดยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุต้องกระทำโดยเปิดเผย เปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม มีการปฏิบัติต่อผู้ประกอบการทุกรายโดยเท่าเทียมกัน มีระยะเวลาที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการยื่นข้อเสนอ มีหลักฐานการดำเนินงานชัดเจน และมีการเปิดเผยข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุในทุกขั้นตอน (3) มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยต้องมีการวางแผนการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุล่วงหน้าเพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีกำหนดเวลาที่เหมาะสม โดยมีการประเมินและเปิดเผยผลสัมฤทธิ์ของการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ (4) ตรวจสอบได้ โดยมีการเก็บข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุอย่างเป็นระบบเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ ซึ่งตรงตามวัตถุประสงค์ของการศึกษานี้ ในการทำให้เกิดความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุน

ตารางที่ 3 ข้อเปรียบเทียบกับกระดำนงานตามระเบียบ

เงินงบประมาณของภาครัฐ	เงิน กปถ.
<ol style="list-style-type: none"> 1. ภาครัฐกำหนดกรอบเงินงบประมาณรายจ่ายรวมของประเทศ 2. หน่วยงานสำรวจความต้องการ ความจำเป็นที่จจะต้องนำมาเงินงบประมาณมาใช้ในการพัฒนาประเทศในภาพรวม ส่งให้สำนักงบประมาณ 3. สำนักงบประมาณพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วนแยกแต่ละส่วนงาน และวิเคราะห์วงเงินค่าใช้จ่าย เพื่อนำมาจัดสรรให้แก่ส่วนราชการ 4. สำนักงบประมาณนำเสนอวงเงินงบประมาณภาพรวมของกระทรวง และภาพรวมของประเทศแก่สภาผู้แทนราษฎร เพื่อเห็นชอบกรอบเงินงบประมาณประจำปี 5. กรรมาธิการงบประมาณพิจารณารายการงบประมาณแต่ละรายการ และสามารถขอปรับเปลี่ยนหรือปรับลดวงเงินงบประมาณ 6. นำเสนอวงเงินงบประมาณหลังการปรับลดเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา 7. นายกรัฐมนตรีนำเสนอร่าง พรบ.งบประมาณรายจ่ายประจำปี ขึ้นทูลเกล้าฯ 8. ประกาศ พรบ.งบประมาณรายจ่ายประจำปี ลงในราชกิจจานุเบกษา 9. สำนักงบประมาณ จัดสรรงบประมาณให้แก่หน่วยงานได้รับ โดยพิจารณาให้ตามวงเงินและความจำเป็นในแต่ละช่วย 10. หน่วยงานสามารถนำเงินที่ได้รับการจัดสรรจากสำนักงบประมาณไปดำเนินการตามวิธีการงบประมาณ และวิธีการเบิกจ่ายเงินตามระเบียบ 11. หน่วยงานเบิกจ่ายเงินจากกรมบัญชีกลาง โดยผ่านระบบ GFMIS 12. หน่วยงานจัดทำรายงานการใช้จ่ายเงินงบประมาณแต่ละเดือนหรือไตรมาส หรือตามแต่ที่หน่วยงานจะเห็นสมควร 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ดำเนินการจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถยนต์ 2. หน่วยงานด้านความปลอดภัยสามารถเสนอเรื่องและแผนงานในการใช้จ่ายเงินจากเงินกองทุน กปถ. 3. กปถ. นำเสนอเรื่องแก่คณะกรรมการกองทุน กปถ. เพื่อพิจารณาความจำเป็น 4. เมื่อคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วดำเนินการจัดสรรเงินให้แก่หน่วยงานที่จัดทำเรื่องเสนอขอมา โดยผ่านระบบ GFMIS 5. หน่วยงานที่ได้รับการสนับสนุน สามารถนำเงินไปใช้ตามวัตถุประสงค์ได้ทันที 6. ดำเนินการเบิกจ่ายเงินในระบบ GFMIS 7. หน่วยงานที่ได้รับการอนุมัติเงินจากกองทุน กปถ. จัดทำรายงานสรุปการใช้จ่ายเงินแต่ละเดือนส่งให้กองทุน กปถ. ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไป 8. คณะกรรมการฯ เป็นผู้กำหนดกรอบระยะเวลาของการใช้จ่ายเงินในแต่ละครั้ง 9. หน่วยงานสามารถขอรับการอนุเคราะห์เพิ่มเติมโดยนำเสนอเรื่องและความจำเป็นเสนอคณะกรรมการฯ เพิ่มเติม 10. ให้อิสระในการจ่ายเงินในการดำเนินการตามวิธีและขั้นตอนต่าง ๆ ของแต่ละหน่วยงาน

ตารางที่ 3 ข้อเปรียบเทียบกับกระดำนงานตามระเบียบ (ต่อ)

เงินงบประมาณของภาครฐ	เงิน กปด.
13. เงินงบประมาณมีกำหนดการใช้งิน ระยะเวลา 1 ปี งบประมาณ หากมีความ จำเป็นต้องใช้จ่ายเงินเกินจากกรอบระยะเวลา งบประมาณ สามารถขออนุมัติก่อนนี้ผู้กพันได้อีก 1 ปีงบประมาณ ทั้งนี้ ต้องไม่ใชรายการที่เป็น รายจ่ายประจำ 14. มีการเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตาม เป้าประสงค์ของรัฐบาล 15. จัดทำรายงานส่งให้กลุ่มตรวจสอบภายใน ตรวจสอบ 16. จัดทำรายงานส่งให้ สำนักงานการตรวจเงิน แผ่นดิน (สดง.) ตรวจสอบ	

จากตารางที่ 3 จะเห็นได้ว่า กปด. ยังขาดการดำเนินการตามวิธีการงบประมาณ และวิธีการเบิกจ่ายเงินตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ และระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดข้อผิดพลาดในการแยกประเภทของงบต่างๆ เนื่องจาก หน่วยงานของภาครฐ ต้องถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ และระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ หาก กปด. จัดสรรเงินผิดประเภทของงบ จะทำให้หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรรไม่สามารถเบิกจ่ายเงินได้

2.2.2 วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำข้อมูล

จากการศึกษาค้นคว้าข้อมูล โดยใช้หลักทฤษฎีการทำ SWOT Analysis ซึ่งได้วิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) มีผลลัพธ์ ดังนี้

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ SWOT ขึ้นพื้นฐานเพื่อวิเคราะห์เทคนิค วิธีการ และแนวทางความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนฯ

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
1. มีกฎหมายเฉพาะและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการและการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ	1. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่เป็นที่พอใจ

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ SWOT ขั้นพื้นฐานเพื่อวิเคราะห์เทคนิค วิธีการ และแนวทางความคุ้มค่า
ในการบริหารจัดการกองทุนฯ (ต่อ)

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
<p>2. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้เข้ากองทุนฯ ได้ และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี</p> <p>3. มีความคล่องตัวในการบริหารใช้จ่ายเงิน เนื่องจากสามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้อย่างรวดเร็ว โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือ คณะอนุกรรมการฯ ตามที่ได้รับแต่งตั้งจาก คณะกรรมการกองทุนฯ</p> <p>4. สามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้ตลอดทั้งปี ทำให้ดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนได้อย่างทันทั่วทั้ง และทันต่อเหตุการณ์ และสามารถใช้จ่ายเงินโครงการข้ามปีงบประมาณได้</p> <p>5. เปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกสามารถขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยที่มีการบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก หรือการจัดสรรเงินให้หน่วยงานภายนอกอื่น เพื่อดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัย</p> <p>6. มีระบบสารสนเทศในการจัดเก็บ รวบรวม ข้อมูล ควบคุม ติดตามและประเมินผล</p> <p>7. มีการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยอยู่เสมอ</p>	<p>ทิศทางเดียวกัน</p> <p>2. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันใน ปีงบประมาณจำนวนมาก</p> <p>3. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล</p> <p>4. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนิน แผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่</p> <p>5. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง</p> <p>6. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้</p> <p>7. ขาดการบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ของหน่วยงานภายใน และภายนอกกรมฯ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ข้อมูลที่น่าไปใช้ขาดความน่าเชื่อถือได้</p> <p>8. ขาดการประเมินผลสำเร็จ และผลกระทบของโครงการ/งานวิจัย และการดำเนินงานของกองทุนฯ</p>

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ SWOT ขั้นพื้นฐานเพื่อวิเคราะห์เทคนิค วิธีการ และแนวทางความคุ้มค่า
ในการบริหารจัดการกองทุนฯ (ต่อ)

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<p>1. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถและการใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรรจากกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ</p> <p>2. มีกฎหมาย นโยบาย และมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสนับสนุนเงินกองทุนฯ ทำให้สามารถดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง</p> <p>3. มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ 20 ปี และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ให้การรับรอง</p> <p>4. การปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน มีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทำให้มีกลไกภาคีเครือข่ายทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นได้</p> <p>5. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-2019) ทำให้รัฐบาลตามที่ได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร และดำเนินมาตรการต่าง ๆ ทั้งการห้ามออกนอกเคหสถานภายในระยะเวลาที่กำหนด การจำกัดการเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร การห้ามเข้าพื้นที่เสี่ยง และการห้ามใช้อาคารหรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการติดเชื้อ ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนลดลง</p> <p>6. กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยของ</p>	<p>1. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินของกองทุนฯ เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดความคาดหวังจากภาครัฐ และภาคประชาชนที่ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ต้องสามารถทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้</p> <p>2. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นการจ่ายเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ มีความคาดหวังจากภาครัฐและภาคประชาชนให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ฯ ที่ให้กับผู้พิการเท่านั้น โดยต้องการให้มีการจ่ายเงินช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางถนนและครอบครัว ซึ่งไม่ควรจำกัดเฉพาะเป็นเงินค่าอุปกรณ์ฯ หรือไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือผู้พิการฯ เท่านั้น</p> <p>3. การที่กองทุนฯ เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีภารกิจในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจากรถทุกประเภท ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนจึงมุ่งหวังให้กองทุนฯ มีส่วนช่วยสนับสนุนเงินด้านความปลอดภัยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศโดยไม่จำกัดเฉพาะการดำเนินการในส่วนกลางเท่านั้น</p> <p>4. มุมมองในการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการ ขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ควรมีใบอนุญาตขับรถทุกราย</p> <p>5. การเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distance) ทำให้คนหลีกเลี่ยงการใช้รถสาธารณะ ส่งผลให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ทำให้อุบัติเหตุเกิดจากการใช้</p>

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ SWOT ขึ้นพื้นฐานเพื่อวิเคราะห์เทคนิค วิธีการ และแนวทางความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนฯ (ต่อ)

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<p>รถจักรยานยนต์ ทำให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินเพื่อดำเนินการตามมาตรการในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้</p> <p>7. การนำหมายเลขทะเบียนรถเลขสวยออกประมูลเป็นการทั่วไป สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้มีรายได้มาสู่กองทุนฯ อย่างต่อเนื่อง เพราะความต้องการในหมายเลขทะเบียนรถไม่ได้ อ้างอิงสภาพเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับความเชื่อและความนิยมชมชอบตัวเลขเป็นการส่วนตัว ของแต่ละบุคคลที่มีต่อศาสตร์แห่งตัวเลข</p>	<p>รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นได้</p> <p>6. การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะมีปริมาณที่ลดลง เนื่องจากมีความล่าช้าในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ</p> <p>7. ฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาจากหลายหน่วยงาน และมีวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูล ทำให้การนำข้อมูลไปใช้ขาดความน่าเชื่อถือ</p> <p>8. ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)</p>

2.2.3 แนวทางในการแก้ไขปัญหาและพัฒนานโยบายที่สอดคล้องกับการวิเคราะห์

ผลจากการนำข้อเปรียบเทียบกับการดำเนินการตามระเบียบ และจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis ทำให้ทราบถึงประเด็นที่จะนำมาปรับใช้ในการทำให้เกิดความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุน ภายใต้วิสัยทัศน์ “บูรณาการสร้างความคุ้มค่าในการบริหารเงิน กปถ.” เพื่อนำไปกำหนดแนวทางในการทำให้เกิดความคุ้มค่าในการบริหารจัดการกองทุนโดยกำหนดแนวทางดังนี้

- 1) ทบทวนและปรับปรุงกฎ ระเบียบต่าง ๆ ของกองทุน ให้เกิดความโปร่งใส และตรวจสอบได้ สอดคล้องกับระเบียบในปัจจุบัน
- 2) ส่งเสริมบุคลากรให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านทักษะความคิด แนวคิด มุมมอง และด้านทักษะความรู้ ความสามารถในการแก้ไขปัญหาหรือตอบสนองรวมถึงการเข้าสังคม การคิดค้นเชิงนวัตกรรม
- 3) พัฒนาและบูรณาการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 4) จัดให้มีคณะกรรมการติดตามและประเมินผลโครงการที่ได้รับการอุดหนุน โดยมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์และความคุ้มค่าของโครงการ
- 5) พัฒนานองค์กรเข้าสู่ระบบมาตรฐานการจัดการ (ISO 9000)

ความคุ้มค่าในการศึกษา

แนวทางในการดำเนินการ จำนวน 5 ข้อ คาดว่าจะดำเนินการสำเร็จภายใน 1 ปี ดังแสดงในการตารางแผนปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ในช่วงดำเนินการดังกล่าวจะมีการแต่งตั้งคณะทำงานติดตามและประเมินผล เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า ความโปร่งใส และเกิดประสิทธิภาพในการใช้จ่ายเงินของกองทุน กปถ.

ตารางที่ 5 แผนการปฏิบัติงาน

โครงการ	ระยะเวลา				แนวทางการดำเนินการ
	Q1	Q2	Q3	Q4	
1) ทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ของกองทุน	←→				จัดตั้งคณะทำงานเพื่อวิเคราะห์ประมาผลของ กฎ ระเบียบต่างๆ ให้เป็นปัจจุบัน พร้อมทั้ง นำเสนอผู้บริหารพิจารณา ทบทวนและปรับปรุงกฎ ระเบียบต่าง ๆ ให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์
2) ส่งเสริมบุคลากรให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง	←→			→	ส่งเสริมให้มีการพัฒนาทักษะของเจ้าหน้าที่ โดยการฝึกอบรม สัมมนาเกี่ยวกับกฎ ระเบียบต่างๆ กองทุนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
3) พัฒนาและบูรณาการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	←→				พัฒนาทักษะของเจ้าหน้าที่ เพื่อรองรับการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง และจัดหา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเป็น การสนับสนุนการปฏิบัติงาน
4) จัดให้มีคณะกรรมการติดตาม และ ประเมินผลโครงการที่ได้รับการอุดหนุน	←→			→	ประเมินผลความสำเร็จของการดำเนินงานของกองทุนฯ
5) พัฒนางองค์กรเข้าสู่ระบบมาตรฐานการจัดการ (ISO 9000)	←→			→	จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการ ISO 9000 ดำเนินการดังนี้ - การเตรียมการและศึกษา - การทบทวนสถานระบบงานปัจจุบัน - การจัดทำเอกสารระบบบริหารงานคุณภาพ - การปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพ - การตรวจติดตามคุณภาพภายใน การตรวจประเมินและให้การรับรอง โดยสถาบันให้การรับรอง

2.2.4 การวิเคราะห์การบริหารจัดการตามแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอเพื่อนำไปสู่ความสำเร็จ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสำเร็จ

ปัจจัยที่จะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในการดำเนินการตามวิธีการงบประมาณ และการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ เพื่อให้การดำเนินการระหว่างสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมและกองทุน กปถ. บรรลุเป้าหมายในการบริหารจัดการเงินกองทุน กปถ. ได้แก่

1) ปัจจัยด้านนโยบายขององค์กร

ผู้บริหารของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม จะต้องสนับสนุนการดำเนินการจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคมให้เป็นหน่วยงานหลัก เพื่อขับเคลื่อนนโยบายการบริหารงานด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหากไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมจะส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากการปฏิบัติงานยังต้องพึ่งการขอรับการจัดสรรเงินงบประมาณจากส่วนราชการอื่นจะทำให้เกิดความเสี่ยงและเกิดข้อผิดพลาดเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ผู้บริหารของหน่วยงานจึงมีความจำเป็นต้องให้การสนับสนุนอย่างเต็มรูปแบบในการบริหารจัดการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม

2) ปัจจัยด้านงบประมาณ

งบประมาณเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาสิ่งต่าง ๆ ที่จะทำให้การปฏิบัติงานเกิดประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ยังไม่เป็นรูปธรรมขาดการสนับสนุนเงินงบประมาณจากภาครัฐ จึงดำเนินการขอรับการจัดสรรเงินงบประมาณจากกองทุน กปถ. เพื่อนำมาใช้ในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับภารกิจทางด้านความปลอดภัยที่ได้รับมอบหมาย

3) ปัจจัยด้านบุคลากร

การคัดเลือกบุคลากรเข้าปฏิบัติงานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ต้องคำนึงถึงองค์ความรู้ของบุคลากรที่จะมาปฏิบัติหน้าที่ในด้านต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน หากบุคลากรขาดองค์ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินการตามหลักการงบประมาณและการดำเนินการตามระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะเป็นอุปสรรคในการดำเนินการ รวมถึงต้องมีการวางแผนและกำหนดระยะเวลาในการพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบและให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงต่อระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี

เทคโนโลยีในปัจจุบันมีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญในการดำเนินงาน ซึ่งบุคลากรขาดความรู้ความเข้าใจในการนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์อย่างแท้จริง โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ที่ขาดกระบวนการเรียนรู้ ทำให้อุปกรณ์ที่ได้ดำเนินการจัดหามาใช้ในส่วนงานไม่สามารถใช้งานได้อย่างคุ้มค่า และมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดความถูกต้อง และรวดเร็วในการรายงานผลการปฏิบัติงาน

2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ

ภาวะผู้นำ เป็นเรื่องของความสามารถ ทักษะและกระบวนการที่ผู้นำใช้ในการนำไปสู่จุดมุ่งหมาย ซึ่งส่งผลให้เกิดประสิทธิผลของการปฏิบัติงาน โดยการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation) จึงจำเป็นที่จะต้องมีความรู้คุณลักษณะด้านต่างๆ ดังนี้

1) ภาวะผู้นำแบบ Agile Leadership เป็นผู้นำที่มีความสามารถในการสร้างการเปลี่ยนแปลง และปรับตัวได้อย่างรวดเร็ว พร้อมด้วยความยืดหยุ่นคล่องตัว โดยสามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงที่เหมาะสมทั้งระดับปฏิบัติการ ระดับทีมงาน และระดับบริหาร เพื่อนำองค์กรไปสู่ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพ และสร้างคุณค่าให้กับสังคมทุกภาคส่วน

2) การบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management) คือ การวางแผน การดำเนินการต่าง ๆ ที่จะลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลง และสนับสนุนให้เกิดการปรับตัวและการยอมรับพร้อมทั้งสร้างศักยภาพใหม่ๆ เพื่อรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบคมนาคมที่ทันสมัย ริเริ่มสิ่งใหม่ในการพัฒนาองค์กรและพัฒนางานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง โดยการนำนวัตกรรมมาปรับใช้กับการบูรณาการในการปฏิบัติงาน มองหาทางเลือกที่เหมาะสม มุ่งเน้นเป้าหมายขององค์กรเป็นสิ่งสำคัญ

3) การบริหารทรัพยากร (Resource Management) ผู้นำที่ดีต้องการตระหนักเสมอถึงความคุ้มค่าระหว่างทรัพยากร (งบประมาณ เวลา กำลังคน เครื่องมือ อุปกรณ์ฯลฯ) ที่ลงทุนไปหรือที่ใช้การปฏิบัติงาน (Input) กับผลลัพธ์ที่ได้ (Output) และพยายามปรับปรุงหรือลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน เพื่อพัฒนาให้การปฏิบัติงานเกิดความคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพสูงสุด

4) การตัดสินใจ (Decision Making) เป็นสิ่งสำคัญ และเกี่ยวข้องกับหน้าที่การบริหารหรือการจัดการเกือบทุกขั้นตอน ไม่ว่าจะเป็นการวางแผน การจัดองค์กร การจัดหาบุคลากรเข้าทำงาน การอำนวยการ และการกำกับดูแล ดังนั้นจึงเป็นจำเป็นที่ผู้บริหารจะต้องศึกษารายละเอียดก่อนตัดสินใจทุกครั้งเพื่อความถูกต้องและองค์กรได้รับประโยชน์สูงสุด ผ่านกระบวนการคิดอย่างเป็นระบบ พิจารณาตามข้อกำหนด และสามารถสื่อสารกระบวนการตัดสินใจให้ผู้ปฏิบัติงานทราบถึงแนวทางและผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงประเมินการตัดสินใจ เพื่อนำมาเรียนรู้ และเป็นบทเรียนในการตัดสินใจครั้งต่อไป

3. แผนพัฒนาตนเอง

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก (2563). แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565). สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก: กรุงเทพฯ
- การรายงานผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกระทรวงคมนาคม ประจำปีไตรมาส 2 (เดือนมีนาคม 2564). สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก: กรุงเทพฯ
- ถนัด เดชทรัพย์. (2550). การบริหารจัดการองค์การบริหารส่วนตำบลไทยชนะศึก อำเภอทุ่งเสลี่ยม จังหวัดสุโขทัย ตามหลักธรรมาภิบาล. วิทยานิพนธ์ รป.ม. (การบริหารและพัฒนาประชาคมเมืองและชนบท). อุดรดิตถ์ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์.
- วิรัช วิรัชนิการวรรณ. (2555). แนวคิดและความหมายของการบริหารและการบริหารจัดการ. 15 มิถุนายน 2555. <http://www.wiruch.com>

ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล

ชื่อ – สกุล นางจิตราวรรณ ม่วงดี

ประวัติการศึกษา

ระดับปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาการจัดการทั่วไป สถาบันราชภัฏจันทรเกษม พ.ศ. 2534

ประสบการณ์การรับราชการ

- ปี 2531 เจ้าหน้าที่พิมพ์ดีด ระดับ 1 แผนกโต้ตอบ กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- ปี 2533 เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี ระดับ 2 ฝ่ายบัญชีและงบประมาณ กองคลัง
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- ปี 2549 เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน งานธุรการ กองคลัง
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- ปี 2554 เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีอาวุโส ฝ่ายการเงิน กองคลัง (ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น)
กองบริหารการคลัง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- ปี 2563 ผู้อำนวยการกองบริหารการคลัง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ผลงานทางวิชาการ

เลขานุการคณะกรรมการตรวจประเมินการจัดการพลังงานสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ผู้อำนวยการกองบริหารการคลัง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม