



รายงานการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑)

สรุปผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔
และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑)

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

ในการจัดทำแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ นั้น มีการกำหนดทิศทางองค์กร ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม เป้าประสงค์องค์กร และยุทธศาสตร์การดำเนินงานของ กทพ. ไว้อย่างชัดเจนสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศต่าง ๆ เช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) และนโยบายการบริหารราชการแผ่นดิน รวมทั้งนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและสามารถวัดผลตามวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งครอบคลุมตามหลักการบริหารงานในปัจจุบันแบบ Balanced Scorecard (BSC) ใน ๔ มุมมอง ได้แก่ ด้านคุณค่าองค์กรและการเงิน ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านกระบวนการทำงาน และด้านการเรียนรู้และพัฒนา รวมทั้งการบูรณาการระบบการบริหารจัดการ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐศาสตร์หรือกำไรทางเศรษฐศาสตร์เข้ามาช่วยผลักดันความก้าวหน้า และสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กร การบริหารความเสี่ยงการปรับปรุงการทำงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาไปสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้และนวัตกรรมที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพ สามารถดำเนินงานได้บรรลุเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ขององค์กรในที่สุด

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ กทพ. กำหนดทิศทางองค์กร ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

“มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยอย่างยั่งยืน”

ภารกิจ (Mission)

๑. จัดให้มี พัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย
๒. บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม
๓. บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม
๔. พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร

ค่านิยม (Core Value)

บริการที่ดี พัฒนาก้าวไกล ภาพลักษณ์ใสสะอาด

เป้าประสงค์องค์กร (Corporate Goal)

- ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง
- การบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย
- ทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพ
- เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลง
- มีการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า
- ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๑๑ ข้อ ครอบคลุมตามหลักการของ BSC ใน ๔ มุมมองสอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์การดำเนินงานทั้ง ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

มุมมองตามหลักการ BSC	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์
ด้านคุณค่าองค์กรและการเงิน	๑. เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการแข่งขันในด้านคมนาคมของประเทศ ๒. บริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๒
ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๑. การให้บริการโครงข่ายที่ทั่วถึง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจร ๒. บริการมีคุณภาพ รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ ๓. ดำเนินกิจการโดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๓
ด้านกระบวนการทำงาน	๑. มีการพัฒนาเส้นทางใหม่ ๒. มีโครงสร้างและระบบงานที่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๔
ด้านการเรียนรู้และพัฒนา	๑. มีการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร ๒. ผู้นำระดับสูงมีศักยภาพขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายสู่การปฏิบัติได้จริง ๓. พัฒนา กทพ. สู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และประยุกต์ใช้ความรู้ให้เกิดนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง ๔. ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	รองรับยุทธศาสตร์ที่ ๔

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ มีการกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงาน เพื่อให้ทราบถึงเป้าหมายที่ กทพ. ต้องการบรรลุในแต่ละปีงบประมาณ ในช่วงระยะเวลาของแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ เพื่อมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายตามเป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ขององค์กรในที่สุด และกำหนดวิธีการวัดและประเมินผลไว้อย่างชัดเจน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ประกอบด้วยตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร ตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และแผนงาน/โครงการ ตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑

สำหรับผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑) สรุปได้ดังนี้

๑. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด รายละเอียดดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (๔ ตัวชี้วัด)

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน	๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๘๗	๘๗	๘๔.๔๐	เป็นไปตามเป้าหมาย	สพว.
	๒. อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษต่อ การเดินทาง ๑๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้งต่อ ๑๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร) (คำนวณจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งปี หารด้วยปริมาณการเดินทางทั้งปีของทางพิเศษ จำนวน ๖ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัถยา และ กาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) แล้วนำมาหาค่าเฉลี่ย)	๑๕.๐๓ ไตรมาสที่ ๑ : ๑๕.๐๓ ๒ : ๑๕.๐๓ ๓ : ๑๕.๐๓ ๔ : ๑๕.๐๓	๑๕.๐๓	๙.๒๔	เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝคจ.

วิสัยทัศน์	ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
	๓. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๙,๔๙๘.๓๑ ไตรมาสที่ ๑ : ๒,๓๙๔.๐๙ ๒ : ๔,๗๓๖.๑๔ ๓ : ๗,๑๐๔.๒๒ ๔ : ๙,๔๙๘.๓๑	๙,๔๙๘.๓๑	๕,๗๙๘.๔๖	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.
	๔. ระดับคะแนนภาพลักษณ์ในด้าน ความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. (หน่วยวัด : ระดับ) ระดับคะแนนผลการสำรวจ แบ่งเป็น ๕ ระดับ คือ ระดับดีมาก ๔.๒๑ - ๕.๐๐ ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐ ระดับปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐ ระดับพอใช้ ๑.๘๑ - ๒.๖๐ ระดับควรปรับปรุงฯ ๑.๐๐ - ๑.๘๐	ปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐	ปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐	ดี ๓.๘๕	เป็นไปตามเป้าหมาย	สผว.

๒. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๘ ตัวชี้วัด)

เป็นไปตามเป้าหมาย ๕ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด รายละเอียดดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร (๘ ตัวชี้วัด)

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ผลประกอบการเติบโต อย่างมั่นคง	๑. กำไรสุทธิ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๙,๔๙๘.๓๑ ไตรมาสที่ ๑ : ๒,๓๙๔.๐๙ ๒ : ๔,๗๓๖.๑๔ ๓ : ๗,๑๐๔.๒๒ ๔ : ๙,๔๙๘.๓๑	๙,๔๙๘.๓๑	๕,๗๙๘.๔๖	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกง.
การบริการอย่างมี คุณภาพ ที่รวดเร็ว ปลอดภัย	๒. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	๘๗	๘๗	๙๔.๔๐	เป็นไปตามเป้าหมาย	สผว.
	๓. อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษต่อ การเดินทาง ๑๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ครั้งต่อ ๑๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร) (คำนวณจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งปี หารด้วยปริมาณการเดินทางทั้งปีของทางพิเศษ จำนวน ๖ สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัถยา และ กาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) แล้วนำมาหาค่าเฉลี่ย)	๑๕.๐๓ ไตรมาสที่ ๑ : ๑๕.๐๓ ๒ : ๑๕.๐๓ ๓ : ๑๕.๐๓ ๔ : ๑๕.๐๓	๑๕.๐๓	๙.๒๔	เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝคจ.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
ทางพิเศษและ สินทรัพย์ ถูกใช้เต็ม ประสิทธิภาพ	๔. ร้อยละของปริมาณจราจรที่ใช้ Easy Pass เปรียบเทียบกับปริมาณจราจรรถ ๔ ล้อ ทั้งหมด เฉพาะทางพิเศษในเขตเมือง จำนวน ๓ สายทาง ได้แก่ เฉลิมมหานคร ศรีรัช และฉลองรัช (ETC Utilization Rate) (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ) - เฉลิมมหานคร - ศรีรัช - ฉลองรัช	๔๑.๕๐	๔๑.๕๐	๓๙.๘๕ ๓๙.๔๒ ๓๙.๕๓ ๔๑.๕๐	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝจค.
	๕. ร้อยละของปริมาณจราจรที่ใช้ Easy Pass เปรียบเทียบกับปริมาณจราจรรถ ๔ ล้อ ทั้งหมด เฉพาะทางพิเศษนอกเมือง จำนวน ๔ สายทาง ได้แก่บูรพาวิถีกาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) อุดรรัชยา และ ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ETC Utilization Rate) (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ) - บูรพาวิถี - กาญจนภิเษก(บางพลี- สุขสวัสดิ์) - ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร - อุดรรัชยา	๓๔.๕๐	๓๔.๕๐	๓๕.๖๙ ๔๒.๖๙ ๓๒.๒๙ ๓๕.๕๐ ๓๓.๑๙	เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝจค.
	๖. จำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่ เขตทางพิเศษ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ล้านบาท)	๒๗๘ ไตรมาสที่ ๑ : ๖๐ ๒ : ๑๒๐ ๓ : ๑๘๐ ๔ : ๒๗๘	๒๗๘	๒๖๒.๕๑	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	ฝกส.

เป้าประสงค์องค์กร	ตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร	เป้าหมาย ปีงบประมาณ ๒๕๖๑	ผลการดำเนินงาน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)		ผลการประเมิน ๑๒ เดือน (๑ ต.ค. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๑)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
			เป้าหมาย	ผลงาน		
เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลง	๗. จำนวนผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการหรือมาตรฐานที่สามารถนำมาพัฒนางานของ กทพ. ได้อย่างเป็นรูปธรรม (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : เรื่อง)	๒	๒	๒	เป็นไปตามเป้าหมาย	กทพ.
มีการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล	๘. ระดับคะแนนภาพลักษณ์ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. (หน่วยวัด : ระดับ) ระดับคะแนนผลการสำรวจ แบ่งเป็น ๕ ระดับ คือ ระดับดีมาก ๔.๒๑ - ๕.๐๐ ระดับดี ๓.๔๑ - ๔.๒๐ ระดับปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐ ระดับพอใช้ ๑.๘๑ - ๒.๖๐ ระดับควรปรับปรุงฯ ๑.๐๐ - ๑.๘๐	ปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐	ปานกลาง ๒.๖๑ - ๓.๔๐	ดี ๓.๘๕	เป็นไปตามเป้าหมาย	สผว.

สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวิสัยทัศน์และตัวชี้วัดเป้าประสงค์องค์กร

กทพ. ดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑) และมีผลการดำเนินงานที่ดี สามารถบรรลุผลลัพธ์ตามวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์องค์กร กล่าวคือ กทพ. มีการบริการอย่างมีคุณภาพที่รวดเร็ว ปลอดภัย จากร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษต่อการให้บริการของ กทพ. ในภาพรวมที่มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๙๔.๔๐ สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนด และจากอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษที่มีผลการดำเนินงาน ๙.๒๔ ครั้งต่อ ๑๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร ไม่เกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในส่วนของการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงและการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลนั้น กทพ. มีผลการดำเนินงานที่ดี ดังจะเห็นได้จาก กทพ. มีจำนวนผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการหรือมาตรฐานที่สามารถนำมาพัฒนางานของ กทพ. ได้อย่างเป็นรูปธรรม เท่ากับ ๒ เรื่อง เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ และมีระดับคะแนนภาพลักษณ์ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. อยู่ในระดับดี ซึ่งมีผลการดำเนินงานสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพนั้น กทพ. มีจำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษ เท่ากับ ๒๖๒.๕๑ ล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้เล็กน้อย เนื่องจากมีการขอคืนพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกและโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 และแม้ว่า กทพ. จะมีร้อยละของปริมาณจราจรที่ใช้ Easy Pass เปรียบเทียบกับปริมาณจราจรรถ ๔ ล้อทั้งหมด ของทางพิเศษนอกเมือง เท่ากับ ร้อยละ ๓๕.๖๙ สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่ร้อยละของปริมาณจราจรที่ใช้

Easy Pass เปรียบเทียบกับปริมาณจราจรรถ ๔ ล้อทั้งหมด ของทางพิเศษในเขตเมือง เท่ากับ ร้อยละ ๓๙.๘๕ ยิ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้เล็กน้อย โดย กทพ. ได้จัดรายการส่งเสริมการใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) อย่างต่อเนื่อง เพื่อผลักดันให้ปริมาณจราจรที่ใช้ Easy Pass เพิ่มมากขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป สำหรับในส่วนของผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคงนั้น กทพ. มีกำไรสุทธิ ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจาก กทพ. มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าพิพาทของศาลปกครองสูงสุดให้ กทพ. แพ้คดีทางแข่งขัน และให้ชำระเงินแก่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด จำนวน ๔,๒๘๖.๖๒ ล้านบาท ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวถือเป็นเหตุปัจจัยภายนอกที่ กทพ. ไม่สามารถควบคุมได้ และหากไม่คำนวณรวมค่าใช้จ่ายดังกล่าว กทพ. จะยังมีกำไรสุทธิเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๓. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๓๐ ตัวชี้วัด)

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ กำหนดตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๓๑ ตัวชี้วัด เนื่องจากหน่วยงานยกเลิกดำเนินการ ๑ ตัวชี้วัด ได้แก่ ระดับความสำเร็จของโครงการศึกษาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยโทรศัพท์เคลื่อนที่ ดังนั้น สามารถวัดผลการดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ได้ ๓๐ ตัวชี้วัด เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๓ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๗๖.๖๗) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ ตัวชี้วัด (ร้อยละ ๒๓.๓๓) สรุปได้ดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๓๐ ตัวชี้วัด)

ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (ตัวชี้วัด)	รวม (ตัวชี้วัด)
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๑) เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการแข่งขันในด้านคมนาคมของประเทศ	๒	๓	๕
	๒) การให้บริการโครงข่ายที่ทั่วถึงเพื่อบรรเทาปัญหาจราจร			
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๓) มีการพัฒนาเส้นทางใหม่			
	๔) บริการมีคุณภาพรวดเร็วปลอดภัยเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ	๔	-	๔
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๕) บริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	๑	๔	๕
	๖) ดำเนินกิจการโดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	๒	-	๒
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๗) มีโครงสร้างและระบบงานที่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน	๓	-	๓
	๘) มีการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร	๖	-	๖
	๙) ผู้นำระดับสูงมีศักยภาพการขับเคลื่อนนโยบายและเป้าหมายสู่การปฏิบัติได้จริง	๑	-	๑
	๑๐) พัฒนา กทพ. สู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และประยุกต์ใช้ความรู้ให้เกิดนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง	๒	-	๒
	๑๑) ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และเหมาะสมกับความต้องการใช้งาน	๒	-	๒
รวม		๒๓ (ร้อยละ ๗๖.๖๗)	๗ (ร้อยละ ๒๓.๓๓)	๓๐

สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (๑๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๓๐ ตัวชี้วัด)

กทพ. ได้ดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๔ ยุทธศาสตร์ และมีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีร้อยละความสำเร็จของผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ ๗๖.๖๗ (เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๓ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๗ ตัวชี้วัด) สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน

ประกอบด้วย ๔ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๙ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๓ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. การดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายใหม่ได้แล้วเสร็จเทียบกับแผนการดำเนินงานทั้งหมด ๖ โครงการ เป้าหมาย ๖ โครงการ ผลงาน ๑ โครงการ โดยโครงการที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๕ โครงการ ได้แก่

๑) การดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๔๐

๒) การดำเนินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เป้าหมาย ร้อยละ ๕๐ ผลงาน ร้อยละ ๓๘.๗๐

๓) การดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เป้าหมาย ร้อยละ ๐.๑๐ แต่ยังไม่มีการดำเนินงาน

๔) การดำเนินงานโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับบ่อตราภิรมย์และทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๗๕

๕) การดำเนินงานโครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดทำแผนแม่บททางพิเศษ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๘๙.๘๐

๒. กำไรสุทธิ เป้าหมาย ๙,๔๘๘.๓๑ ล้านบาท ผลงาน ๕,๗๘๘.๔๖ ล้านบาท โดย กทพ. มีกำไรสุทธิ ๑๐,๐๘๕.๐๘ ล้านบาท (รายได้รวม ๑๗,๕๙๗.๐๘ ล้านบาท และค่าใช้จ่าย ๗,๕๑๒ ล้านบาท) มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายและมีกำไรสุทธิสูงกว่าเป้าหมาย ๕๘๖.๗๗ ล้านบาท แต่เนื่องจากศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาให้ กทพ. แพ้คดีทางแข่งขัน และให้ชำระเงินแก่ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ๔,๒๘๖.๖๒ ล้านบาท จึงส่งผลให้ กทพ. มีกำไรสุทธิลดลงเหลือ ๕,๗๘๘.๔๖ ล้านบาท

๓. รายได้ค่าผ่านทาง เป้าหมาย ๑๔,๗๗๒.๗๔ ล้านบาท ผลงาน ๑๔,๕๔๑.๒๘ ล้านบาท โดยแม้ว่า กทพ. จะมีรายได้ค่าผ่านทางในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ น้อยกว่าเป้าหมาย ๒๓๑.๔๖ ล้านบาท แต่ยังมีรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น จำนวน ๑๘๓.๒๕ ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑.๒๘ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ในช่วงเวลาเดียวกัน (๑๔,๓๕๘.๐๓ ล้านบาท) ทั้งนี้ เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ปริมาณจราจรของทางพิเศษเฉลิมมหานครและศรีรัช ลดลงกว่าปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ในช่วงเวลาเดียวกัน สาเหตุจากผลกระทบจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า และการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน

ทั้งนี้ กทพ. ได้กำหนดแนวทางแก้ไขระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

แนวทางแก้ไข : ระยะสั้น ดำเนินการปรับปรุงการให้บริการบนทางพิเศษ ดังนี้

๑) พัฒนาและปรับปรุงระบบการชำระค่าบริการทางพิเศษอัตโนมัติตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ

๒) ป้องกันและแก้ปัญหากรณีเกิดรถขัดข้องบนทางพิเศษ เช่น การรณรงค์ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมก่อนใช้ทางพิเศษ โดยประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) และการใช้กล้อง CCTV บันทึกรายละเอียดและตรวจสอบรถขัดข้องบนทางพิเศษ พร้อมทั้งจัดเตรียมรถกู้ภัย รถยกประจำจุดที่เหมาะสมในชั่วโมงเร่งด่วน โดยมีการกำหนดเป้าหมายระยะเวลาการเข้าถึงจุดรถขัดข้องบนทางพิเศษ เพื่อสามารถให้ความช่วยเหลือได้โดยเร็ว

๓) แก้ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เช่น การเชื่อมต่อระบบจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถีและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) และการจัดทำ Reversible Lane ในทางพิเศษฉลองรัช

ทั้งนี้ การดำเนินการปรับปรุงการให้บริการบนทางพิเศษดังกล่าวจะส่งผลให้ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษเพิ่มมากขึ้น และนำมาซึ่งรายได้ค่าผ่านทางพิเศษที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

แนวทางแก้ไข : ระยะยาว ดำเนินการขยายโครงข่ายทางพิเศษในอนาคต เช่น โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก-กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก รวมถึงวางแผนการศึกษาโครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ ๒ เพื่อขยายพื้นที่ให้บริการทางพิเศษแก่ผู้ใช้ทาง

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๕ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑ ตัวชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๔ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. ร้อยละของปริมาณจราจรที่ใช้ Easy Pass เปรียบเทียบกับปริมาณจราจร ๔ ล้อทั้งหมด เฉพาะทางพิเศษในเขตเมือง จำนวน ๓ สายทาง ได้แก่ เฉลิมมหานครศรีรัช และฉลองรัช (ETC Utilization Rate) เป้าหมาย ร้อยละ ๔๑.๕๐ ผลงาน ร้อยละ ๓๙.๘๕ โดย กทพ. ได้จัดทำรายการส่งเสริมการใช้บัตรอัตโนมัติ (Easy Pass) ดังนี้

๑) ลดการเติมเงินสำรองค่าผ่านทางพิเศษบัตร Easy Pass เริ่มแรกจาก จำนวน ๑,๐๐๐ บาท เป็น ๕๐๐ บาท ตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นไป

๒) กทพ. ร่วมกับ Tesco Lotus มอบสิทธิพิเศษให้กับผู้ใช้บริการบัตร Easy Pass ที่เป็นสมาชิก Club Card ของ Tesco Lotus โดยเมื่อเติมเงินบัตร Easy Pass ตั้งแต่ ๕๐๐ บาทขึ้นไป ที่เคาน์เตอร์บริการรับชำระเงินของ Tesco Lotus ทุกสาขาจะได้รับคูปองส่วนลดท้ายใบเสร็จตามช่วงเวลาเติมเงิน ดังนี้

- เติมเงินระหว่างวันที่ ๕ - ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑ และวันที่ ๕ - ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๑ รับฟรีทันทีคูปองส่วนลดท้ายใบเสร็จ ๑๐ บาท เพื่อนำไปซื้อสินค้าตั้งแต่ ๑๐๐ บาทขึ้นไป

- เติมเงินระหว่างวันที่ ๒๘ กรกฎาคม - ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ และวันที่ ๒๘ สิงหาคม - ๒ กันยายน ๒๕๖๑ รับฟรีทันทีคูปองส่วนลดท้ายใบเสร็จ ๓๐ บาท เพื่อนำไปซื้อสินค้าตั้งแต่ ๑๐๐ บาทขึ้นไป

๓) โครงการ เปลี่ยนมาใช้ Easy Pass ขึ้นทางด่วนอโศก ๔ กทพ. มอบส่วนลดทันที ๕ บาท/เที่ยว ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน - ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๑ เฉพาะวันทำการ (๐๖.๐๐ - ๐๙.๐๐ น.)

๒. ร้อยละค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป้าหมาย ร้อยละ ๓๐ ผลงาน ร้อยละ ๕๗.๔๕ โดย กทพ. มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ๔,๐๖๘.๑๔ ล้านบาท (ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล ๒,๙๔๑.๓๐ ล้านบาท และค่าใช้จ่ายสำนักงาน ๑,๑๒๖.๘๔ ล้านบาท) และรายได้จากการดำเนินงาน ๑๔,๕๔๑.๒๘ ล้านบาท ทำให้ กทพ. มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อรายได้จากการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ ๒๗.๙๗ มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่เนื่องจากศาลปกครองสูงสุด ได้มีคำพิพากษาให้ กทพ. แพ้คดีทางแข่งขัน และให้ชำระเงินแก่ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ๔,๒๘๖.๖๒ ล้านบาท จึงส่งผลให้ กทพ. มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อรายได้จากการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ ๕๗.๔๕

๓. ร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน เป้าหมาย ร้อยละ ๙๕ (๔,๓๐๐.๕๙ ล้านบาท) ผลงาน ร้อยละ ๒๖.๑๗ (๑,๑๘๔.๗๑ ล้านบาท) เบิกจ่ายล่าช้ากว่าเป้าหมาย จำนวน ๓,๓๔๒.๒๓ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยรายการสำคัญที่มีมูลค่าเกิน ๑๐ ล้านบาทขึ้นไป ดังนี้

งบประมาณลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ

- ๑) ค่าก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. แผนเบิกจ่าย ๑๘๑.๘๑ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๕๙.๒๙ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๑๒๒.๕๒ ล้านบาท
- ๒) ติดตั้งเครื่องจ่ายและรับบัตรอัตโนมัติทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) แผนเบิกจ่าย ๓๓.๔๙ ล้านบาท แต่ไม่มีการเบิกจ่าย
- ๓) เสริมกำลังฐานรากทางพิเศษบูรพาวิถี แผนเบิกจ่าย ๓๐.๖๕ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๖.๓๕ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๒๔.๓๐ ล้านบาท
- ๔) ระบบตรวจสอบและเฝ้าติดตามพฤติกรรมของโครงสร้างสะพานพระราม ๙ (ค่าจ้างที่ปรึกษา) แผนเบิกจ่าย ๑๗.๒๙ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๐.๘๔ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๑๖.๔๕ ล้านบาท
- ๕) ปรับปรุงระบบจ่ายไฟฟ้าและเครื่องผลิตไฟฟ้าสำรองของด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเฉลิมมหานคร จำนวน ๕ ด่าน แผนเบิกจ่าย ๑๔.๗๐ ล้านบาท แต่ไม่มีการเบิกจ่าย
- ๖) งานปรับปรุงสีโครงสร้างเหล็กทางขึ้น - ลง เพิ่มเติมทางพิเศษเฉลิมมหานคร (Site 3) แผนเบิกจ่าย ๑๓.๕๐ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๐.๖๑ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๑๒.๘๙ ล้านบาท
- ๗) ปรับปรุงพื้นที่ทำงานอาคาร ๒ ชั้น ๖ สำนักงาน กทพ. จตุจักร แผนเบิกจ่าย ๑๓.๓๖ ล้านบาท ผลเบิกจ่าย ๑.๗๓ ล้านบาท เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน ๑๑.๖๓ ล้านบาท

งบประมาณลงทุนที่ทำเป็นโครงการ : โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

- ๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน แผนเบิกจ่าย ๑๔๐ ล้านบาท แต่ไม่มีการเบิกจ่าย
 - ๒) ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน แผนเบิกจ่าย ๒,๘๘๐.๔๒ ล้านบาท แต่ไม่มีการเบิกจ่าย
- แนวทางแก้ไข :**
- ๑) มีการแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามและเร่งรัดการใช้จ่ายเงินงบประมาณ โดยแต่งตั้งรองผู้ว่าการทุกสายบังคับบัญชา เพื่อกำกับดูแลหน่วยงานภายใต้ความรับผิดชอบอย่างใกล้ชิด และมี ผวก. เป็นประธาน
 - ๒) มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการกลั่นกรองและกำกับเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปีของ กทพ. เพื่อทำหน้าที่กลั่นกรองการจัดทำงบประมาณ และการปรับปรุงงบประมาณประจำปีของ กทพ. ให้เหมาะสมมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า พร้อมทั้งวางแผน ติดตาม เร่งรัดและให้คำแนะนำการเบิกจ่าย

ก) คณะกรรมการติดตามและเร่งรัดการใช้จ่ายเงินงบประมาณ และคณะอนุกรรมการกลั่นกรองและกำกับเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปีของ กทพ. กำหนดแผนให้มีการประชุมติดตามและเร่งรัดการเบิกจ่ายงบลงทุนเป็นประจำ เพื่อเป็นการติดตามและเร่งรัดรายการงบลงทุนตั้งแต่เริ่มดำเนินการจนดำเนินการแล้วเสร็จ เพื่อให้ทราบถึงปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นและนำไปกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ

๔) ให้หน่วยงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณติดตาม เร่งรัด และกำกับการดำเนินงานในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องอย่างเร่งด่วนโดยเฉพาะรายการที่ยังไม่สามารถดำเนินการจัดทำร่าง TOR ให้แล้วเสร็จ

๕) ให้หน่วยงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณกำหนดมาตรการในการติดตาม/เร่งรัดในกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ/จัดจ้าง

๖) ให้กำหนดระยะเวลาการส่งมอบครุภัณฑ์ให้เหมาะสมกับประเภทของครุภัณฑ์

๗) ให้ควบคุมงานติดตาม เร่งรัด และกำกับบริษัทผู้รับจ้างให้ดำเนินการ/เบิกจ่ายให้เป็นไปตามแผนอย่างเคร่งครัด

๘) ให้มีการติดตามและประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง และมีผลกระทบต่อการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนอย่างต่อเนื่อง

๔. จำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษ เป้าหมาย ๒๗๘ ล้านบาท ผลงาน ๒๖๒.๕๑ ล้านบาท เนื่องจากสาเหตุ ดังนี้

๑) รายได้และจำนวนพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่ถูกใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะและเชิงพาณิชย์ มีการยกเลิกการให้เช่าพื้นที่ เนื่องจาก กทพ. ขอคืนพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกและโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก

๒) การใช้บังคับพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ กทพ. จึงได้หารือกับกรมบัญชีกลาง เพื่อขอทราบแนวทางในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ทำให้ กทพ. ไม่สามารถพิจารณาอนุญาตให้เช่าพื้นที่ฯ ได้ตามข้อบังคับและหลักเกณฑ์ที่มีอยู่ และส่งผลกระทบต่อรายได้จากการจัดหาผลประโยชน์จากพื้นที่ในเขตทางพิเศษรวมถึงจำนวนพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่ถูกใช้ เพื่อประโยชน์สาธารณะและเชิงพาณิชย์ (ซึ่งส่งผลกระทบต่อตัวชี้วัด ทั้ง ๒ ส่วน ในไตรมาสที่ ๑ และช่วงไตรมาสที่ ๒)

๓) ผู้เช่าไม่ประสงค์ขอต่อสัญญาเช่า เนื่องจากประสบปัญหาภาวะเศรษฐกิจ

๔) การอนุญาตให้หน่วยงานของรัฐใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรและประโยชน์สาธารณะ กทพ. จะสนับสนุนพื้นที่ฯ ให้หน่วยงานของรัฐที่แจ้งความประสงค์ขอใช้พื้นที่ โดยในการดำเนินการจะใช้งบประมาณของแต่ละหน่วยงาน แต่เนื่องจากในแต่ละหน่วยงานมีขั้นตอนการดำเนินการที่แตกต่างกัน ทำให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ซึ่งปัจจัยของความสำเร็จและระยะเวลาของการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ เป็นปัจจัยภายนอกที่ กทพ. ไม่อาจควบคุมได้

แนวทางแก้ไข :

๑) เร่งรัดการดำเนินการต่อสัญญาให้เช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

๒) ดำเนินการโครงการการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ เพื่อเป็นแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษ และบริหารจัดการพื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เกิดประโยชน์สูงสุด

๓) ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์การให้เช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วย ๑ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๒ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ ตัวชี้วัด

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

ประกอบด้วย ๕ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๑๔ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๔ ตัวชี้วัด

๔. ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (๙๑ แผนงาน/โครงการ)

ประกอบด้วย ๙๔ แผนงาน/โครงการ เนื่องจากหน่วยงานยกเลิกดำเนินการ ๓ โครงการ ได้แก่ โครงการติดตั้งระบบจ่ายบัตรอัตโนมัติ (ATD) และปรับปรุงตัวรับบัตร (TRM) เพิ่มเติม ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) โครงการติดตั้งเพิ่มช่องทางระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติและ Switch Mode (M/E) สายทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) และโครงการศึกษาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยโทรศัพท์เคลื่อนที่ ดังนั้นสามารถวัดผลการดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ได้ ๙๑ แผนงาน/โครงการ เป็นไปตามเป้าหมาย ๗๘ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๕.๗๑) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๓ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๔.๒๙) สรุปได้ดังตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (๙๑ แผนงาน/โครงการ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑		
		เป็นไปตามเป้าหมาย (แผนงาน/โครงการ)	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (แผนงาน/โครงการ)	รวม
๑. ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน	๗ กลยุทธ์	๒๒ แผนงาน/โครงการ	๖ แผนงาน/โครงการ	๒๘ แผนงาน/โครงการ
๒. ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า	๔ กลยุทธ์	๖ แผนงาน/โครงการ	๕ แผนงาน/โครงการ	๑๑ แผนงาน/โครงการ
๓. สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๓ กลยุทธ์	๘ แผนงาน/โครงการ	- แผนงาน/โครงการ	๘ แผนงาน/โครงการ
๔. สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต	๑๓ กลยุทธ์	๔๒ แผนงาน/โครงการ	๒ แผนงาน/โครงการ	๔๔ แผนงาน/โครงการ
รวม	๒๗ กลยุทธ์	๗๘ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๕.๗๑)	๑๓ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๔.๒๙)	๙๑ แผนงาน/โครงการ

สรุปผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (๙๑ แผนงาน/โครงการ)

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑) นั้น กทพ. ได้กำหนดกลยุทธ์ที่สอดคล้องรองรับกับยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ๔ ยุทธศาสตร์ รวมทั้งสิ้น ๒๗ กลยุทธ์ ๙๑ แผนงาน/โครงการ โดยมีแผนงาน/โครงการที่เป็นไปตามเป้าหมาย ๗๘ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๘๕.๗๑) และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๑๓ แผนงาน/โครงการ (ร้อยละ ๑๔.๒๙) สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน

ประกอบด้วย ๗ กลยุทธ์ ๒๘ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๒๒ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. โครงการทางพิเศษสายกะทู้ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๔๐ โดย กทพ. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๑ ถึงกระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ โดยเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้ให้ความเห็นชอบรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และให้แจ้งความเห็นของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ประกอบการพิจารณา จากนั้น กทพ. ได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความคิดเห็นของ สนข. และได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อส่งรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และข้อมูลเพิ่มเติมให้ สคร. และเมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๑ สคร. ได้เชิญ กทพ. เข้าร่วมประชุมหารือกับ สคร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยที่ประชุมได้มีมติให้ กทพ. จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมของโครงการฯ จำนวน ๑๑ ข้อ ให้ สคร. ภายในวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยหากมีการปรับปรุงแก้ไขผลการศึกษา ให้ กทพ. นำเสนอ รวค. พิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจาก กทพ. ต้องจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นของ สคร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจำเป็นต้องมีการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมและทบทวนผลการศึกษาใหม่ และต้องมีการนำเสนอ คค. ให้ความเห็นชอบอีกครั้ง ทำให้ไม่สามารถดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้

แนวทางการแก้ไข : กทพ. ได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นของ สคร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามที่ประชุมเมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๑ โดย กทพ. ได้มีหนังสือ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมของโครงการฯ ให้ สคร. และได้มีหนังสือ ลงวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ จัดส่งรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ฉบับปรับปรุงให้ คค. ให้ความเห็นชอบไปพร้อมกัน จากนั้น สคร. จะพิจารณารายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว และนำเสนอคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๒ จากนั้นคณะกรรมการนโยบายฯ จะให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบต่อไป โดยคาดว่า ครม. จะให้ความเห็นชอบภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๒ ซึ่งหาก ครม. ให้ความเห็นชอบแล้วจึงจะสามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนได้ ซึ่งกระบวนการจ้างที่ปรึกษา ดังกล่าวจะใช้ระยะเวลาประมาณ ๕ เดือน โดยคาดว่าที่ปรึกษาจะสามารถยื่นข้อเสนอได้ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และสามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒

๒. แผนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๕๐ ผลงาน ร้อยละ ๓๘.๗๐ เนื่องจากเดิม กทพ. กำหนดแผนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินไว้ ๑๘ เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน ๒๕๖๐ ถึงเดือนมีนาคม ๒๕๖๒ แต่ไม่สามารถเข้าดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามแผนดังกล่าวได้ เนื่องจากเหตุร้องเรียน และมีการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกล่าช้า โดยเมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกาที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอฯ ขึ้นทูลเกล้าฯ เพื่อทรงลงพระปรมาภิไธย ซึ่งปัจจุบันสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูรได้ทรงลงพระปรมาภิไธยในพระราชกฤษฎีกาฯ แล้วเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑ และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๕ ตอนที่ ๕๓ ก ลงวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ทำให้ กทพ. สามารถเริ่มจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ ส่งผลให้มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๓๘.๗๐ จากเป้าหมาย ร้อยละ ๕๐ ซึ่งขั้นตอนการเสนอพระราชกฤษฎีกาฯ เพื่อประกาศให้มีผลใช้บังคับเป็นปัจจัยภายนอกที่ กทพ. ไม่สามารถควบคุมได้ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับปัจจัยภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไป กทพ. ได้กำหนดแผนงานการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๑๘ เดือนใหม่ เริ่มเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ - มกราคม ๒๕๖๓ โดยหากพิจารณาผลการดำเนินงานสิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๑ (ผลงาน ร้อยละ ๓๘.๗๐) เทียบกับเป้าหมายใหม่ (เป้าหมาย ร้อยละ ๑๗.๕๐) พบว่ามีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายและสามารถดำเนินงานได้เร็วกว่าเป้าหมาย ร้อยละ ๒๑.๒๐

๓. โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๐.๑๐ แต่ไม่มีผลการดำเนินงาน เนื่องจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ได้มีข้อเสนอแนะว่าในกรณีนี้ กทพ. จะกำหนดข้อความที่แตกต่างจากกรมบัญชีกลางกำหนดให้ทำเรื่องขอยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ต่อคณะกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ ซึ่ง กทพ. ได้มีหนังสือที่ กทพ ๐๓/๑๕๓๗ ลงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๑ ถึงกรมบัญชีกลาง เพื่อขออนุมัติยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๔๓ โดยกรมบัญชีกลางได้มีหนังสือตอบกลับ กทพ. แล้วเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๑

แนวทางแก้ไข : กทพ. ได้พิจารณาผลการวินิจฉัยของกรมบัญชีกลาง และดำเนินการแก้ไขร่าง TOR สำหรับผู้รับจ้างก่อสร้างโดยวิธีประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) โดยมีผู้สังเกตการณ์อิสระ (IO : Independent Observer) เข้าร่วมประชุมด้วย ซึ่งตามแผนการดำเนินงานโครงการที่ปรับปรุงใหม่ คาดว่าจะประกาศร่าง TOR ภายในสิ้นเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑ และจะเสนอคณะกรรมการ กทพ. เห็นชอบผลการประกวดราคาและลงนามในสัญญาได้ในเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ โดยแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (NTP) ในเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม ๒๕๖๒ และเริ่มก่อสร้างโครงการในเดือนมีนาคม ๒๕๖๒ (ระยะเวลาก่อสร้าง ๓๙ เดือน)

๔. โครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินงานฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๗๕ เนื่องจากบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (DMT) มีหนังสือถึง กทพ. แจ้งว่าจำเป็นต้องทบทวนและพิจารณาการตัดสินใจการลงทุนในโครงการฯ เนื่องจากเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการนี้มีระยะเวลาคืนทุนประมาณ ๙ ปีเศษ อีกทั้งกรมทางหลวง (ทล.) เห็นว่าหากมีการเชื่อมดังกล่าว จะมีปริมาณจราจรเข้าระบบเพิ่มขึ้นมาก ทล. จะพิจารณาการแบ่งรายได้หรือลดค่าผ่านทางก็จะทำให้ระยะเวลาคืนทุนประมาณ ๙ ปีเศษดังกล่าว ต้องยาวนานเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลกระทบต่อการลงทุนโครงการฯ ซึ่งขณะนี้ กทพ. รอผลการพิจารณาจากบริษัท ทางด่วน-

และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ในกรณีที่ DMT ปฏิเสธการร่วมลงทุนโครงการฯ BEM ยังยืนยันสนใจลงทุนในโครงการฯ ต่อไปหรือไม่ ทั้งนี้ กทพ. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างฐานรากและเสาตอม่อ Mainline (Westbound) จำนวน ๘ ฐานและโครงสร้างส่วนบนที่ต้องดำเนินการเพิ่มเติมของโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง EMU'S DEPOT ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่ง กทพ. จะสามารถก่อสร้างโครงการได้ ไม่ว่าผลการเจรจารูปแบบการลงทุนและความร่วมมือกับ BEM และ DMT จะปรากฏผลเป็นแนวทางใดก็ตาม

๕. โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดทำแผนแม่บททางพิเศษ พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๘๘.๘๐ เนื่องจากการประชุมหารือเรื่องการบูรณาการแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษของ กทพ. และแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง (ทล.) เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณาการบูรณาการโครงข่ายทางพิเศษของ กทพ. และโครงข่ายทางหลวงพิเศษของ ทล. ไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน รวมทั้งพิจารณาขอบเขตการดำเนินงานในเขตเมืองและระหว่างเมืองของ กทพ. และ ทล. ให้มีความชัดเจน ซึ่งปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างการดำเนินงาน ทำให้ที่ปรึกษาต้องหยุดการปฏิบัติงานชั่วคราวจนกว่าจะได้ข้อยุติ

แนวทางแก้ไข : กทพ. ได้ประสานงานกับ สนข. เพื่อให้ข้อมูลที่โปร่งใสและเป็นประโยชน์และเร่งรัดให้ สนข. กำหนดหลักเกณฑ์ของขอบเขตการดำเนินงานของ กทพ. และ ทล. และจัดให้มีการประชุมเพื่อบูรณาการแผนงานมาโดยตลอด โดยเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๑ กทพ. ได้ประชุมร่วมกับ สนข. โดย สนข. ได้กำหนดหลักการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษและทางพิเศษในภาพรวมว่า ทล. ควรเป็นผู้พัฒนาโครงข่ายระหว่างเมือง ส่วน กทพ. ควรเป็นผู้พัฒนาโครงข่ายในเขตเมือง โดยพิจารณาจากหลักความเป็นเมืองจากความหนาแน่นของประชากร สัดส่วนของประชากรในเขตเทศบาล และลักษณะการใช้ที่ดิน ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๑ สนข. ได้ประชุมร่วมกับ ทล. และเมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๑ สนข. ได้ประชุมร่วมกับ ทล. และ กทพ. เพื่อสรุปผลการบูรณาการแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๒๐ ปี กับแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษของ กทพ. และเมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ สนข. ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อสรุปผลการบูรณาการแผนงานโดยมี รวค. เป็นประธาน โดยที่ประชุมได้มีมติให้ สนข. นำข้อคิดเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาร่วมกันระหว่าง กทพ. และ ทล. และให้นำผลการพิจารณาเสนอที่ประชุมอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างการดำเนินการ โดยหลังจากได้สรุปผลการบูรณาการแผนงาน กทพ. จะแจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงาน

๖. โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๕๐ ผลงาน ร้อยละ ๑๒ ดำเนินการล่าช้าในขั้นตอนของกระบวนการการจัดซื้อจัดจ้าง เนื่องจากมีการประกาศเผยแพร่รายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ (TOR) ๖ ครั้ง และมีการวิจารณ์ ๓ ครั้ง ดังนี้

๑) ประกาศเผยแพร่ TOR ครั้งที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๒๐ - ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๑ มีการวิจารณ์โดย บริษัท แซม เทคโนโลยี ซัพพอร์ต จำกัด เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๑

๒) ประกาศเผยแพร่ TOR ครั้งที่ ๒ ตั้งแต่วันที่ ๑๗ - ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ มีการวิจารณ์โดย บริษัท ทรานส์โค๊ด จำกัด และบริษัท โซลูชันส์ เมคเกอร์ จำกัด เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑

๓) ประกาศเผยแพร่ TOR ครั้งที่ ๓ ตั้งแต่วันที่ ๑๐ - ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ไม่มีการวิจารณ์ กทพ. จึงได้ลงประกาศประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ตั้งแต่วันที่ ๒๕ กรกฎาคม - ๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๑ โดยเมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๑ พบว่า TOR ที่ประกาศเผยแพร่ไม่สอดคล้องกับ TOR ที่ได้รับอนุมัติ จึงยกเลิกการประกาศประกวดราคาฯ

๔) ประกาศเผยแพร่ TOR ครั้งที่ ๔ ตั้งแต่วันที่ ๙ - ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๑ ไม่มีการวิจารณ์ กทพ. จึงได้ลงประกาศประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ตั้งแต่วันที่ ๒๐ สิงหาคม - ๕ กันยายน ๒๕๖๑ โดยเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ กทพ. ประสงค์จะปรับปรุง TOR ให้เกิดความสมบูรณ์และสอดคล้องกับเทคโนโลยีในปัจจุบัน จึงยกเลิกการประกาศประกวดราคาฯ

๕) ประกาศเผยแพร่ TOR ครั้งที่ ๕ ตั้งแต่วันที่ ๑๐ - ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีการวิจารณ์โดย บริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑

๖) ประกาศเผยแพร่ TOR ครั้งที่ ๖ ตั้งแต่วันที่ ๑๒ - ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ไม่มีการวิจารณ์

แนวทางแก้ไข : การประกาศเผยแพร่ TOR ครั้งที่ ๖ สิ้นสุดเมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ และไม่มีการวิจารณ์ โดย กทพ. จะเร่งรัดดำเนินการประกาศประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ต่อไป

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า

ประกอบด้วย ๔ กลยุทธ์ ๑๑ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๖ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๕ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. โครงการจัดทำระบบการจัดการบริหารค่าใช้จ่ายตลอดวงจรชีวิตของสินทรัพย์ (Asset Life Cycle) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุน (เฉพาะผิวทาง) พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๐ เนื่องจากเป็นงานจัดจ้างที่ปรึกษาด้วยวิธีคัดเลือกเพื่อจัดทำ GIS Inventory Database ของผิวจราจรบนทางพิเศษ ซึ่ง กทพ. ต้องมีหนังสือไปสอบถามสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง กรมบัญชีกลาง เมื่อวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๑ ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงรายชื่อที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนกับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษาสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะที่มีความเชี่ยวชาญในงานที่จะจ้าง ซึ่งกรมบัญชีกลางได้มีหนังสือตอบกลับลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ แจ้งรายชื่อที่ปรึกษาและรายละเอียดของงานที่เกี่ยวข้องกับงานที่มีรูปแบบคล้ายกันซึ่งต้องใช้เวลาในการพิจารณา ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในกระบวนการจัดจ้างมากกว่าที่คาดการณ์ไว้

แนวทางแก้ไข : กทพ. อยู่ระหว่างเร่งรัดการดำเนินงาน โดยคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาจ้างได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑ และจะสามารถดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ได้

๒. โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass Road Map) พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๘๕ เนื่องจากมี ๓ กิจกรรม จากทั้งหมด ๒๐ กิจกรรม ที่ดำเนินการล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ ประกอบด้วย การปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Process Improvement) ตู้เติมเงินอัตโนมัติ (KIOSK) การจ้างพัฒนาแอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟน เพื่อเพิ่มช่องทางการสื่อสารการตลาด และงานศึกษาและเตรียมความพร้อมทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับบัตรแอมมูมและตัวร่วมอื่น ๆ ในอนาคต

๓. แผนงานการติดตามและเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน พิจารณาจากร้อยละของการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน เป้าหมาย ร้อยละ ๙๕ (๔,๓๐๐.๕๙ ล้านบาท) ผลงาน ร้อยละ ๒๖.๑๗ (๑,๑๘๔.๗๑ ล้านบาท) โดยมีรายละเอียดดังที่กล่าวแล้วในหัวข้อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

๔. แผนงานควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคลและสำนักงาน ไม่รวมค่าเสื่อมราคา โบนัส และค่าบัตรอัตโนมัติ Easy Pass) พิจารณาจากร้อยละของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เป้าหมาย เพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ ๘ ผลงาน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒๔.๒๔ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ กทพ. มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา โบนัสพนักงาน และค่าบัตรอัตโนมัติ Easy Pass) จำนวน ๓,๒๕๒.๒๕ ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล ๒,๒๐๖.๒๙ ล้านบาท และค่าใช้จ่ายสำนักงาน ๑,๐๔๕.๙๖ ล้านบาท) ซึ่งลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๖๐ (๓,๓๖๑.๘๙ ล้านบาท) ๑๐๙.๖๔ ล้านบาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลงร้อยละ ๓.๒๖ และมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย แต่เนื่องจากค่าตัดสินของศาลปกครองสูงสุดให้ กทพ. แพ้คดีทางแข่งขัน และให้ชำระเงินแก่ บริษัท ทางด่วน-กรุงเทพฯเหนือ จำกัด ๔,๒๘๖.๖๒ ล้านบาท จึงส่งผลให้ กทพ. มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นคิดเป็น ร้อยละ ๑๒๔.๒๔

๕. แผนงานเพิ่มรายได้จากการจัดหาประโยชน์ในพื้นที่เขตทางพิเศษ พิจารณาจากจำนวนรายได้จากการจัดหาประโยชน์พื้นที่เขตทางพิเศษ เป้าหมาย ๒๗๘ ล้านบาท ผลงาน ๒๖๒.๕๑ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังที่กล่าวแล้วในหัวข้อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ ๘ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๘ แผนงาน/โครงการ

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

ประกอบด้วย ๑๓ กลยุทธ์ ๔๔ แผนงาน/โครงการ ผลการดำเนินงานปรากฏว่า เป็นไปตามเป้าหมาย ๔๒ แผนงาน/โครงการ และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ๒ แผนงาน/โครงการ โดยแผนงาน/โครงการที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่

๑. แผนงานการบริหารความเสี่ยง พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เป้าหมาย ร้อยละ ๑๐๐ ผลงาน ร้อยละ ๙๕.๙๕ เนื่องจากมีผลการบริหารความเสี่ยงที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย ดังนี้

๑) ความเสี่ยง : ผลการดำเนินงานทางการเงินของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ไม่สามารถดำเนินงานให้ได้ตามเป้าหมาย โดยกำไร (ขาดทุน) ก่อนหักโบนัสสะสม เท่ากับ ๖,๖๐๓.๒๑ ล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมาย ๔,๐๘๗.๗๙ ล้านบาท (รายได้รวม ๑๗,๕๙๗.๐๗ ล้านบาท ค่าใช้จ่ายรวม ๑๐,๙๙๓.๘๖ ล้านบาท) เนื่องจากรับรู้ค่าใช้จ่ายตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดในคดีทางแข่งขัน (สิ้นสุด ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑) เป็นเงิน ๔,๒๘๖.๖๒ ล้านบาท

๒) ความเสี่ยง : การจัดการข้อพิพาทและคดี กทพ. ไม่สามารถลดมูลค่าความเสียหายจากข้อพิพาทและคดีที่เกิดจากสัญญาโครงการทางพิเศษได้ เนื่องจากศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการให้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพฯเหนือ จำกัด สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๔๒ และปี พ.ศ. ๒๕๔๓ พร้อมดอกเบี้ยเป็นเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๓๑๕,๔๐๙,๘๕๓.๙๒ บาท

๓) ความเสี่ยง : ประสิทธิภาพการบริหารสัญญาโครงการทางพิเศษ กทพ. สามารถบริหารสัญญาโดยไม่เกิดข้อพิพาท อย่างไรก็ตาม ในโครงการทางพิเศษ สายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ดำเนินการได้ล่าช้ากว่าแผน โดยไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ เนื่องจากมีผู้เสนอแนะวิจารณ์ร่างประกาศประกวดราคา ๒ ครั้ง โดย กทพ. ได้พิจารณาผลการวินิจฉัยของกรมบัญชีกลาง และดำเนินการแก้ไขร่าง TOR สำหรับผู้รับจ้างก่อสร้างโดยวิธีประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding)

แนวทางแก้ไข : เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของ กทพ. การจัดการข้อพิพาทและคดี และการบริหารสัญญาโครงการทางพิเศษ บรรลุเป้าหมาย กทพ. จึงยังคงบริหารความเสี่ยงในประเด็นดังกล่าวต่อเนื่องในปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๒. โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๔ พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามโครงการฯ เป้าหมาย ร้อยละ ๔๓ ผลงาน ร้อยละ ๒๖ เนื่องจากดำเนินการล่าช้าในขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ดังนี้

๑) ประกาศร่างขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR) ครั้งที่ ๑ ระหว่างวันที่ ๘ - ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๑ ปรากฏว่ามีผู้เสนอแนะและวิจารณ์ จำนวน ๒ ราย (ในขั้นตอนนี้ทำให้เกิดความล่าช้าตามกระบวนการประมาณ ๑ เดือน)

๒) ประกาศร่าง TOR ครั้งที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๔ - ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑ ปรากฏว่าไม่มีผู้วิจารณ์ และได้มีการประกาศรายชื่อผู้ชนะการประกวดราคา (e-bidding) แล้วเมื่อวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๑ และครบกำหนดการอุทธรณ์วันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑ (๗ วันทำการ นับแต่วันประกาศผลการจัดซื้อจัดจ้าง) ปรากฏว่ามีผู้อุทธรณ์จำนวน ๑ ราย กทพ. จึงต้องดำเนินการชี้แจงการอุทธรณ์ไปยังคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ กรมบัญชีกลาง เพื่อพิจารณา

แนวทางแก้ไข : กทพ. ดำเนินการชี้แจงการอุทธรณ์ไปยังกรมบัญชีกลางเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ และดำเนินการติดตามผลการพิจารณาอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์กรมบัญชีกลาง ได้แจ้งผลการพิจารณาอุทธรณ์แล้วตามหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค (กอร) ๐๔๐๕.๒/๐๔๑๔๕๘ ลงวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๑ โดยแจ้งผลข้ออุทธรณ์ไม่อาจรับฟังได้ กทพ. จึงสามารถดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างในขั้นตอนต่อไป โดย กทพ. ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท ลีอกซเลย์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ชนะการประกวดราคาแล้วเมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ เริ่มดำเนินการตามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ สัญญาสิ้นสุดวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ระยะเวลาตามสัญญา ๔๘๕ วัน ทั้งนี้ กทพ. จะเร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามสัญญาต่อไป โดยคาดว่าจะสามารถเบิกจ่ายงานงวดที่ ๑/๕ ได้ในเดือนมกราคม ๒๕๖๒