

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การสร้างเวทีถ่ายทอดความรู้และแลกเปลี่ยนเรียนรู้สนับสนุนโครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การพัฒนาทักษะด้านการเจรจาต่อรองเพื่อเสริมศักยภาพและลดปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่ของรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝ่ายปฏิบัติการ
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การสร้างพนักงานขับรถบรรทุกและรถลากจูงที่มีคุณภาพเพื่อลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านการขับและควบคุมเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : เดือนเมษายน-สิงหาคม ๒๕๖๖
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : เดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม ๒๕๖๖
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : เดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม ๒๕๖๒
เดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
เดือนมีนาคม-เมษายน ๒๕๖๔

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๕

รายละเอียดผลงาน ในกระบวนการ ตั้งแต่การวางแผน การประสานข้อมูลรายละเอียดที่มา และความสำคัญในการจัดโครงการ การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการออกแบบเนื้อหาและรูปแบบวิธีการพัฒนา การบริหารและจัดดำเนินงานโครงการ การประสานงานและควบคุมการดำเนินงาน ให้เป็นไปตามแผนงาน และการประเมินสัมฤทธิ์ผลโครงการ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายถิรเดช ศิลาโรจน์	เกษียณอายุราชการ	ร้อยละ ๕	ตรวจสอบกำกับดูแลโครงการโดยภาพรวม
นางจุไรรัตน์ วงษ์ประดิษฐ์		ร้อยละ ๕	ช่วยจัดดำเนินการโครงการ
นางพรทิพา กองนวล	เกษียณอายุราชการ	ร้อยละ ๕	ช่วยจัดดำเนินการโครงการ

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๕

รายละเอียดผลงาน การบริหารจัดการโครงการทุกขั้นตอนในกระบวนการ ตั้งแต่การวางแผน การหาความจำเป็นเพื่อกำหนดความรู้ที่จำเป็น การวิเคราะห์ห้ออกแบบเนื้อหาและรูปแบบวิธีการพัฒนา การบริหารและจัดดำเนินงานโครงการ การประสานงานและควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงาน และการประเมินสัมฤทธิ์ผลโครงการ

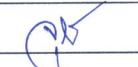
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน
นายถิรเดช ศิลาโรจน์	เกษียณอายุ ราชการ	ร้อยละ ๕	ตรวจสอบกำกับดูแลโครงการโดย ภาพรวม
นางจุไรรัตน์ วงษ์ประดิษฐ์		ร้อยละ ๕	ช่วยจัดดำเนินการโครงการ
นางกมลทิพย์ แสงระยับ		ร้อยละ ๕	ช่วยจัดดำเนินการโครงการ

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๙๐

รายละเอียดผลงาน การประสานงานและบริหารจัดการโครงการทุกขั้นตอนในกระบวนการ ตั้งแต่การวางแผน กำหนดช่วงเวลาและระยะเวลาการจัดโครงการ การประสานขอความอนุเคราะห์สนับสนุนการจัดดำเนินงานโครงการ การบริหารและดำเนินงานโครงการตามแผนงาน และการประเมินสัมฤทธิ์ผลโครงการ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน
นายถิรเดช ศิลาโรจน์	เกษียณอายุ ราชการ	ร้อยละ ๕	ตรวจสอบกำกับดูแลโครงการโดย ภาพรวม
นางจุไรรัตน์ วงษ์ประดิษฐ์		ร้อยละ ๕	ช่วยจัดดำเนินการโครงการ

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การจัดตั้งศูนย์พัฒนาศักยภาพพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรอย่างครบวงจร
(DOH Driver & Operator Training Hub)

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นางบุษบา หัตถะวี)

(วันที่ ๕ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นางศรียา สมุทธะประภุต)

(วันที่ ๗ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายปราบพล โล่ห์วีระ)

(วันที่ ๑๒ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวก็ให้มีคำรับรอง ๑ ระดับได้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การสร้างเวทีถ่ายทอดความรู้และแลกเปลี่ยนเรียนรู้สนับสนุนโครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

๑. สรุปสาระสำคัญ

ตามที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารโดยงานเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฉบับใหม่ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ตามกระบวนการ อันประกอบด้วยแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง และแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อให้การนำระบบเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลมาใช้ในการบริหารเครื่องจักรกลสนับสนุนภารกิจหลักด้านงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงของกรมทางหลวงได้เกิดประสิทธิภาพประสิทธิผล รวมไปถึงการกำกับดูแลให้เป็นไปตามรายละเอียดสัญญาจ้างที่ปรึกษาและแผนปฏิบัติการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้

โดยผู้ขอรับการประเมินเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดโครงการถ่ายทอดความรู้และสร้างเวทีให้เกิดการระดมสมองและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันระหว่างผู้ปฏิบัติงาน ผู้เกี่ยวข้อง และผู้เชี่ยวชาญในงาน เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าว เน้นรูปแบบการเรียนรู้ให้เกิดความเข้าใจ กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ มีการจัดแบ่งกลุ่มระดมสมองเสนอแนวคิด ข้อคิดเห็น และร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ตลอดทั้งโครงการ ซึ่งจัดดำเนินการทั้งหมด ๔ ครั้ง ครั้งที่ ๑-๓ กลุ่มเป้าหมายจำนวน ๘๐ คน ประกอบด้วย คณะทำงาน และผู้เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ สถานที่ ณ โรงแรมไมด้า ดอนเมืองแอร์พอร์ต จ.กรุงเทพฯ ๓ ครั้งที่ ๔ กลุ่มเป้าหมายจำนวน ๑๙๒ คน ประกอบด้วย ตัวแทนเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลในส่วนภูมิภาค (PS/ FDR) คณะทำงาน และผู้เกี่ยวข้อง สถานที่ ณ โรงแรมโกลเด้นโกลด์ (เขาใหญ่) รีสอร์ท แอนด์ สปา จ.นครราชสีมา ตามกำหนดการ ดังนี้

ครั้งที่ ๑ เป็นการถ่ายทอดความรู้จากผู้เชี่ยวชาญในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนปฏิบัติการประจำปี เมื่อวันที่ ๑๘ - ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕

ครั้งที่ ๒ เป็นการสร้างเวทีให้เกิดการระดมสมองและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แบ่งเป็น ๒ ช่วง ช่วงที่ ๑ วันที่ ๓๑ พฤษภาคม-๒ มิถุนายน ๒๕๖๕ และช่วงที่ ๒ วันที่ ๒๐ - ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๕

ครั้งที่ ๓ เป็นการสร้างเวทีให้เกิดการระดมสมองและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๖-๘ กรกฎาคม ๒๕๖๕

ครั้งที่ ๔ เป็นการนำเสนอร่างแผนยุทธศาสตร์และร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้นำเสนอข้อควรแก้ไขปรับปรุง ในการสัมมนาทบทวนร่างแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการประจำปีเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เมื่อวันที่ ๒๔ - ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕

ซึ่งการจัดดำเนินงานโครงการครั้งนี้มีความคุ้มค่า โดยผู้เข้าร่วมโครงการทุกคนให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ในการนำเสนอข้อมูล และร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ อันทำให้แผนยุทธศาสตร์มีความสมบูรณ์และเป็นไปตามรายละเอียดสัญญาจ้างที่ปรึกษา และแผนปฏิบัติการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การสร้างเวทีถ่ายทอดความรู้และแลกเปลี่ยนเรียนรู้สนับสนุนโครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง (ต่อ)

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) การวางแผนบริหารโครงการและจัดทำแผนปฏิบัติการ
- ๒.๒) การประสานข้อมูลในการจัดดำเนินการสัมมนาตามคำร้องขอจากสำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- ๒.๓) การจัดทำแผนดำเนินการโครงการและดำเนินการขออนุมัติจัดดำเนินการโครงการ
- ๒.๔) การเตรียมการและจัดดำเนินการโครงการ
- ๒.๕) การประเมินสัมฤทธิ์ผลโครงการตามตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการและรายงานผล
- ๒.๖) การสรุปข้อมูลโครงการและบันทึกประวัติการพัฒนาบุคลากร

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) การประสานงานและวางแผนงานโครงการ เนื่องจากได้มีการว่าจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งมีจำนวนถึง ๔ แผน เพื่อให้เป็นไปตามสัญญาว่าจ้างดังกล่าว และสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ จึงต้องมีการวางแผนงานโครงการให้เกิดสัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย การให้ความรู้กับคณะทำงาน และผู้เกี่ยวข้องการจัดเวทีสัมมนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้และการประชุมเชิงปฏิบัติการให้ได้มาซึ่งข้อมูลในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ การทบทวนแผนยุทธศาสตร์เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม โดยต้องมีการประสานงานร่วมกัน ๓ หน่วยงาน ทั้งสำนักเครื่องกลและสื่อสาร ที่ปรึกษา และกองฝึกรบ

๓.๒) การบริหารโครงการตามสัญญาจ้างที่ปรึกษา โดยต้องดำเนินงานโครงการให้ทันกับระยะเวลา และรายละเอียดต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างที่ปรึกษา รวมทั้งแผนปฏิบัติการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่สำนักเครื่องกลและสื่อสารได้กำหนดไว้ ซึ่งต้องมีการจัดดำเนินการอย่างต่อเนื่องรวมจำนวนทั้งหมดจำนวน ๕ ครั้ง

๓.๓) การออกแบบและสร้างกระบวนการเรียนรู้ ซึ่งต้องใช้ทักษะและความเชี่ยวชาญในการวิเคราะห์ออกแบบเนื้อหา กระบวนการ และกิจกรรมในโครงการให้เหมาะสมเกิดประสิทธิภาพในการบรรลุเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ กระตุ้นให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ตลอดเวลา รวมทั้งเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายจำนวนมากที่เข้าร่วมโครงการ โดยครั้งที่ ๑ มุ่งเน้นการพัฒนาความรู้ ทำให้คณะทำงานที่เกี่ยวข้องเกิดความเข้าใจกระบวนการ เป้าหมาย และข้อมูลพื้นฐานในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ครั้งที่ ๒-๓ เป็นการจัดเวที Workshop ให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และนำเสนอข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ไปจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์ สำหรับครั้งที่ ๔ เป็นการร่วมทบทวนร่างแผนยุทธศาสตร์ที่ได้จัดทำไว้ รวมทั้งร่วมเสนอแนะข้อควรปรับปรุงให้เกิดความสมบูรณ์มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อกรมทางหลวง

๓.๔) การบริหารงบประมาณและดำเนินการเบิกจ่าย ต้องมีการจัดทำประมาณการค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามกรอบงบประมาณที่กำหนด และควบคุมดำเนินการเบิกจ่ายให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามระเบียบการเบิกค่าใช้จ่ายของทางราชการที่กำหนดไว้ โดยมีการดำเนินการเบิกค่าใช้จ่ายทั้งหมดถึง ๕ ครั้ง โดยเฉพาะการเบิกค่าใช้จ่ายในครั้งสุดท้ายที่กลุ่มเป้าหมายมีจำนวนมาก ๑๙๒ คน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การสร้างเวทีถ่ายทอดความรู้และแลกเปลี่ยนเรียนรู้สนับสนุนโครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง (ต่อ)

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑) เชิงปริมาณ มีแผนยุทธศาสตร์เงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงฉบับใหม่ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) รวมจำนวน ๔ แผน ประกอบด้วย แผนยุทธศาสตร์องค์กร แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง และแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖

๔.๒) เชิงคุณภาพ สำนักเครื่องกลและสื่อสารสามารถกำกับดูแลการดำเนินงานให้เป็นไปตามรายละเอียดสัญญาจ้างที่ปรึกษาและแผนปฏิบัติการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ส่งเสริมวัฒนธรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันของบุคลากรในองค์กร และเครือข่ายการเรียนรู้ที่เข้มแข็งในการพัฒนางานของกรมทางหลวง

๕.๒) การดำเนินงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์เป็นไปอย่างถูกต้องตามกระบวนการ สัญญาจ้าง และระเบียบทางราชการที่กำหนดไว้

๕.๓) การดำเนินงานด้านเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงมีแผนงานโครงการที่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดการนำแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้

๕.๔) กรมทางหลวงมีแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนางานด้านเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ประกอบด้วย แผนยุทธศาสตร์องค์กร แผนยุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคล และแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัล รวมถึงแผนปฏิบัติการประจำปี เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกลเพื่อสนับสนุนภารกิจกรมทางหลวงให้บรรลุเป้าหมายความสำเร็จตามนโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ต่อไป

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การพัฒนาทักษะด้านการเจรจาต่อรองเพื่อเสริมศักยภาพและลดปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่ของรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝายปฏิบัติการ

๑. สรุปสาระสำคัญ

การพัฒนาความรู้ ทักษะ และเสริมประสบการณ์ด้านการเจรจาต่อรองจะช่วยลดปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานให้กับรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝายปฏิบัติการ ซึ่งมีบทบาทหน้าที่กำกับดูแลงานบำรุงรักษาทางหลวง ในความรับผิดชอบของหมวดทางหลวงโดยตรง ซึ่งจะต้องมีการประสานงานเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายนอก และประชาชนในพื้นที่ ทั้งงานซ่อมแซมผิวทาง งานอำนวยความสะดวก การระวางชี้แนวเขตที่ดินและควบคุมดูแลการรुक้าเขตทางหลวง การจัดการป้ายเตือน การตัดต้นไม้ในเขตทางหลวง และการดำเนินการเกี่ยวกับการละเมิดที่ทำให้ทรัพย์สินของกรมทางหลวงและบุคคลภายนอกเสียหาย รวมทั้งการจัดการกับเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ ซึ่งต้องใช้ทักษะด้านการเจรจาต่อรองมาช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปอย่างราบรื่น มีประสิทธิภาพ และช่วยลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น

การพัฒนาบุคลากรในตำแหน่งดังกล่าวให้มีความรู้และทักษะด้านการเจรจาต่อรอง รวมทั้งการบริหารความขัดแย้งที่ถูกต้องตามหลักการ เพื่อที่จะสามารถนำเทคนิคต่าง ๆ ในหลักสูตรไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสถานการณ์ โดยผู้ขอรับการประเมินเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการตั้งแต่การวิเคราะห์ความจำเป็นเพื่อออกแบบเนื้อหาวิชาในหลักสูตร ซึ่งเน้นพัฒนาทักษะด้านการสื่อสาร การเจรจาต่อรอง และการบริหารความขัดแย้งอย่างสันติวิธี รวมทั้งกิจกรรม ในการฝึกปฏิบัติที่เน้นเทคนิคต่าง ๆ ในการเจรจาต่อรอง โดยใช้บทบาทสมมติจากประสบการณ์จริง ที่เคยเกิดขึ้น การวางแผนกำหนดช่วงระยะเวลาการจัดโครงการในวันที่ ๑๑-๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ รวมระยะเวลา ๓ วันทำการ ณ ศูนย์พัฒนาทรัพยากรบุคคลงานทาง จ.ชลบุรี การกำหนดกลุ่มเป้าหมายซึ่งเป็นผู้ดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝายปฏิบัติการ โดยสมัครใจ จำนวน ๔๐ คน งบประมาณในการจัดดำเนินการ รวมจำนวน ๑๒๔,๖๐๐ บาท

ซึ่งการดำเนินงานโครงการดังกล่าวเป็นไปตามแผนดำเนินงานและบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์โครงการที่วางไว้ จากการติดตามผลโครงการพบว่า รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝายปฏิบัติการที่ได้รับการพัฒนา มีโอกาสได้นำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติงานจริง และเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) การวางแผนบริหารโครงการและจัดทำแผนปฏิบัติการ

๒.๒) การหาความจำเป็นในการฝึกอบรม เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการออกแบบหลักสูตรฝึกอบรม และจัดทำหลักสูตรให้สอดคล้องกับเป้าหมายของการพัฒนา

๒.๓) การจัดทำรายละเอียดแผนดำเนินการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่กำหนดไว้และดำเนินการขออนุมัติจัดดำเนินการโครงการ

๒.๔) การเตรียมการและจัดดำเนินการฝึกอบรม

๒.๕) การประเมินสัมฤทธิ์ผลและรายงานผลการฝึกอบรม

๒.๖) การสรุปข้อมูลโครงการและบันทึกประวัติการฝึกอบรม

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การพัฒนาทักษะด้านการเจรจาต่อรองเพื่อเสริมศักยภาพและลดปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่ของรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝ่ายปฏิบัติการ (ต่อ)

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) การวางแผนดำเนินงานและหาความจำเป็นในการออกแบบเนื้อหาหลักสูตร ต้องมีการศึกษารวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝ่ายปฏิบัติการ ที่เกี่ยวข้องในการใช้ทักษะการเจรจาต่อรองมาช่วยแก้ไขปัญหา และนำข้อมูลมาวิเคราะห์กำหนดเนื้อหาวิชา และวิธีการฝึกอบรมให้เหมาะสม เพื่อให้เกิดทักษะสามารถนำไปปฏิบัติงานได้จริง และเกิดประโยชน์สูงสุด

๓.๒) การสรรหาวิทยากร ต้องเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์สูงตามประเด็นเนื้อหาวัตถุประสงค์ และหัวข้อวิชาในหลักสูตร รวมทั้งสามารถถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ และเทคนิคต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ค่าสมนาคุณจะต้องอยู่ในงบประมาณโครงการตามแผนที่กำหนดไว้

๓.๓) การออกแบบกิจกรรมการเรียนรู้ในหลักสูตร ที่จะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นจริงของกรมทางหลวง เพื่อประสานข้อมูลกับวิทยากรใช้เป็นแนวทางการฝึกทักษะให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถวิเคราะห์สถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และนำเทคนิควิธีการในการเจรจาต่อรองไปใช้ได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

๓.๔) การติดตามผลโครงการ หลังจากเสร็จสิ้นโครงการต้องมีการออกแบบเครื่องมือที่เหมาะสมในการเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ และการสรุปผลได้ตรงตามวัตถุประสงค์ เพื่อให้ทราบว่าผู้ที่ได้รับการพัฒนาไปแล้ว มีการนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติงานจริงให้เกิดประโยชน์คุ้มค่ามากน้อยเพียงใด

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑) เชิงปริมาณ มีผู้ผ่านการฝึกอบรมที่มีความรู้และทักษะด้านการเจรจาต่อรอง รวมทั้งการบริหารความขัดแย้ง จำนวน ๖๐ คน

๔.๒) เชิงคุณภาพ ผู้ผ่านการฝึกอบรมสามารถนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสถานการณ์อันช่วยลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถให้กับรองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝ่ายปฏิบัติการ ในการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการประชาชน การประสานงานกับทุกภาคส่วนโดยได้รับประโยชน์ร่วมกันแบบ WIN WIN

๕.๒) ช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับข้อร้องเรียน และความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นกับภาคประชาชน หรือหน่วยงานอื่น ๆ ทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่กรมทางหลวง

๕.๓) สนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวง ให้บรรลุเป้าหมายความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ และการปฏิบัติหน้าที่ในยุคระบบราชการ ๔.๐ ซึ่งต้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันทุกภาคส่วน และการให้บริการโดยมุ่งเน้นความพึงพอใจของประชาชนเป็นสำคัญ

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การสร้างพนักงานขับรถบรรทุกและรถลากจูงที่มีคุณภาพเพื่อลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านการขับและควบคุมเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง

๑. สรุปสาระสำคัญ

สืบเนื่องจากกรมทางหลวงประสบปัญหาการขาดแคลนตำแหน่งพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักร ซึ่งเป็นลูกจ้างประจำเมื่อเกษียณอายุราชการจะถูกยุบตำแหน่งลง ทำให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานไม่เพียงพอ กองฝึกอบรมจึงร่วมกับสำนักเครื่องกลและสื่อสาร และกรมการขนส่งทางบก ประสานความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรด้านการขับและควบคุมเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง เพื่อสร้างบุคลากรทดแทน

โดยผู้ขอรับการประเมินเป็นผู้รับผิดชอบโครงการฝึกอบรมหลักสูตร การขับรถบรรทุก สำหรับผู้มีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลและหลักสูตร การขับรถลากจูง สำหรับผู้มีใบอนุญาตชนิดที่ ๒ (ท.๒ หรือ บ.๒) เพื่อให้ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่พนักงานขับรถบรรทุกหรือรถลากจูงจากหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง ได้มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตรงประเภทของรถตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีความรู้ความเข้าใจและมีทักษะในการขับรถ รวมทั้งการบำรุงรักษาได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย ซึ่งจัดดำเนินการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๔ ณ ศูนย์ทดสอบสมรรถนะ และพัฒนาทักษะการใช้เครื่องจักรกล สำนักเครื่องกลและสื่อสาร และศูนย์สอนขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ กรมการขนส่งทางบก ตามกำหนดการดังนี้

๑) หลักสูตร การขับรถบรรทุก สำหรับผู้มีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

- ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๓ รุ่น รุ่นละ ๖ วัน (ไม่เว้นวันหยุดราชการ)
รุ่นที่ ๑ วันที่ ๑๕-๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ รุ่นที่ ๒ วันที่ ๒๙ พฤศจิกายน-๔ ธันวาคม ๒๕๖๒ และรุ่นที่ ๓ วันที่ ๒๐-๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ มีผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน ๑๐๒ คน งบประมาณจัดดำเนินการ ๗๕๐,๐๐๐ บาท
- ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๒ รุ่น รุ่นละ ๖ วัน (ไม่เว้นวันหยุดราชการ)
รุ่นที่ ๑ วันที่ ๒๑-๒๖ มีนาคม ๒๕๖๔ และรุ่นที่ ๒ วันที่ ๔-๙ เมษายน ๒๕๖๔ ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน ๗๒ คน งบประมาณจัดดำเนินการ ๕๕๐,๐๐๐ บาท

๒) หลักสูตร การขับรถลากจูง สำหรับผู้มีใบอนุญาตชนิดที่ ๒ (ท.๒ หรือ บ.๒) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๒ รุ่น รุ่นละ ๑๓ วัน (ไม่เว้นวันหยุดราชการ) รุ่นที่ ๑ วันที่ ๒๖ มกราคม - ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และรุ่นที่ ๒ วันที่ ๙-๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ มีผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน ๖๔ คน งบประมาณจัดดำเนินการ ๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) การวางแผนบริหารโครงการและจัดทำแผนปฏิบัติการ
- ๒.๒) การประสานข้อมูลในการจัดดำเนินการฝึกอบรมตามคำร้องขอจากสำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- ๒.๓) การจัดทำรายละเอียดแผนดำเนินการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่กำหนดไว้และดำเนินการขออนุมัติจัดดำเนินการโครงการ
- ๒.๔) การเตรียมการและจัดดำเนินการฝึกอบรม
- ๒.๕) การประเมินสัมฤทธิ์ผลและรายงานผลการฝึกอบรม
- ๒.๖) การสรุปข้อมูลโครงการและบันทึกประวัติการฝึกอบรม

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การสร้างพนักงานขับรถบรรทุกและรถลากจูงที่มีคุณภาพเพื่อลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านการขับและควบคุมเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง (ต่อ)

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) การวางแผนดำเนินการจัดฝึกอบรม มีความยุ่งยากในด้านการประสานงานความร่วมมือจากทุกฝ่าย ตั้งแต่ขอความอนุเคราะห์สนับสนุนการจัดฝึกอบรม ทั้งด้านสถานที่ และวิทยากรจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งต้องมีการวางแผน และกำหนดวันเวลาให้เหมาะสมตรงกันกับช่วงระยะเวลา ที่สะดวก รวมทั้งต้องประสานงานขอยืมเครื่องจักรไว้ใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจากหน่วยงานต่าง ๆ และปรับซ่อมให้พร้อมสำหรับใช้งาน นอกจากนี้ ยังต้องมีการจัดสถานที่พักค้างให้กับผู้เข้ารับการฝึกอบรม และจัดพาหนะเดินทางไปสถานที่จัดฝึกอบรม รวมทั้งการดูแลจัดการอาหารทั้ง ๓ มื้อ

๓.๒) การกำหนดกลุ่มเป้าหมายและพิจารณาคัดเลือกเข้ารับการฝึกอบรม ให้เป็นไปตามคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแต่ละประเภทที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด และตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ให้ครบถ้วน รวมทั้งการเข้าทดสอบสมรรถนะของร่างกายตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในวันแรกของการฝึกอบรม นอกจากนี้ ต้องมีการประสานงานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้มาจัดพิมพ์ลายนิ้วมือ และตรวจสอบประวัติผู้เข้ารับการฝึกอบรมให้ทันก่อนสิ้นสุดโครงการ รวมทั้งต้องมีการชี้แจงผู้เข้ารับการฝึกอบรมให้ให้เกิดความเข้าใจในกระบวนการ และขั้นตอนการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อให้สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

๓.๓) การวิเคราะห์ออกแบบวิธีการฝึกอบรมและระยะเวลาการฝึกอบรม ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ ร่วมกับวิทยากรในหลักสูตร โดยต้องมีการจัดแบ่งกลุ่มฝึกปฏิบัติให้เหมาะสม จากการพิจารณาความรู้พื้นฐานการขับรถของผู้เข้ารับการฝึกอบรม รวมทั้งรูปแบบการฝึกปฏิบัติที่จะต้องเปิดโอกาสให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีการฝึกขับเครื่องจักรทุกคนอย่างเพียงพอและทั่วถึง ทำให้เกิดทักษะในการขับจริง รวมทั้งต้องดูแลควบคุมการฝึกปฏิบัติให้เป็นไปตามกำหนดการ ต้องมีการประสานแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้ากับผู้เกี่ยวข้องในเรื่องต่าง ๆ เช่น เครื่องจักรที่ใช้ฝึกปฏิบัติเกิดข้อขัดข้อง ต้องประสานหาเครื่องจักรมาทดแทน หรือประสานช่างปรับซ่อมแก้ไข เป็นต้น

๓.๔) การวิเคราะห์ออกแบบจัดกิจกรรมเสริมในหลักสูตร เช่น กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ กิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายซึ่งส่วนใหญ่เป็นลูกจ้างของหน่วยงาน กิจกรรมจะต้องไม่ซับซ้อน สามารถอธิบายให้เข้าใจได้โดยง่าย และช่วยให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันอันนำไปสู่การช่วยเหลือในการเรียนรู้ร่วมกันของผู้เข้ารับการฝึกอบรมตลอดระยะเวลาการฝึกอบรม

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑) เชิงปริมาณ มีผู้ผ่านการฝึกอบรมที่จะสามารถปฏิบัติหน้าที่พนักงานขับรถบรรทุกได้ จำนวน ๑๗๔ คน และพนักงานขับรถลากจูง จำนวน ๖๔ คน

๔.๒) เชิงคุณภาพ ผู้ผ่านการฝึกอบรมสามารถนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่พนักงานขับรถบรรทุกและรถลากจูงได้อย่างมีคุณภาพ ช่วยลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากร

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การสร้างพนักงานขับรถบรรทุกและรถลากจูงที่มีคุณภาพเพื่อลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านการขับและควบคุมเครื่องจักรกลของกรมทางหลวง (ต่อ)

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) กรมทางหลวงมีผู้ปฏิบัติหน้าที่พนักงานขับรถบรรทุก และรถลากจูงอย่างเพียงพอ และมีใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

๕.๒) รถบรรทุกและรถลากจูงของกรมทางหลวงมีสภาพพร้อมใช้งาน และมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน ประหยัดทรัพยากรในการซ่อมแซม และลดการจัดหาของใหม่ทดแทน เนื่องจากมีการใช้งานอย่างถูกต้อง และได้รับการบำรุงรักษาอย่างถูกวิธี

๕.๓) ลดความสูญเสียในชีวิต และทรัพย์สินจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงานที่ต้องใช้รถบรรทุก และรถลากจูง

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การจัดตั้งศูนย์พัฒนาศักยภาพพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรอย่างครบวงจร (DOH Driver & Operator Training Hub) (ต่อ)

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันกรมทางหลวงประสบภาวะขาดแคลนพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรกลที่เป็นกำลังสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่สนับสนุนภารกิจหลักด้านงานก่อสร้างบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวง เนื่องจากบุคลากรดังกล่าวเป็นลูกจ้างประจำ ตำแหน่งพนักงานขับรถยนต์ พนักงานขับเครื่องจักรกลขนาดเบา พนักงานขับเครื่องจักรกลขนาดกลาง และพนักงานขับเครื่องจักรกลขนาดหนัก เมื่อมีการเกษียณอายุราชการจะต้องถูกยุบตำแหน่ง ดังนั้น จึงต้องมีการว่าจ้างพนักงานราชการ ตำแหน่งพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักร และลูกจ้างชั่วคราวมาปฏิบัติหน้าที่แทน ซึ่งมีกรอบอัตรากำลังที่จำกัด และไม่มีความรู้ความชำนาญ จึงต้องมีกระบวนการพัฒนาบุคลากรดังกล่าวให้มีทักษะในการขับรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการพัฒนาให้มีทักษะการขับเครื่องจักรได้หลากหลายประเภท และสามารถแก้ไขซ่อมแซมเครื่องจักรกลเบื้องต้นได้ รวมทั้งสามารถปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัย ตามแนวทางการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพสูงสุด สนับสนุนภารกิจของกรมทางหลวงให้บรรลุเป้าหมายความสำเร็จตามนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่วางไว้

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

จากการวิเคราะห์จุดแข็งและโอกาสของกรมทางหลวงในปัจจุบันซึ่งมีศูนย์สร้างทางและศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่มีบทบาทหน้าที่สามารถเป็นเครือข่ายสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรและมีพื้นที่เหมาะสมสามารถจัดเป็นสนามฝึกอบรม ที่ฝึกค้าง รวมถึงมีผู้สอนงานหรือวิทยากรที่มีความรู้ความสามารถ และเป็นผู้เชี่ยวชาญในงาน ตลอดจนมีเครื่องจักรที่ใช้ในการฝึกปฏิบัติจากงานเงินทุนหมุนเวียนค่าเครื่องจักรกล สำนักเครื่องกลและสื่อสารมาสนับสนุน นอกจากนี้ สำนักมาตรฐานและประเมินผลได้มีการว่าจ้างที่ปรึกษาจากสถาบันการขนส่ง โดยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรการขับ ควบคุมและการดูแลรักษาเครื่องจักรกลในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทาง โดยได้มีการจัดทำหลักสูตรมาตรฐานของพนักงานขับประเภทต่าง ๆ ไว้แล้ว

๒.๒ แนวความคิด

ควรมีการจัดตั้งศูนย์พัฒนาศักยภาพพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรอย่างครบวงจรในทุกประเภทเครื่องจักรที่ใช้ในการปฏิบัติงานของกรมทางหลวง นอกจากเป็นการพัฒนาบุคลากรภายในกรมทางหลวงแล้ว ยังเป็นการยกระดับคุณภาพของผู้รับจ้าง โดยเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกมาเข้ารับการพัฒนา อันเป็นการสนับสนุนการพัฒนาอาชีพให้กับประชาชนและยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานของกรมทางหลวงไปสู่ความเป็นเลิศทางด้านวิศวกรรมงานทาง

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การจัดตั้งศูนย์พัฒนาศักยภาพพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรอย่างครบวงจร
(DOH Driver & Operator Training Hub) (ต่อ)

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข (ต่อ)

๒.๓ ข้อเสนอ

๑) ศึกษารวบรวมข้อมูลรายละเอียดหลักสูตรพัฒนาพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรกลทุกประเภท และวิเคราะห์ความจำเป็นเพื่อออกแบบหลักสูตรมาตรฐานในการพัฒนาศักยภาพพนักงานขับแบบครบวงจร

๒) วางแผนและออกแบบแนวทางการพัฒนา กำหนดกรอบการพัฒนา และจัดลำดับเนื้อหาหลักสูตรตามกระบวนการเรียนรู้ กลุ่มเป้าหมาย และหลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกผู้สมัครเข้าร่วมในโครงการนี้ โดยดำเนินการจัดประชุมคณะทำงานโครงการพัฒนาด้านการขับเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงร่วมพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๓) ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกรมทางหลวง

- สำนักเครื่องกลและสื่อสาร ศูนย์สร้างทาง ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน สนับสนุนด้านสถานที่ทั้งสถานที่บรรยาย สนามฝึก สถานที่พักค้าง เครื่องจักร และครูฝึกที่มีความเชี่ยวชาญ

- กรมการขนส่งทางบก ในการรับรองผลการเรียนรู้เพื่อนำไปต่อยอดในการทำใบอนุญาตขับขี่เครื่องจักรที่ถูกกฎหมาย

- กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ในการรับรองมาตรฐานฝีมือแรงงาน และสร้างเครือข่ายการเป็นหน่วยงานรับรองมาตรฐานฝีมือแรงงาน

- กรมบัญชีกลางในเรื่องการบริหารงบประมาณค่าใช้จ่ายของโครงการให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามระเบียบราชการ

๔) ดำเนินการตามขั้นตอนกระบวนการฝึกอบรม รวมทั้งการประเมินรับรองคุณภาพ ทำให้ผู้เข้าร่วมโครงการมีทักษะในการขับรถทุกประเภท รวมทั้งมีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย

๕) รวบรวมและออกแบบจัดทำฐานข้อมูลบุคลากรผู้มีความรู้ด้านวิชาการขับและควบคุมเครื่องจักรกลที่สามารถหมุนเวียนช่วยงานในหน่วยงานที่มีความจำเป็น หรือมีภารกิจหน้าที่เร่งด่วนได้

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางการแก้ไข

๑) การดำเนินการฝึกอบรมในบางหลักสูตรต้องอาศัยวิทยากรผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานภายนอก และมีการประสานงานในเรื่องต่าง ๆ ให้เป็นไปตามแผนงานโครงการที่วางไว้

แนวทางการแก้ไข - ควรมีการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมืออย่างเป็นทางการระหว่างกรมทางหลวงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ฯลฯ รวมทั้งหารือระเบียบที่เกี่ยวข้องในการเรียกเก็บค่าลงทะเบียนของบุคคลภายนอกให้ถูกต้อง

๒) การฝึกอบรมในแต่ละหลักสูตรมีระยะเวลาค่อนข้างนาน อาจมีผลกระทบกับภารกิจงานประจำ หรือทำให้หน่วยงานบางแห่งไม่ประสงค์ที่จะส่งบุคลากรมาเข้ารับการฝึกอบรม

แนวทางการแก้ไข - จัดฝึกอบรมเป็น ๒ ช่วง ช่วงแรกเป็นการฝึกอบรมพัฒนาให้ผู้เรียนสามารถขับและควบคุมเครื่องจักรในการทำงานได้ ช่วงที่สองจะเป็นการฝึกอบรมแบบ On the job training โดยให้กลับไปปฏิบัติงานจริงที่หน่วยงาน และมอบหมายผู้สอนงานคอยให้คำแนะนำและเสริมสร้างประสบการณ์ รวมทั้งเทคนิคในการทำงานเพิ่มขึ้น

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การจัดตั้งศูนย์พัฒนาศักยภาพพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรอย่างครบวงจร
(DOH Driver & Operator Training Hub) (ต่อ)

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) ลดปัญหาด้านการขาดแคลนพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรกลประเภทต่าง ๆ ของกรมทางหลวง สนับสนุนให้ภารกิจของกรมทางหลวงประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๓.๒) เพิ่มขีดความสามารถของพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรกลให้มีความรอบรู้ และทักษะที่หลากหลายในการขับเครื่องจักรกลประเภทต่าง ๆ (Multi Skill) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งได้รับการรับรองคุณภาพ โดยมีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย และการรับรองตามมาตรฐานวิชาชีพของกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน

๓.๓) เครื่องจักรกลของกรมทางหลวงมีสภาพพร้อมใช้งาน มีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น และประหยัดงบประมาณในการบำรุงรักษาและปรับซ่อม รวมทั้งทำให้เกิดความปลอดภัยในการทำงาน

๓.๔) ส่งเสริมการพัฒนาอาชีพให้กับประชาชน และการยกระดับมาตรฐานการขับและควบคุมเครื่องจักรกลให้กับผู้รับจ้างของกรมทางหลวง สนับสนุนประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ตามแผนยุทธศาสตร์ที่วางไว้

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑) มีการจัดศูนย์พัฒนาศักยภาพพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรอย่างครบวงจรในความดูแลของกรมทางหลวง อย่างน้อย ๑ แห่ง

๔.๒) มีการลงนามความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกในการสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพพนักงานขับและควบคุมเครื่องจักรอย่างน้อย ๒ แห่ง

๔.๓) กรมทางหลวงมีพนักงานขับเครื่องจักรอย่างเพียงพอ โดยมีความสามารถในการขับและควบคุมเครื่องจักรมากกว่า ๑ ประเภท อย่างน้อยร้อยละ ๒๐ ของบุคลากรทั้งหมดที่มีหน้าที่ในการขับและควบคุมเครื่องจักร

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)
(นางบุษบา หัตถระวี)
(วันที่)  เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(นางศิริยา สมุทรประภูต)
(วันที่)  เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)
(นายปราบพล โล่ห์วีระ)
(วันที่)  เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗