



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับ การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

รายงานฉบับสมบูรณ์
(Final Report)

แผนและแนวทางการติดตามประเมินผล



บริษัท เอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด



“แผนและแนวทางการติดตามประเมินผล”

บทที่ 1 แนวทางการติดตามประเมินผล

- 1.1 หลักการติดตามประเมินผล
- 1.2 การทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ

บทที่ 2 เกณฑ์การประเมินผลและตัวชี้วัดของประเทศไทย

- 2.1 กรอบแนวคิดในการติดตามประเมินผล
- 2.2 เกณฑ์ในการติดตามประเมินผล
- 2.3 การกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

บทที่ 3 กรอบระยะเวลาในการรายงานผลและรูปแบบการรายงานข้อมูล

- 3.1 กรอบระยะเวลาในการรายงานผล
- 3.2 รูปแบบการรายงานข้อมูล
- 3.3 การคำนวณคะแนนตามหลักเกณฑ์การประเมิน

บทที่ 4 แนวทางการบริหารตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผล

- 4.1 แนวทางการบริหารตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผล
- 4.2 แนวทางการบูรณาการตัวชี้วัดร่วม
- 4.3 หน่วยงานรับผิดชอบแผนการติดตามประเมินผล
- 4.4 ขอบเขตงานที่ต้องดำเนินการของหน่วยงานรับผิดชอบแผนการติดตามประเมินผล

บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะสำหรับการติดตามประเมินผล

- 5.1 สรุปแนวทางการติดตามประเมินผล
- 5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการติดตามประเมินผล

ตัวอย่างตัวชี้วัดของต่างประเทศ



สหรัฐอเมริกา

- Number of transit passengers/year
(Daily passenger train-km)



ประเทศแคนาดา

- Number of transit passengers/year
(Daily passenger train-km)



สหราชอาณาจักร

- Number of transit passengers/year
(Daily passenger train-km)



ราชอาณาจักรนิวซีแลนด์ (นิวซีแลนด์)

- Number of transit passengers/year
(Daily passenger train-km)



เครือรัฐออสเตรเลีย (ออสเตรเลีย)

- Average speed



ประเทศญี่ปุ่น

- Number of transit passengers/year
(Daily passenger train-km)



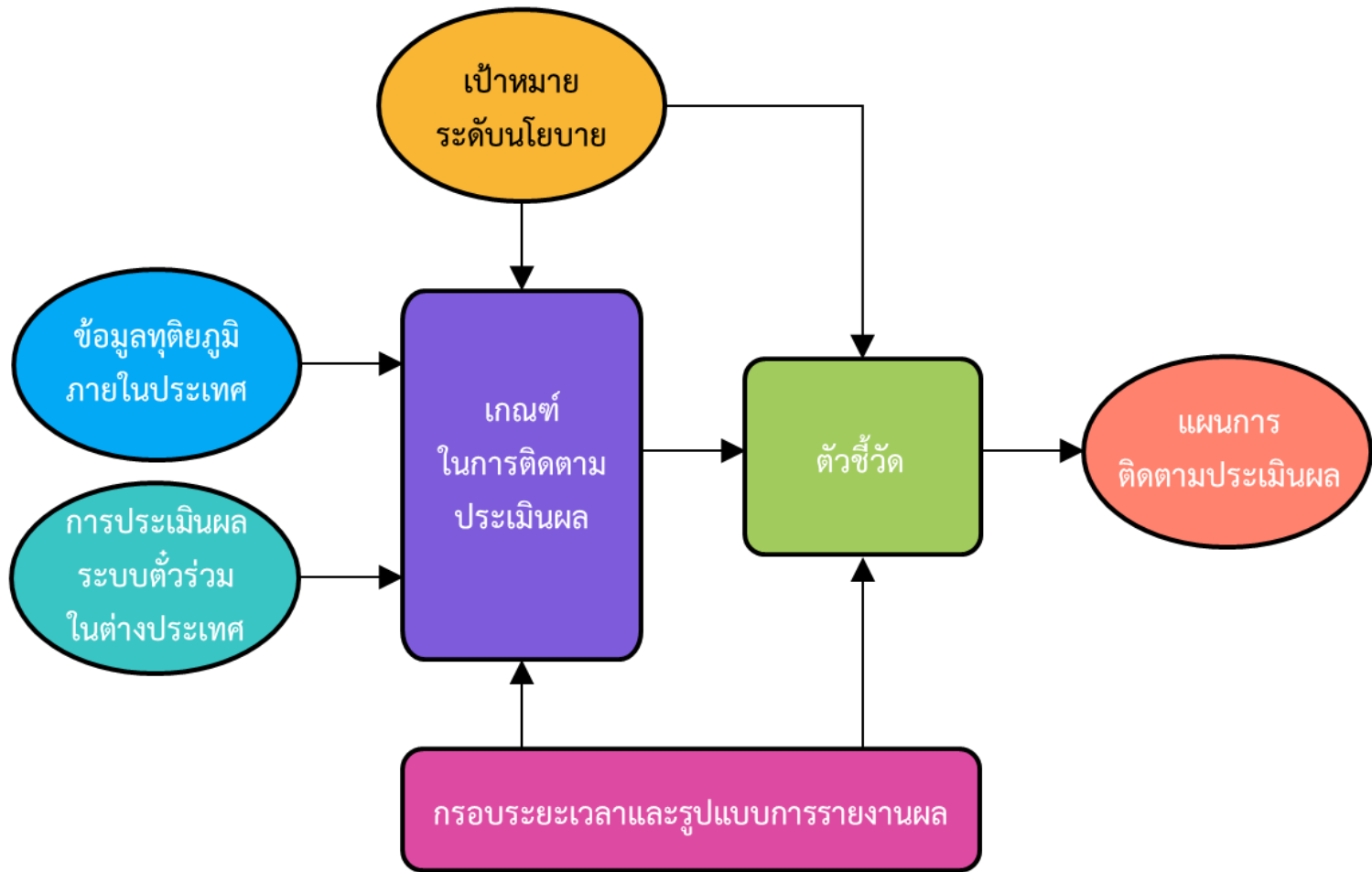
สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้)

- Average travel time per passenger
- Average time of usage per mode



European Commission

- Intermodal terminal throughput (volume)
- Easiness of entry and exit from rail network



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

กรอบแนวคิดในการติดตามประเมินผลด้วยตัวชี้วัด



การติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบตัวร่วม
มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์ของระบบขนส่งมวลชน
(Utilisation of Mass Transit System)

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

เกณฑ์ในการติดตามประเมินผล

รายละเอียดตัวชี้วัด (KPI Profile)

องค์ประกอบ		คำอธิบาย
1.	ชื่อตัวชี้วัด	ระบุชื่อตัวชี้วัด
2.	หน่วยวัด	ระบุหน่วยของตัวชี้วัด (เช่น ร้อยละ แห่ง ราย บาท ระดับ เป็นต้น)
3.	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระบุชื่อหน่วยงาน (เช่น คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เป็นต้น)
4.	เหตุผล	ระบุความต้องการและวัตถุประสงค์พอสังเขป ว่าเหตุใดจึงต้องประเมินผลเรื่องนี้
5.	คำอธิบาย	ระบุคำจำกัดความและรายละเอียดเพิ่มเติมของตัวชี้วัด เพื่อให้ผู้ประเมินและรายงานผลมีความเข้าใจตรงกันถึงแนวทางการประเมินผลตัวชี้วัด
6.	ที่มาของข้อมูล	ระบุชื่อ หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลการดำเนินงานตามที่กำหนด
7.	ข้อมูลพื้นฐาน	ระบุข้อมูลผลการดำเนินงานในอดีตของตัวชี้วัด ซึ่งต้องมีแนวทางการจัดเก็บข้อมูลให้สอดคล้องกับคำจำกัดความของตัวชี้วัด และเป็นข้อมูลในปี พ.ศ. หรือปีงบประมาณที่ใช้เป็นปีฐาน
8.	เกณฑ์การให้คะแนน	ระบุเกณฑ์การให้คะแนนของแต่ละตัวชี้วัด
9.	สูตรการคำนวณ (ถ้ามี)	ระบุสูตรการคำนวณผลการดำเนินงาน เพื่อให้คะแนนสอดคล้องกับวิธีการประเมิน
10.	เงื่อนไข / ปัจจัยความสำเร็จ	ระบุเงื่อนไขที่จำเป็น หรือปัจจัยซึ่งมีส่วนสำคัญต่อการบรรลุผลสำเร็จ
11.	แหล่งข้อมูล / วิธีการจัดเก็บข้อมูล	ระบุแหล่งข้อมูลจากหน่วยงานนำมาใช้อ้างอิงในการประเมินผล รวมทั้งวิธีการจัดเก็บข้อมูล

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ตัวอย่างการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด

ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ	เป้าหมายปี พ.ศ. 2570*	ข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data)*			เป้าหมายปีต่อไป*			
			พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2571	พ.ศ. 2572	พ.ศ. 2573	
1. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (หน่วย: ร้อยละ) (ร้อยละเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นเทียบกับปีฐาน)	คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม / สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	X+Y	1.16	2.57	X	X+2Y	X+2.5Y	X+3Y	
2. ร้อยละของต้นทุนรวมการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงได้เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีโครงการ (หน่วย: ร้อยละ) (ร้อยละเฉลี่ยที่ลดลงเทียบกับปีฐาน)	คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม / สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	X+Y	2.00	2.50	X	X+2Y	X+2.5Y	X+3Y	
3. ร้อยละของผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารผ่านระบบตัวร่วม (หน่วย: ร้อยละ) (ร้อยละแต่ละปี)	คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม / สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	(1) ระบบรถไฟฟ้า	X+Y	6.36	11.74	X	X+2Y	X+3Y	X+4Y
		(2) ระบบรถไฟ	X+Y	9.22	10.11	X	X+2Y	X+2Y	X+2Y
		(3) รถโดยสารประจำทาง	X+Y	3.54	4.52	X	X+2Y	X+3Y	X+4Y
		(4) เรือโดยสาร	X+Y	4.88	5.23	X	X+2Y	X+2Y	X+2Y

หมายเหตุ: * ตัวเลขสมมุติเพื่อประกอบการอธิบาย

X : ผลการดำเนินงาน ปีฐาน (พ.ศ. 2569)

Y : ส่วนต่างผลการดำเนินงาน ปีที่ประเมินเทียบกับปีฐาน

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

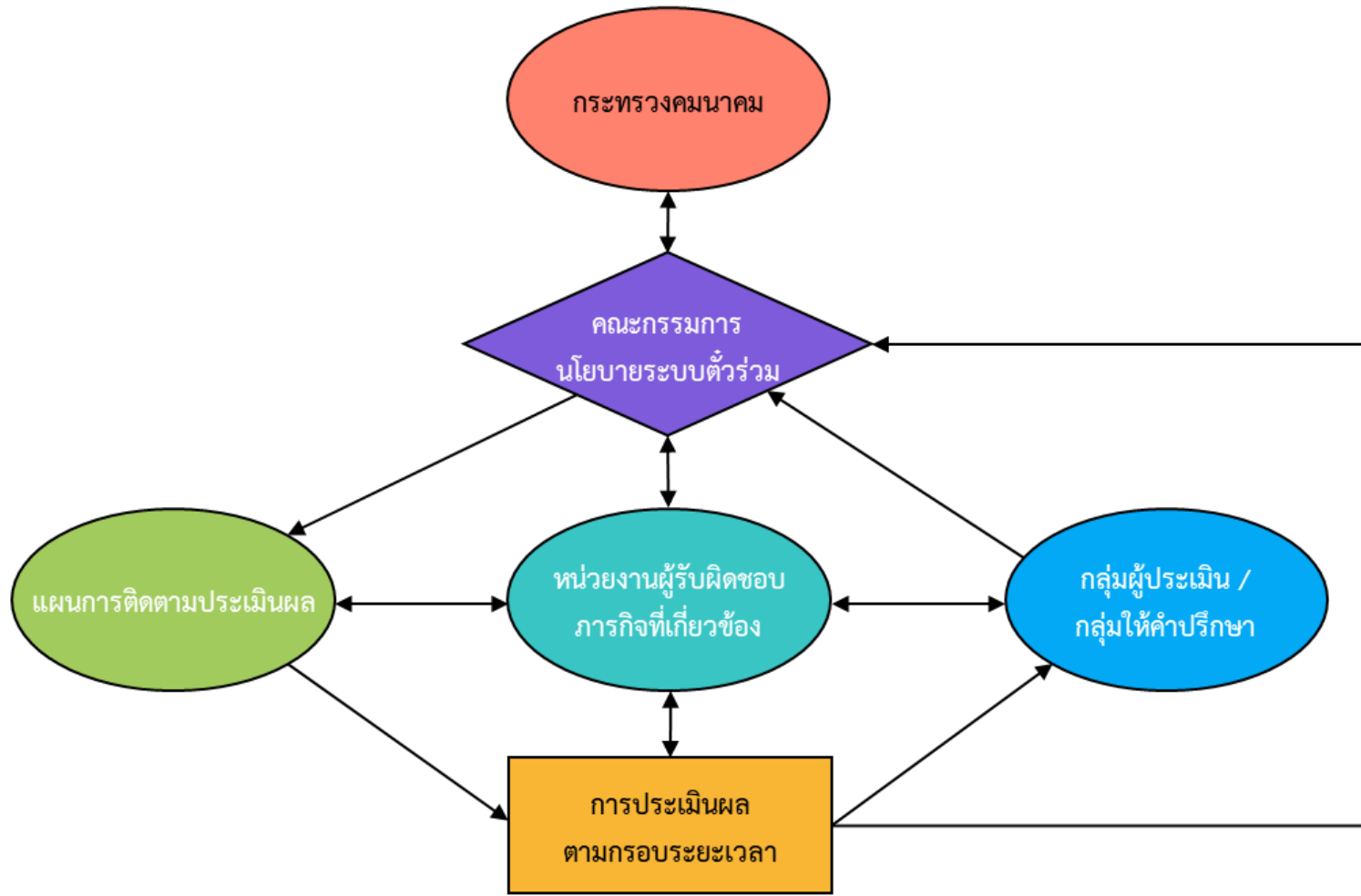


ตัวอย่างการรายงานผลตัวชี้วัด

ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	เป้าหมาย			ผลการ ดำเนินงาน	คะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
		ขั้นต้น (50)	มาตรฐาน (75)	ขั้นสูง (100)			
ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	30	X	X+0.5Y	X+Y	X+0.8Y	90.00	27 คะแนน ((90x30)/100 = 27)
ร้อยละของต้นทุนรวมการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงได้ เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีโครงการ	40	X	X+0.5Y	X+Y	X+Y	100.00	40 คะแนน ((100x40)/100 = 40)
ร้อยละของผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารผ่านระบบตัวร่วม	30	X	X+0.5Y	X+Y	X+0.5Y	75.00	22.5 คะแนน ((75x30)/100 = 22.5)

หมายเหตุ: X = ผลการดำเนินงาน ปีฐาน (พ.ศ. 2569) Y = ส่วนต่างผลการดำเนินงาน ปีที่ประเมินเทียบกับปีฐาน

ที่มา: ปรับปรุงจากคู่มือการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

แนวทางการติดตามประเมินผลของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผล

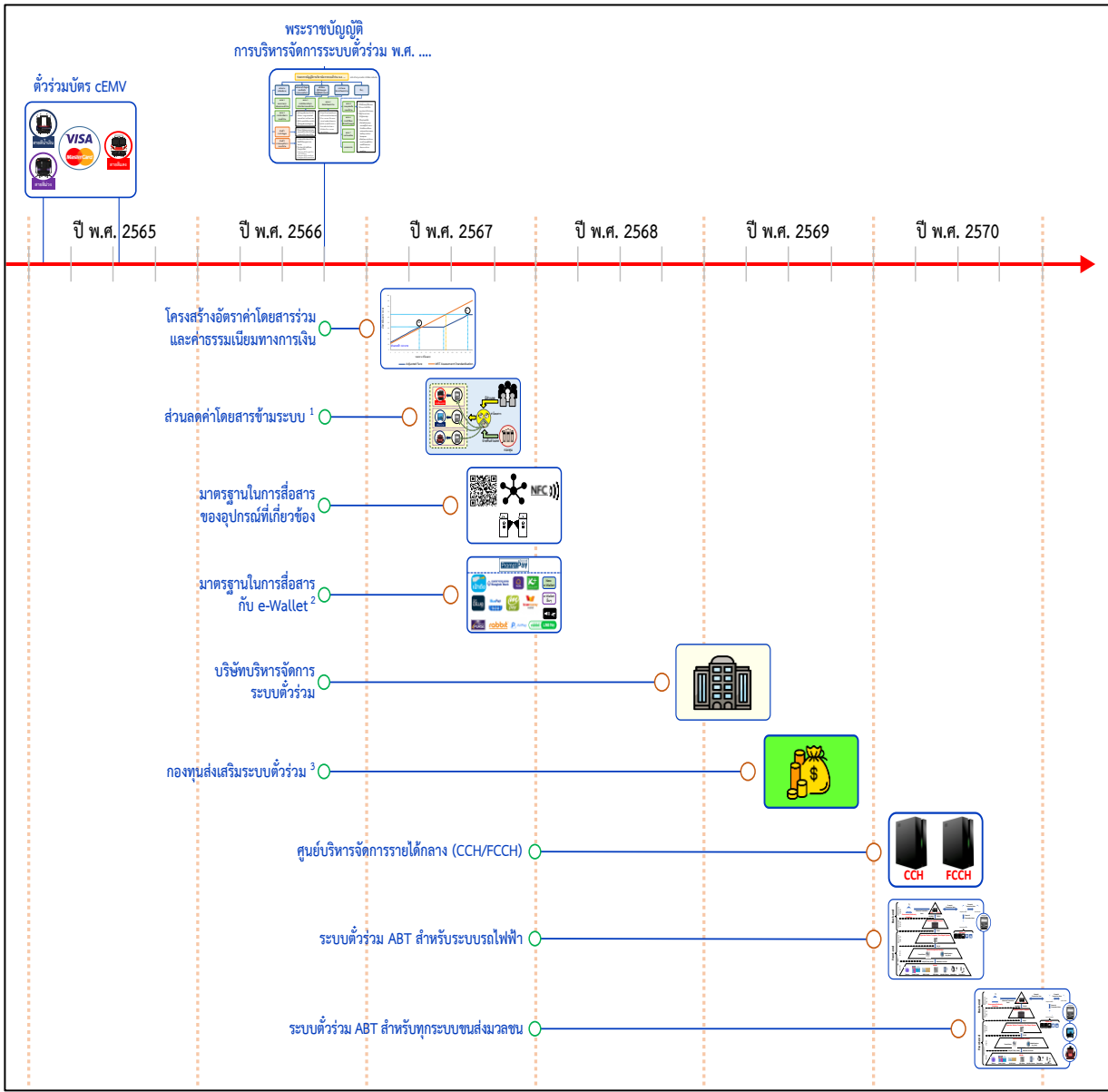
ประเด็น	ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารตัวชี้วัด
การบริหารตัวชี้วัด ในภาพรวม	<ol style="list-style-type: none">1. ในระยะแรก ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดหลายตัว จะยังไม่เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนจนกว่าโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนระบบที่เกี่ยวข้องจะแล้วเสร็จ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนทางราง และจุดเชื่อมต่อ2. การจัดเก็บข้อมูลของหลายหน่วยงานอาจไม่ต่อเนื่องและไม่สมบูรณ์ด้วยข้อจำกัดต่างๆ ดังนั้น ตัวชี้วัดที่จำเป็นต้องมีข้อมูลพื้นฐานต่อเนื่องหลายปี จึงอาจไม่สามารถประยุกต์ใช้ได้ในปัจจุบัน3. การบริหารข้อมูลในระยะแรก หน่วยงานติดตามประเมินผลอาจใช้ข้อมูลที่จัดเก็บโดยหน่วยงานอื่น แต่ในอนาคตเมื่อต้องการข้อมูลที่จำเป็นต้องอาศัยการจัดเก็บข้อมูลอย่างละเอียดและต่อเนื่อง หน่วยงานผู้ติดตามประเมินผลอาจจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณสนับสนุน เพื่อให้มีการจัดเก็บข้อมูลทุกปี และสร้างฐานข้อมูลด้วยตนเองเพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงข้อมูลจากหน่วยงานอื่น เว้นแต่การจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องนั้น จำเป็นต้องอาศัยหลักวิชาการที่ซับซ้อน หรือต้องใช้เครื่องมือพิเศษที่มีเฉพาะในหน่วยงานบางแห่ง4. ควรทบทวนตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผล ตามรอบระยะเวลา 3 ถึง 5 ปี ไม่ควรเปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดบ่อย
การตั้งเป้าหมาย	<ol style="list-style-type: none">1. ควรตั้งเป้าหมายจากข้อมูลผลการดำเนินงานจริงในอดีต แต่เน้นพัฒนาเป้าหมาย (Target) อย่างต่อเนื่อง แบบค่อยเป็นค่อยไปบนเงื่อนไขของทรัพยากรที่ได้รับ และความสามารถของหน่วยงาน2. ควรพิจารณาปัจจัยที่อาจมีผลกระทบ (เช่น การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ แนวโน้มความต้องการและการลงทุนของภาคเอกชน ฯลฯ) ก่อนการกำหนดตัวชี้วัด3. ตัวชี้วัดใดที่ยกระดับเป้าหมายผลงานได้จนถึงระดับที่น่าพอใจแล้ว อาจไม่จำเป็นต้องพัฒนาต่อไป (เพราะถึงขีดจำกัดความสามารถของหน่วยงาน)
การจัดเก็บและ การส่งต่อข้อมูล	<ol style="list-style-type: none">1. หากไม่ใช่ตัวชี้วัดหลักของหน่วยงาน แต่มีความจำเป็นต้องใช้เพื่อแสดงผลกระทบบางส่วนต่อภาพรวมของผลการปฏิบัติงาน ควรเชื่อมโยงตัวชี้วัดนั้นกับข้อมูลสนับสนุนที่หน่วยงานในโซ่อยู่ เพื่อความสะดวกในการส่งข้อมูล ไม่จำเป็นต้องจัดเก็บข้อมูลเพิ่มเติม2. ควรออกแบบเอกสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และสามารถใช้อ้างอิงที่บันทึกไว้ในการรายงานผลการดำเนินงานได้ทุกหน่วยงาน และการออกแบบเอกสารควรดำเนินการจากหน่วยงานระดับบนลงล่าง (Top Down)3. ควรกำหนดขั้นตอนปฏิบัติเพื่อส่งข้อมูลให้แก่ผู้รับผิดชอบตามเวลาหรือความถี่ที่กำหนดภายใต้การกำกับดูแลของผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานนั้นๆ

แผนการติดตามประเมินผล

ลำดับ	รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ	พ.ศ. 2565				พ.ศ. 2566				พ.ศ. 2567				พ.ศ. 2568				พ.ศ. 2569				พ.ศ. 2570			
			Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	การจัดทำและเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	คค./สตร.	-----																							
	การประกาศใช้พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม																									
2	การกำหนดกลไกการติดตามประเมินผล	คนต./สตร.																								
	- การกำหนดตัวชี้วัด	คนต.	-----																							
	- การรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน	สตร.			-----																					
	- การประกาศใช้ตัวชี้วัด	คนต.																								
	- การทำความเข้าใจกับหน่วยงานเจ้าของข้อมูลในการส่งต่อข้อมูล	สตร.																								
3	การกำกับ ติดตามประเมินผล ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม	คนต./สตร.																								

หมายเหตุ: คค. : กระทรวงคมนาคม
 คนต. : คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม
 สตร. : สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
 ระยะเวลาและรายละเอียดแผนงานอาจเปลี่ยนแปลงได้ เนื่องจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. และขั้นตอนการดำเนินการของรัฐ
 ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

แผนการติดตามกิจกรรมสำคัญ ในการพัฒนาระบบตัวร่วม ABT



หมายเหตุ: ○ : จุดเริ่มต้น ○ : จุดสิ้นสุด

- 1 ขึ้นอยู่กับการเจรจาข้อตกลงทางธุรกิจ
- 2 การกำหนดมาตรฐานในการสื่อสารระหว่าง e-Wallet และระบบ PromptPay ที่ประยุกต์ใช้ในระบบตัวร่วม (โดยความร่วมมือกับธนาคารแห่งประเทศไทย)
- 3 ระยะเวลาอาจเปลี่ยนแปลง เนื่องจากการใช้ พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)