

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ
(Vehicle Operating Cost : VOC)

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การประเมินผลลัพธ์และวิเคราะห์ระดับความสำเร็จ ของการดำเนินงานจากการใช้จ่ายงบประมาณ ของผลผลิตโครงข่ายทางหลวง และ โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ (Performance Assessment Rating Tool - PART) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : .มิ.ย. ๒๕๖๐ – ก.พ. ๒๕๖๑

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : มี.ค. ๒๕๖๒ – ก.ย. ๒๕๖๒

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : สัดส่วนของผลงานร้อยละ ๘๐
- ผลงานลำดับที่ ๒ : สัดส่วนของผลงานร้อยละ ๙๐

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ (๑) นายสุรัชย์ อัมภาสุวรรณ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
ดำเนินการด้านวิศวกรรม
สัดส่วนในการดำเนินการ ร้อยละ ๒๐
- ผลงานลำดับที่ ๒ (๑) นายสายัณห์ ท้าห้อง วิศวกรโยธาชำนาญการ
ดำเนินการด้านวิศวกรรมโครงการ
สัดส่วนในการดำเนินการ ร้อยละ ๑๐

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
(จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง แนวทางในการรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์

**แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น**

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC

๑)สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ เป็นการวิเคราะห์ความเหมาะสมโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่าโครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุนมากน้อยเพียงใด ข้อมูลในการศึกษาจะช่วยให้การตัดสินใจว่าควรดำเนินการก่อสร้างโครงการหรือไม่ /อย่างไร รวมถึงสามารถนำไปจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการในอนาคต ซึ่งสามารถทำได้โดยการประยุกต์ใช้แนวคิดการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์โครงการ

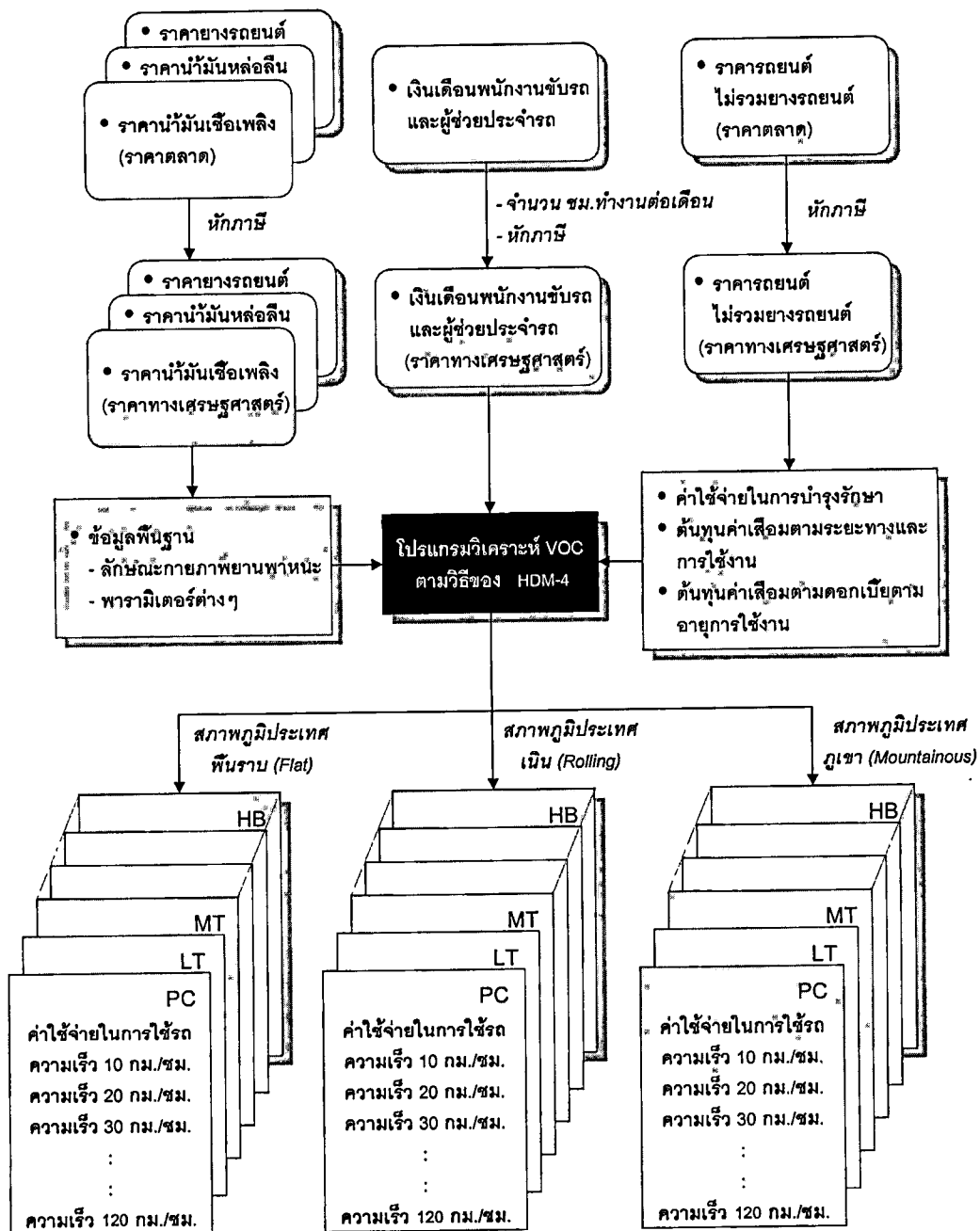
แนวทางการประเมินผลประโยชน์ด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการจะประมาณจากผลการเปรียบเทียบระหว่างกรณีที่มีโครงการและกรณีที่ไม่มีโครงการ ซึ่งประกอบด้วยผลประโยชน์ ๒ ส่วน คือ ๑) ผลประโยชน์ทางตรง (Direct Benefits) และ ๒) ผลประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Benefits)

ผลประโยชน์ทางตรง (Direct Benefits) คือผลตอบแทนด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการมีโครงการ กล่าวคือ จะสามารถช่วยให้สภาพการจราจรของพื้นที่ศึกษาดีขึ้น เช่น การเดินทางและขนส่งโดยใช้ถนนสายใหม่ทำให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงขึ้น ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง ในขณะเดียวกัน ก็มีความปลอดภัยในการจราจรมากกว่าเดิม รวมทั้งจะช่วยลดปัญหาด้านการจราจรที่เกิดขึ้นในเขตเมืองได้ด้วย เพราะรถจำนวนหนึ่งไม่ต้องสัญจรผ่านเข้าไปในเขตเมือง สิ่งเหล่านี้ก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อผู้เดินทางและการขนส่งสินค้าโดยตรง โดยในการประเมินผลประโยชน์ของโครงการสามารถทำได้โดยศึกษาข้อมูลค่าใช้จ่ายในการใช้ถนน (Road User Costs) แล้วนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ประกอบกับข้อมูลสภาพการจราจร ของกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ เพื่อให้ได้มูลค่าของผลประโยชน์ทางตรง หรือผลประโยชน์ด้านการจราจรอีกที การประเมินผลประโยชน์ทางตรงนั้น จะพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายในการใช้ถนน (Road User Costs) ที่ประหยัดได้ ๓ ประเภท คือ (๑) มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (๒) มูลค่าเวลาในการเดินทาง และ (๓) มูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ เพื่อนำมาใช้ในการประเมินผลประโยชน์ทางตรง (Direct Benefits) ในที่นี้จะกล่าวถึงเพียงการศึกษามูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost: VOC) กรณีเดียวเท่านั้น

มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost หรือ VOC) คือ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับรถยนต์ซึ่งจะเกิดขึ้นเนื่องจากการใช้รถยนต์ในการเดินทาง เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่ายางรถยนต์ และค่าเสื่อมราคาของรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งในการพัฒนาก่อสร้างปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงนั้น จะส่งผลให้สภาพจราจรบนโครงข่ายทางหลวงมีความสะดวกสะดวกรวดเร็ว รถยนต์สามารถใช้ความเร็วที่สูงขึ้นได้ โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นนั้นส่วนหนึ่งสามารถพิจารณาในรูปผลตอบแทนทางด้านเศรษฐศาสตร์ได้ จากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถซึ่งได้จากค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษา เป็นต้น โดย

ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น จะเกิดขึ้นแก่ผู้ที่เดินทางบนโครงข่ายทางหลวงทั้งหมด ไม่จำกัดเฉพาะผู้ที่เดินทางบนโครงการทางหลวงที่ศึกษาเท่านั้น ซึ่งผลการวิเคราะห์มูลค่าใช้จ่ายในการใช้รถ จะนำไปใช้ประกอบในการวิเคราะห์หาผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น และนำไปวิเคราะห์ถึงความคุ้มค่าด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ

หลักการของโปรแกรม Highway Design and Maintenance Standard Model (HDM-๔) ซึ่งเป็นโปรแกรมที่พัฒนาโดยธนาคารโลก โดยนำวิธีการคำนวณของ Module การวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost) มาใช้ในการคำนวณปรับปรุงมูลค่าใช้จ่ายในการใช้รถสำหรับถนนภายในพื้นที่ศึกษาโดยมีแนวทางการวิเคราะห์ดังแสดงในรูป



การใช้รถ กรณีไม่มีโครงการกับกรณีมีโครงการ มีสูตรการคำนวณดังสมการดังนี้

$$\text{VOC ที่ประหยัดได้} = (\text{VOC}_{\text{ยานพาหนะตัวแทน}} \times \text{VKT}_{\text{ไม่มีโครงการ}}) - (\text{VOC}_{\text{ยานพาหนะตัวแทน}} \times \text{VKT}_{\text{มีโครงการ}})$$

โดย

$\text{VOC}_{\text{ที่ประหยัดได้}}$ = มูลค่าของการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ(บาท)

$\text{VOC}_{\text{ยานพาหนะตัวแทน}}$ = ค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะตัวแทน (บาท/PCU/KM)

$\text{VKT}_{\text{ไม่มีโครงการ}}$ = ระยะทางรวมของระบบที่ผู้ใช้นนกรณีไม่มีโครงการ(PCU/KM)

$\text{VKT}_{\text{มีโครงการ}}$ = ระยะทางรวมของระบบที่ผู้ใช้นนกรณีมีโครงการ (PCU/KM)

PCU = หน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger CarUnit)

การจำแนกค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

- ค่าน้ำมัน (Fuel Cost)
- ค่ายางรถยนต์ (Tire Cost)
- ค่าน้ำมันหล่อลื่น (Lubricant Cost)
- ค่าใช้จ่ายพนักงานประจำรถ (Crew Cost)
- ค่าอะไหล่ในการบำรุงรักษา (Maintenance Parts Cost)
- ค่าแรงงานในการบำรุงรักษา (Maintenance Labor Cost)
- ค่าเสื่อมราคา (Depreciation)
- ค่าดอกเบี้ย (Interest)

การคำนวณค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะจะแยกตามประเภทของยวดยานและ ๓ ความเร็วที่แตกต่างกัน เพื่อนำมาคำนวณผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ อันเนื่องมาจากการก่อสร้างปรับปรุงโครงข่ายถนนให้ดีขึ้น

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

เนื่องจากตัวแปรในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะยังขึ้นอยู่กับองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

๑. ประเภทของยานพาหนะ
๒. ลักษณะทางกายภาพ และสภาพภูมิประเทศของสายทาง
๓. ความเร็วในการเดินทาง
๔. สัดส่วนของยวดยานแต่ละประเภท

ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะต่าง ๆ ทั้งเทคโนโลยี กับริสนิยมของผู้บริโภค

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. การศึกษา VOC เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เพื่อหาค่าในการพิจารณาผลประโยชน์เปรียบเทียบกับความเหมาะสมในการดำเนินโครงการเนื่องจากงบประมาณสำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอย่างจำกัด รัฐบาลจึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาให้อยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลัง โดยจัดเงินผ่านสำนักงบประมาณ และให้กรมทางหลวงสามารถบริหารงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ พิจารณาถึงความเหมาะสม
๒. สามารถนำกรอบ/แนวทาง/วิธีการวิเคราะห์และประเมินโครงการที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาคัดเลือกโครงการลงทุนด้านได้อย่างเหมาะสม ซึ่งจะนำไปสู่ผลผลิตทางเศรษฐกิจ (Productivity) ในระยะยาว
๓. การบริหารงบประมาณมีประสิทธิภาพมากขึ้น ผ่านการลงทุนก่อสร้างที่ดีและมีคุณภาพ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าทางการเงินและเศรษฐกิจต่อประเทศ
๔. รับรู้ถึงประโยชน์และความคุ้มค่าทางการเงินและเศรษฐกิจในภาพรวมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการลงทุนภาครัฐ

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การประเมินผลลัพธ์และวิเคราะห์ระดับความสำเร็จ ของการดำเนินงาน จากการใช้จำยงบประมาณ ของผลผลิตโครงข่ายทางหลวง และ โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ (Performance Assessment Rating Tool - PART) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่ม ประสิทธิภาพทางหลวง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

การประเมินผลตามการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จจากการดำเนินงานจากการใช้จำย งบประมาณของผลผลิตโครงข่ายทางหลวง และโครงการที่แล้วเสร็จ โครงการยกระดับมาตรฐาน และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เป็นการประเมินการดำเนินงานจาก การใช้จำยงบประมาณที่สำนักงบประมาณนำมากำกับดูแลในระบบงบประมาณที่มุ่งเน้นผลงาน และให้มีการประเมินตนเองเพื่อควบคุมการบริหารงบประมาณให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ รวมทั้งการวางแผนกลยุทธ์ ความเชื่อมโยงงบประมาณและการบริหารจัดการ และการประเมิน ผลผลิต ผลลัพธ์ ให้เป็นไปตามหลักการของระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงานตลอดจนตอบสนอง การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีตามภารกิจหลักของกรมทางหลวง เงื่อนไขและขอบเขตของการ ประเมินที่มีตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ชัดเจนในเงื่อนไขในแผนปฏิบัติราชการ ๔ ปี ซึ่งมีการ เปรียบเทียบ แผน / ผล โดยมีการกิจหลักตามการใช้จำยงบประมาณ คือ งานก่อสร้างทาง งาน บำรุงรักษาทาง งานอำนวยความสะดวกและงานวิจัย

สำหรับขอบเขตของกลุ่มงานประเมินผล จะประเมินเฉพาะของงานก่อสร้างเท่านั้น ส่วนงาน อำนวยความสะดวก และงานบำรุงรักษาทางหลวง รวมถึงงานวิจัย มีหน่วยงานที่รับผิดชอบส่วน อื่นเป็นผู้ประเมิน

ขอบเขตของการประเมินผลโครงการ

๑.ประเมินโดยวัดผลสัมฤทธิ์ของงานด้านผลผลิต (Output) ต้องประเมินผลทันทีที่ใช้ งบประมาณเสร็จสิ้นในปีนั้น ๆ เนื่องจากผลผลิตที่เกิดขึ้นจะต้องสามารถรายงานผลได้ทันทีหลัง โครงการแล้วเสร็จ ผลสัมฤทธิ์ มีหน่วยวัดได้ชัดเจนเป็นรูปธรรมจับต้องได้ และทำการประเมินผล ทั้ง ๔ มิติ

๑.๑ มิติเชิงปริมาณ โดยการประเมินจากการก่อสร้างทางหลวงว่าได้ระยะทาง กี่กิโลเมตร หรือก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จจำนวนกี่แห่ง

๑.๒ มิติเชิงคุณภาพ ว่าได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด โดยมีเงื่อนไขเป็นหนังสือ รับรอง/ส่งมอบงาน/ใบรับรองผลการปฏิบัติงาน ซึ่งมีคณะกรรมการรับรองความถูกต้องตาม มาตรฐานที่กำหนด

๑.๓ มิติเชิงระยะเวลา โดยการประเมินว่าโครงการนั้น ๆ แล้วเสร็จตามสัญญาหรือไม่ หาก เกินกว่ากำหนดสัญญา ได้มีบันทึกแสดงเหตุผลความจำเป็นและความเห็นของคณะกรรมการตรวจ การจ้างพร้อมเหตุผลประกอบของกรมการฯ อย่างสมเหตุสมผลพร้อมลงนามเห็นชอบจาก กรรมการทุกท่าน รวมทั้งมีหนังสือขอขยายสัญญาที่ถูกต้องชัดเจน

๑.๔ มิติเชิงต้นทุน ประเมินว่าโครงการนั้น ๆ สามารถใช้จำยอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ ได้รับ

๒.ประเมินโดยวัดผลสัมฤทธิ์ของงานด้านผลลัพธ์ (Outcome) ต้องมีระยะเวลาให้ได้สอบทาน ถึงการสนองตอบต่อผู้รับบริการว่าได้รับประโยชน์หรือไม่อย่างน้อยเพียงใด หรือผลกระทบเกิดขึ้น อย่างไร ทั้งด้านบวกและลบ มีความพอใจเพียงใดต่อผลผลิตของกรมทางหลวง เป็นไปตาม

เป้าหมายที่ตั้งไว้หรือไม่ จึงจะประเมินหลังโครงการแล้วเสร็จเป็นเวลา ๒ ปี แบ่งการประเมินออกเป็น ๒ มิติคือ มิติด้านปริมาณ และมิติด้านคุณภาพ

- ประเมินมิติเชิงปริมาณ โดยการวัดอัตราการเคลื่อนตัวของรถในโครงการนั้น ๆ ว่าเป็นไปตามเป้าหมายหรือไม่ อย่างไร

- ประเมินมิติเชิงคุณภาพ โดยการสำรวจความพึงพอใจของโครงการของผู้ใช้ประโยชน์จากทางหลวง ว่ามีความพึงพอใจต่อตัวผลงานมากน้อยเพียงไร เป็นไปตามเป้าหมายที่ได้วางแผนไว้หรือไม่

ผลการประเมิน พบว่าแม้บางมิติอาจไม่ได้ตามเป้าที่คาดไว้ อย่างไรก็ตามเมื่อสรุปแผนงานเป็นรายโครงการที่แล้วเสร็จตามเป้าหมาย ในมิติอื่น ๆ ได้แก่ มิติคุณภาพ มิติเวลา และมิติต้นทุน งานก่อสร้างส่วนใหญ่ยังคงปฏิบัติงานได้บรรลุตามแผนที่ได้คาดไว้ สำหรับด้านประสิทธิภาพ มิติเชิงปริมาณ (ความเร็ว) บางผลผลิต/โครงการ มีค่าต่ำกว่าเป้าแต่สำหรับมิติเชิงคุณภาพ ผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในทุกผลผลิต/โครงการ

สำหรับการประเมินผลทางกายภาพ เพื่อเป็นข้อเสนอในปฎิบัติประมาณในอนาคตนั้น การประเมินผลลัพธ์ของโครงการก่อสร้างทางหลวงที่แล้วเสร็จ ประจำปี ๒๕๖๒ (เป็นโครงการที่แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๐) โดยรวมสภาพผิวทางส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ดี ระดับร้อยละ ๘๐ - ๘๕ ความชัดเจนของเส้นแบ่งทิศทางจราจรอยู่ในเกณฑ์ดี ความเรียบของผิวจราจร มีเพียงบางช่วงที่มีปัญหา ซึ่งปัญหาส่วนใหญ่คือ รอยร่องล้อ ผิวทรุดเป็นแอ่ง สาเหตุหลักเกิดจาก รถบรรทุกหนักมีจำนวนมาก ปริมาณจราจรสูง ไหล่ทางบางสายพบปัญหาไหล่ทางมีรอยแตกยาว ในเรื่องของไฟฟ้าแสงสว่างโดยรวมถือว่าดี ไม่ค่อยมีปัญหา การบำรุงรักษากำจัดวัชพืชข้างทางโดยมากอยู่ในเกณฑ์ดี ทศณียภาพสวยงามไม่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ ปัญหาการรुकล้ำเขตทางพบว่า มีป้ายโฆษณาและร้านค้าแผงลอยในบางสายทาง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. การประเมินผลลัพธ์ตามตัวชี้วัด / ค่าเป้าหมายที่สำนักงบประมาณกำหนดในมิติต่าง ๆ ทุกกิจกรรมที่กรมทางหลวงได้รับงบประมาณก่อสร้างมีโครงการหลายโครงการเนื่องจากมีเวลาและงบประมาณจำกัด จึงต้องมีการสุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นตัวแทนของแต่ละกิจกรรมและทุกมิติของโครงการโดยมีหลักเกณฑ์คัดเลือกสายทางที่จะทำการประเมิน เช่น สายทางต้องครอบคลุมทุกกิจกรรมของโครงการ สายทางต้องครอบคลุมทุกภูมิภาคโดยให้ความสำคัญเฉลี่ยเท่า ๆ กัน หรือใกล้เคียงกัน เป็นต้น เพื่อที่จะวางแผนเก็บข้อมูลภาคสนาม

๒. ข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับสถิติ ข้อบันทึกต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้อมูลในการวัดมิติด้านผลผลิต ผู้รับผิดชอบกรอกข้อมูลไปในระบบล่าช้า ไม่เป็นปัจจุบัน ทำให้การนำข้อมูลมาวิเคราะห์และนำมาใช้ประโยชน์ด้านวิชาการล่าช้า ไม่ทันกับระยะเวลาที่สำนักงบประมาณกำหนด

๓. การประเมินต้องใช้ข้อมูลหลายด้าน ซึ่งข้อมูลบางอย่างต้องเก็บข้อมูลภาคสนามจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์และความชำนาญในการปฏิบัติงาน เช่น การหาอัตราเคลื่อนตัวของรถและเอกสารที่ใช้ประเมินผลลัพธ์ในแต่ละปีงบประมาณมีจำนวนมากซึ่งต้องใช้เวลาในการติดตามเอกสารจากทาง สำนักก่อสร้าง ศูนย์สร้างทาง และแขวงทางหลวง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. ได้ทราบผลจากการประเมินทั้งระดับผลผลิตและผลลัพธ์โดยรวมของโครงการโครงข่ายทางหลวงและโครงการที่แล้วเสร็จ ประจำปี ๒๕๖๒ ทั้งหมดว่าเป็นอย่างไร ตรงตามแผน และเป้าหมายที่ตั้งไว้ เมื่อเปรียบเทียบผลหลังจากโครงการแล้วเสร็จ มีผลประโยชน์อย่างไร

๒. เพื่อประกอบการพิจารณาทบทวนการปฏิบัติภารกิจ และการจัดตั้งงบประมาณสำหรับปีงบประมาณต่อไป ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เป็นข้อมูลสำหรับส่วนราชการใช้ในการทบทวนและจัดระดับความสำคัญในการเลือกปฏิบัติภารกิจ รวมทั้งการปรับปรุงวิธีการปฏิบัติให้มีประสิทธิผลและประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

๔. รายงานการประเมินเป็นตัวชี้วัดระดับกระทรวงสำหรับประกอบคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ สำหรับเสนอต่อสำนักงาน ก.พ.ร.

๕. เป็นการฝึกทักษะ เรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์การทำงานด้านงานประเมินผลโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้กับเจ้าหน้าที่กลุ่มงานประเมินผล

๖. ศึกษาเพื่อให้ทราบปัญหาการจัดทำโครงการในลักษณะแบบนี้ เพื่อกำหนดแนวทางในการทำงานในอนาคต รวมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดที่เคยเกิดขึ้น

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง แนวทางในการรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

แนวทางในการรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนางาน หรือปรับปรุงงานด้านเศรษฐศาสตร์ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เศรษฐกิจในสำนักแผนงาน ได้ศึกษา และทำความเข้าใจ เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามขั้นตอน ถูกต้อง และเป็นมาตรฐานในแนวทางเดียวกัน

ในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ มีกระบวนการในการศึกษาที่ยุ่งยากแล้วหลากหลายขั้นตอน ต้องมีการศึกษาข้อมูลโครงการเบื้องต้น การติดต่อกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่ทำการศึกษา การเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การลงพื้นที่สำรวจภาคสนาม และการประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม การเตรียมคำนวณต้นทุน การคิดวิเคราะห์คำนวณด้านเศรษฐกิจและการเงิน การสรุปผลการศึกษา และจัดทำรายงาน ซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายที่จะวิเคราะห์ความคุ้มค่าในแต่ละโครงการ ประกอบการดำเนินงานที่ผ่านมา บางครั้งเศรษฐกิจยังสับสนในการรวบรวมข้อมูล สับสนในแหล่งที่มา ไม่ทราบว่าจะต้องขอข้อมูลอะไรบ้าง จากไหน ไม่ทราบรายละเอียดของข้อมูลและแหล่งที่มา ในการจัดทำต้นทุน ทำให้การดำเนินงานในการวิเคราะห์โครงการยุ่งยากและล่าช้า จึงต้องมีแนวทางในการรวบรวมข้อมูลในการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อเป็นแนวทางหรือแผนที่ ให้เศรษฐกิจยึดถือเพื่อปฏิบัติงานไปในทิศทางเดียวกัน

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

การศึกษาคือความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการเป็นการศึกษาและทำความเข้าใจกับตัวโครงการ ที่จะวิเคราะห์อย่างละเอียดในทุกขั้นตอน ทั้งนี้เพื่อพิจารณาความสัมพันธ์ขององค์ประกอบ แต่ละส่วนของโครงการ ซึ่งจะช่วยให้ผู้วิเคราะห์ เกิดความเข้าใจและเกิดแนวคิด ที่จะนำไปสู่การวางแผน และการออกแบบให้เหมาะสมกับโครงการต่าง ๆ ดังนั้นเป้าหมายสำคัญของการวิเคราะห์โครงการ จึงอยู่ที่ความรู้และความเข้าใจของผู้วิเคราะห์ ที่มีต่อโครงการนั่นเอง เพราะถ้าผู้วิเคราะห์มีความรู้ความเข้าใจ ในโครงการอย่างละเอียดลึกซึ้ง ความเชื่อมั่นได้ในระดับหนึ่งว่างานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ของผู้ประเมิน จะเป็นไปอย่างสมบูรณ์อย่างแน่นอน ซึ่งในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการนั้น จะเป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบผลตอบแทนและค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยจะพิจารณาจากการลงทุนทางเศรษฐกิจของโครงการที่เกิดขึ้น นำมาเปรียบเทียบกับ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะได้รับ จากการดำเนินโครงการ การรวบรวมข้อมูลในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ มีความจำเป็นต้องใช้ข้อมูลพื้นฐาน ด้านเศรษฐกิจ สังคม และข้อมูลที่มีความเกี่ยวข้องอื่น ๆ สนับสนุนในการดำเนินการสามารถดำเนินการรวบรวมจัดเก็บ ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลายในพื้นที่ของโครงการ ตัวจัดการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย จากการสอบถามผู้นำชุมชน ผู้ใหญ่บ้าน จัดข้อมูลสถิติของหน่วยงานต่าง ๆ

ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังมีการรวบรวมข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย สศช. ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต และเอกสารสิ่งตีพิมพ์ของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งในการรวบรวมข้อมูลต้องคำนึงถึง สิ่งเหล่านี้

- การกำหนดวัตถุประสงค์ของการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ โดยยึดเอาวัตถุประสงค์ของโครงการเป็นพื้นฐาน

- กำหนดข้อมูล ลักษณะและแหล่งของข้อมูล ว่าเป็นข้อมูลประเภทใด ในลักษณะปริมาณ หรือคุณภาพ เป็นข้อเท็จจริงหรือเป็นความคิดเห็น หรือทัศนคติ และจะเก็บข้อมูลจากแหล่งใด เลือกวิธีการเก็บข้อมูล นอกจากจะพิจารณาถึงประชากร และการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง (Sampling) จะต้องพิจารณาถึง การเก็บข้อมูลซึ่งมีอยู่หลายวิธีเช่น การสังเกต (observation) การใช้แบบสอบถาม (questionnaires) และการสัมภาษณ์ (interview) เป็นต้น โดยผู้ทำการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์จะต้องพิจารณาเลือกให้เหมาะสม

จึงขอเสนอแนวคิด "แนวทางในการรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ " เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน ด้านเศรษฐศาสตร์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เศรษฐกิจของสำนักแผนงาน ได้อ่าน ศึกษาและทำความเข้าใจ เป็นแนวทางเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามขั้นตอน ถูกต้อง และเป็นมาตรฐานในแนวทางเดียวกัน เพื่อลดความสับสนในการทำงาน ลดความยุ่งยากและล่าช้า ซึ่งแนวทางเปรียบเสมือนแผนที่ บอกเส้นทางการทำงานว่า เศรษฐกรควรรวบรวมข้อมูลอะไรบ้าง จากแหล่งไหน เพื่อการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการต่อไป ดังนั้นจึงเกิดแนวคิดนี้ขึ้นมา

ข้อเสนอ จากแนวคิดข้างต้น ข้าพเจ้าขอเสนอแนวทางในการรวบรวมข้อมูล สำหรับการศึกษาวิเคราะห์ที่ ดังนี้

ส่วนที่ ๑ การเก็บรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคมและทัศนคติ ในพื้นที่โครงการ

๑) จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ได้รับประโยชน์ และกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ

- ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลของสมาชิกในครัวเรือน อาชีพ เพศ อายุ การศึกษา ขนาดของครัวเรือน การใช้ประโยชน์ที่ดิน การตั้งถิ่นฐานในหมู่บ้าน

- การประกอบอาชีพ ลักษณะการใช้งานถนน

- รายได้ รายจ่าย หนี้สิน เงินออม

- สภาพปัญหาด้านเศรษฐกิจสังคม

- ทัศนคติ ความคิดเห็นต่อโครงการ

๒. จากการสอบถามผู้นำชุมชนหรือผู้ใหญ่บ้าน เกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของชุมชน ลักษณะการเดินทางสัญจร

๓. เจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนตำบล ในเขตพื้นที่โครงการ เพื่อขอข้อมูลสภาพทั่วไปของชุมชน (ข้อมูลปัจจุบัน) อาชีพ ข้อมูลการปกครอง ประชากร ข้อมูลสาธารณสุขโรค การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม สภาพปัญหาในปัจจุบัน

๔. จากแนวทางหลวงในพื้นที่โครงการ หรือสำนักงานทางหลวง เพื่อขอข้อมูลโครงข่ายถนน และปริมาณจราจร

๕. จากข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นของโครงการ ลักษณะโครงการ พื้นที่รับประโยชน์ พื้นที่ผลกระทบ ของโครงการ จากส่วนของวิศวกรรม เป็นต้น

๖. จากการทบทวนรายงานโครงการอื่น ๆ ในเขตพื้นที่โครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียง

ส่วนที่ ๒ ประเมินการค่าใช้จ่ายในการลงทุน อาทิ ค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินงานทางวิศวกรรม ค่าบำรุงรักษา ค่าดำเนินการด้านที่ดิน จากหน่วยงานวิศวกรที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เศรษฐกิจมีความรู้ความเข้าใจ และมีแนวทางเดียวกันอย่างเป็นมาตรฐาน ในการเก็บรวบรวม ข้อมูล เพื่อการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ และทราบถึงแหล่งที่มา ของข้อมูลนั้น ๆ ลดการทำงานที่ซ้ำซ้อนและล่าช้า เศรษฐกรในสำนักแผนงาน มีผลงานที่มี ประสิทธิภาพ รวดเร็วถูกต้องแม่นยำ และทันสมัย สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ และเป็นที่ยอมรับของ ผู้บริหารกรมทางหลวง ผู้บังคับบัญชา หน่วยงานด้านวิศวกรรม และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และ เศรษฐกรมีการทำงานที่เป็นระบบ ไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นางสาวอุบลรัตน์ กล้าณรงค์)

(วันที่ ๓ เดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๖๓)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายทรงยศสินทร์ ขนปทาธิป)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานประเมินผล

(วันที่ ๓ เดือน เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๓)