

## ๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

### ๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและ วิศวกรรมโครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงหมายเลข ๒๒๒๒ โขงเจียม – สะพือ

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

### ๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มี.ค. ๒๕๖๒ – มี.ค. ๒๕๖๓

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) ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ (๑) นายปรมินทร์ เอนกแสน วิศวกรโยธาปฏิบัติการ  
ดำเนินการด้านวิศวกรรม  
สัดส่วนในการดำเนินการ ร้อยละ ๒๐

- ผลงานลำดับที่ ๒ (๑) นายสายัณห์ ท่าห้อง วิศวกรโยธาชำนาญการ  
ดำเนินการด้านวิศวกรรมโครงการ  
สัดส่วนในการดำเนินการ ร้อยละ ๑๐

### ๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง แนวทางในการรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์

## แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ .การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและ วิศวกรรมโครงการก่อสร้างเพิ่ม  
มาตรฐานทางหลวงหมายเลข ๒๒๒๒ โขงเจียม - สะพือ

### ๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๒๒๒๒ เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข จากอำเภอ  
พิบูลมังสาหาร มุ่งสู่อำเภอโขงเจียม โดยมีสถานที่สำคัญในการท่องเที่ยวคือผาแต้ม ซึ่งเป็นอุทยาน  
แห่งชาติ ที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกสุดของประเทศไทย สามารถรับชมพระอาทิตย์ขึ้นได้เป็นจุดแรกของ  
ประเทศ ประกอบด้วยภาพเขียนสีก่อนประวัติศาสตร์ผาแต้ม ผาหมอน ผาตาย ประติมากรรม  
ธรรมชาติเสาเฉลียง และจุดชมพระอาทิตย์แสงแรกแห่งสยาม เป็นแหล่งการท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยม  
และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ปัจจุบันยังเหลือทางที่เป็น ๒ ช่องจราจร  
คือ ช่วงระหว่าง กม.๐+๐๐๐ – กม.๓๐.๖๑๕ ระยะทาง ๓๐.๖๑๕ กิโลเมตร หากเพิ่มมาตรฐาน  
ทางหลวงในช่วงกิโลเมตรดังกล่าว จะทำให้เพิ่มสภาพคล่องในการใช้ทางและสามารถรองรับปริมาณ  
จราจรที่มีแนวโน้มจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้ ทำให้เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวคล่องตัวมากขึ้น  
สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์ ประหยัดเวลาในการเดินทาง และช่วยลด  
อุบัติเหตุในการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางอีก โดยการศึกษา  
ขั้นตอนดำเนินงาน ดังนี้

๑.๑ การรวบรวมข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ศึกษา

๑.๒ การศึกษาสภาพเศรษฐกิจและสังคม และการคาดการณ์การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและ  
สังคมในอนาคต

๑.๓ การศึกษาสภาพโครงข่ายและปริมาณการจราจร

๑.๔ การศึกษาด้านวิศวกรรม

๑.๕ การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

### ๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ต้องทำการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลหลาย  
ประเภท และแหล่งของข้อมูลก็มีหลายแหล่งในระดับต่าง ๆ ทั้งระดับจังหวัด ภาค และประเทศ  
โดยจะต้องเก็บข้อมูลย้อนหลังและรวบรวมข้อมูลในปัจจุบัน เพื่อวิเคราะห์หาแนวโน้มการ  
เปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในอนาคต ซึ่งข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมที่ใช้ในการศึกษามี  
จำนวนมากจะต้องใช้เวลาในการรวบรวม นอกจากนี้ การคาดการณ์อัตราการเจริญเติบโตทาง  
เศรษฐกิจยังเป็นเรื่องที่คาดการณ์ได้ยาก เนื่องจากมีปัจจัยที่ไม่แน่นอนเกิดขึ้นทั้งจากภายในและ

ภายนอกประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการเศรษฐกิจ ซึ่งได้แก่ ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มักจะคาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจในระยะสั้นช่วงปีปัจจุบันมากกว่าที่จะคาดการณ์แนวโน้มในระยะยาว ทำให้ไม่สามารถนำตัวเลขอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจากหน่วยงานดังกล่าวมาคาดการณ์มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในอนาคตได้ตลอดอายุ

๒.๒ การศึกษาด้านจรรยาบรรณและขนส่ง ต้องทบทวนและรวบรวมแผนงานโครงการ ข้อมูลโครงข่ายทางหลวงและการขนส่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลการจราจร และขนส่งของพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย ข้อมูลปริมาณจราจร สัดส่วนประเภทของยานพาหนะ ข้อมูลการสำรวจสภาพจราจร เพื่อจัดทำแบบจำลองจราจรและขนส่งปีปัจจุบันและปีอนาคต และการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต และวิเคราะห์สภาพการจราจรบนเส้นทางโครงการเพื่อทำการเปรียบเทียบทั้งกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ ซึ่งมีลำดับขั้นตอนการทำงานหลายขั้นตอนและต้องใช้ระยะเวลาในการศึกษามาก

#### ๒.๓ การประเมินค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ

- โครงการนี้จะศึกษาเฉพาะมูลค่าผลประโยชน์ที่สามารถวัดเป็นตัวเงินได้ ได้แก่ มูลค่าที่ประหยัดได้จากการใช้รถ และมูลค่าประหยัดเวลาในการเดินทาง ซึ่งมูลค่าทั้งสองมีความยุ่งยากในการคำนวณ เนื่องจากมีตัวแปรจำนวนมากที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ราคารถ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น ค่าจ้างพนักงานขับรถ และภาษีต่าง ๆ เป็นต้น โดยในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการใช้รถที่ประหยัดได้จะต้องคำนึงถึงประเภทรถ ความเร็ว ณ ระดับต่าง ๆ และสภาพถนน พิจารณาค่าความเร็วเฉลี่ยเปรียบเทียบระหว่างมีและไม่มีโครงการ เพื่อคำนวณหามูลค่าผลประโยชน์ แล้วจึงนำมาวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ

- การวิเคราะห์ผลตอบแทนจากการลงทุนจะต้องทำให้เป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลด (Discount Factor) ซึ่งเกิดความยุ่งยากในการหาอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสม ซึ่งโดยปกติแล้วจะพิจารณาจากค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน จากการนำเงินไปลงทุนในธุรกิจอื่นหรือผลตอบแทนจากการนำเงินไปฝากธนาคาร ซึ่งในการศึกษานี้ใช้อัตรา ๑๒% เป็นอัตราที่แหล่งเงินกู้ เช่น ธนาคารโลกยอมรับว่ามีความเหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทย

- การวิเคราะห์โครงการด้วยโปรแกรมวิเคราะห์ความเหมาะสมโครงการทางหลวงเบื้องต้น สำหรับการวิเคราะห์โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวง การวิเคราะห์ความอ่อนไหวต้องพิจารณาสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรให้เหมาะสม ซึ่งต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงข้อมูล input ในทุกกรณี เพื่อคำนวณหาดัชนีทางเศรษฐศาสตร์ในกรณีต่าง ๆ เพราะการเปลี่ยนแปลงของแต่ละปัจจัยมีความสำคัญต่อการตัดสินใจว่าโครงการนี้ยังมีความเหมาะสมในการลงทุนหรือไม่ หากสถานการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไป

- การวิเคราะห์โครงการที่อยู่ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดในการศึกษา ในทางปฏิบัติจริงอาจจะเปลี่ยนแปลงไปจากเงื่อนไขดังกล่าว ส่งผลให้ผลสรุปจากการศึกษาเปลี่ยนแปลงไปได้

#### ๒.๔ การวิเคราะห์โครงการ

- การวิเคราะห์ผลตอบแทนจากการลงทุนจะต้องทำให้เป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลด (Discount Factor) ซึ่งเกิดความยุ่งยากในการหาอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสม ซึ่งโดยปกติแล้วจะพิจารณาจากค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน จากการนำเงินไปลงทุนในธุรกิจอื่นหรือผลตอบแทนจากการนำเงินไปฝากธนาคาร ซึ่งในการศึกษานี้ใช้อัตรา ๑๒% เป็นอัตราที่แหล่งเงินกู้ เช่น ธนาคารโลกยอมรับว่ามีความเหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทย

- การวิเคราะห์โครงการด้วยโปรแกรมวิเคราะห์ความเหมาะสมโครงการทางหลวงเบื้องต้น สำหรับการวิเคราะห์โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร การวิเคราะห์ความอ่อนไหวต้องพิจารณา สัดส่วนการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรให้เหมาะสม ซึ่งต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงข้อมูล input ใน ทุกกรณี เพื่อกำหนดดัชนีทางเศรษฐศาสตร์ในกรณีต่าง ๆ เพราะการเปลี่ยนแปลงของแต่ละปัจจัย มีความสำคัญต่อการตัดสินใจว่าโครงการนี้ยังมีความเหมาะสมในการลงทุนหรือไม่หากสถานการณ์ได้ เปลี่ยนแปลงไป
- การวิเคราะห์โครงการที่อยู่ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดในการศึกษา ในทางปฏิบัติจริง อาจจะเปลี่ยนแปลงไปจากเงื่อนไขดังกล่าว ส่งผลให้ผลสรุปจากการศึกษาเปลี่ยนแปลงไปได้

### ๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

สามารถนำผลการวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์ที่ได้จากการเปรียบเทียบค่าใช้จ่าย และผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์และผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการมาพิจารณา เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับผู้บริหารในการใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการ ก่อสร้างโครงการ รวมทั้งเมื่อได้รับอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้วยังสามารถนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ เหล่านี้เป็นเครื่องมือหรือแนวทางในการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และประสบความสำเร็จ

**ชื่อผลงานลำดับที่ ๒** การประเมินผลลัพธ์และวิเคราะห์ระดับความสำเร็จ ของการดำเนินงานจากการใช้จำยงบประมาณ ของผลผลิตโครงข่ายทางหลวง และ โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ (Performance Assessment Rating Tool - PART) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒.

**๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ**

การประเมินผลตามการวิเคราะห์ระดับความสำเร็จจากการดำเนินงานจากการใช้จำยงบประมาณของผลผลิตโครงข่ายทางหลวง และโครงการที่แล้วเสร็จ โครงการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เป็นการประเมินการดำเนินงานจากการใช้จำยงบประมาณที่สำนักงานงบประมาณนำมากำกับดูแลในระบบงบประมาณที่มุ่งเน้นผลงานและให้มีการประเมินตนเองเพื่อควบคุมการบริหารงบประมาณให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ รวมทั้งการวางแผนกลยุทธ์ ความเชื่อมโยงงบประมาณและการบริหารจัดการ และการประเมินผลผลิต ผลลัพธ์ ให้เป็นไปตามหลักการของระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงานตลอดจนตอบสนองการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีตามภารกิจหลักของกรมทางหลวง เงื่อนไขและขอบเขตของการประเมินที่มีตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ชัดเจนในเงื่อนไขในแผนปฏิบัติราชการ ๔ ปี ซึ่งมีการเปรียบเทียบ แผน / ผล โดยมีภารกิจหลักตามการใช้จำยงบประมาณ คือ งานก่อสร้างทาง งานบำรุงรักษาทาง งานอำนวยความสะดวกและงานวิจัย

สำหรับขอบเขตของกลุ่มงานประเมินผล จะประเมินเฉพาะของงานก่อสร้างเท่านั้น ส่วนงานอำนวยความสะดวก และงานบำรุงรักษาทางหลวง รวมถึงงานวิจัย มีหน่วยงานที่รับผิดชอบส่วนอื่นเป็นผู้ประเมิน

ขอบเขตของการประเมินผลโครงการ

**๑.ประเมินโดยวัดผลสัมฤทธิ์ของงานด้านผลผลิต (Output)** ต้องประเมินผลทันทีที่ใช้งบประมาณเสร็จสิ้นในปีนั้น ๆ เนื่องจากผลผลิตที่เกิดขึ้นจะต้องสามารถรายงานผลได้ทันทีหลังโครงการแล้วเสร็จ ผลสัมฤทธิ์ มีหน่วยวัดได้ชัดเจนเป็นรูปธรรมจับต้องได้ และทำการประเมินผลทั้ง ๔ มิติ

๑.๑ มิติเชิงปริมาณ โดยการประเมินจากการก่อสร้างทางหลวงว่าได้ระยะทาง กี่กิโลเมตร หรือก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จจำนวนกี่แห่ง

๑.๒ มิติเชิงคุณภาพ ว่าได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด โดยมีเงื่อนไขเป็นหนังสือรับรอง/ส่งมอบงาน/ใบรับรองผลการปฏิบัติงาน ซึ่งมีคณะกรรมการรับรองความถูกต้องตามมาตรฐานที่กำหนด

๑.๓ มิติเชิงระยะเวลา โดยการประเมินว่าโครงการนั้น ๆ แล้วเสร็จตามสัญญาหรือไม่ หากเกินกว่ากำหนดสัญญา ได้มีบันทึกแสดงเหตุผลความจำเป็นและความเห็นของคณะกรรมการตรวจการจ้างพร้อมเหตุผลประกอบของกรรมการฯ อย่างสมเหตุสมผลพร้อมลงนามเห็นชอบจากกรรมการทุกท่าน รวมทั้งมีหนังสือขอขยายสัญญาที่ถูกต้องชัดเจน

๑.๔ มิติเชิงต้นทุน ประเมินว่าโครงการนั้น ๆ สามารถใช้จำยอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**๒.ประเมินโดยวัดผลสัมฤทธิ์ของงานด้านผลลัพธ์ (Outcome)** ต้องมีระยะเวลาให้ได้สอบถามถึงการสนองตอบต่อผู้รับบริการว่าได้รับประโยชน์หรือไม่มากนักน้อยเพียงใด หรือผลกระทบเกิดขึ้น

อย่างไร ทั้งด้านบวกและลบ มีความพอใจเพียงใดต่อผลผลิตของกรมทางหลวง เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้หรือไม่ จึงจะประเมินหลังโครงการแล้วเสร็จเป็นเวลา ๒ ปี แบ่งการประเมินออกเป็น ๒ มิติคือ มิติด้านปริมาณ และมิติด้านคุณภาพ

-ประเมินมิติเชิงปริมาณ โดยการวัดอัตราการเคลื่อนตัวของรถในโครงการนั้น ๆ ว่าเป็นไปตามเป้าหมายหรือไม่ อย่างไร

-ประเมินมิติเชิงคุณภาพ โดยการสำรวจความพึงพอใจของโครงการของผู้ใช้ประโยชน์จากทางหลวง ว่ามีความพึงพอใจต่อตัวผลงานมากน้อยเพียงไร เป็นไปตามเป้าหมายที่ได้วางแผนไว้หรือไม่

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

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

## ๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. การประเมินผลลัพธ์ตามตัวชี้วัด / ค่าเป้าหมายที่สำนักงานงบประมาณกำหนดในมิติต่าง ๆ ทุกกิจกรรมที่กรมทางหลวงได้รับงบประมาณก่อสร้างมีโครงการหลายโครงการเนื่องจากมีเวลาและงบประมาณจำกัด จึงต้องมีการสุมตัวอย่างเพื่อเป็นตัวแทนของแต่ละกิจกรรมและทุกมิติของโครงการโดยมีหลักเกณฑ์คัดเลือกสายทางที่จะทำการประเมิน เช่น สายทางต้องครอบคลุมทุกกิจกรรมของโครงการ สายทางต้องครอบคลุมทุกภูมิภาคโดยให้ความสำคัญเฉลี่ยเท่า ๆ กัน หรือใกล้เคียงกัน เป็นต้น เพื่อที่จะวางแผนเก็บข้อมูลภาคสนาม

๒. ข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับสถิติ ข้อบันทึกต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้อมูลในการวัดมิติด้านผลผลิต ผู้รับผิดชอบกรอกข้อมูลไปในระบบล่าช้า ไม่เป็นปัจจุบัน ทำให้การนำข้อมูลมาวิเคราะห์และนำมาใช้ประโยชน์ด้านวิชาการล่าช้า ไม่ทันกับระยะเวลาที่สำนักงานงบประมาณกำหนด

๓.การประเมินต้องใช้ข้อมูลหลายด้าน ซึ่งข้อมูลบางอย่างต้องเก็บข้อมูลภาคสนามจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์และความชำนาญในการปฏิบัติงาน เช่น การหาอัตราเคลื่อนตัวของรถ

และเอกสารที่ใช้ประเมินผลลัพธ์ในแต่ละปีงบประมาณมีจำนวนมากซึ่งต้องใช้เวลาในการติดตามเอกสารจากทาง สำนักก่อสร้าง ศูนย์สร้างทาง และแขวงทางหลวง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. ได้ทราบผลจากการประเมินทั้งระดับผลผลิตและผลลัพธ์โดยรวมของโครงการโครงข่ายทางหลวงและโครงการที่แล้วเสร็จ ประจำปี ๒๕๖๒ ทั้งหมดว่าเป็นอย่างไร ตรงตามแผน และเป้าหมายที่ตั้งไว้ เมื่อเปรียบเทียบผลหลังจากโครงการแล้วเสร็จ มีผลประเมินอย่างไร

๒. เพื่อประกอบการพิจารณาทบทวนการปฏิบัติการกิจ และการจัดตั้งงบประมาณสำหรับปีงบประมาณต่อไป ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เป็นข้อมูลสำหรับส่วนราชการใช้ในการทบทวนและจัดระดับความสำคัญในการเลือกปฏิบัติการกิจ รวมทั้งการปรับปรุงวิธีการปฏิบัติให้มีประสิทธิผลและประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

๔. รายงานการประเมินเป็นตัวชี้วัดระดับกระทรวงสำหรับประกอบคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ สำหรับเสนอต่อสำนักงาน ก.พ.ร.

๕. เป็นการฝึกทักษะ เรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์การทำงานด้านงานประเมินผลโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้กับเจ้าหน้าที่กลุ่มงานประเมินผล

๖. ศึกษาเพื่อให้ทราบปัญหาการจัดทำโครงการในลักษณะแบบนี้ เพื่อกำหนดแนวทางในการทำงานในอนาคต รวมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดที่เคยเกิดขึ้น

**ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น**  
**เรื่อง แนวทางในการรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์**

**๑) สรุปหลักการและเหตุผล**

แนวทางในการรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนางาน หรือปรับปรุงงานด้านเศรษฐศาสตร์ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เศรษฐกิจในสำนักแผนงาน ได้ศึกษา และทำความเข้าใจ เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามขั้นตอน ถูกต้อง และเป็นมาตรฐานในแนวทางเดียวกัน

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

**๒) ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน**

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการเป็นการศึกษาและทำความรู้จักกับตัวโครงการ 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 ในลักษณะปริมาณหรือคุณภาพ 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 สำหรับการศึกษาวិเคราะห์ที่ 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 ข้อมูลสาธารณูปโภค 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 จากหน่วยงานวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง 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) ..... ๕.๑ มิ.ย. ๒๕๖๓ .....

(ลงชื่อ) ..... (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

( นายทรงยศินทร์ ชนปทาธิป )

ผู้อำนวยการกลุ่มงานประเมินผล

(วันที่) ..... ๗ มิ.ย. ๒๕๖๓ .....