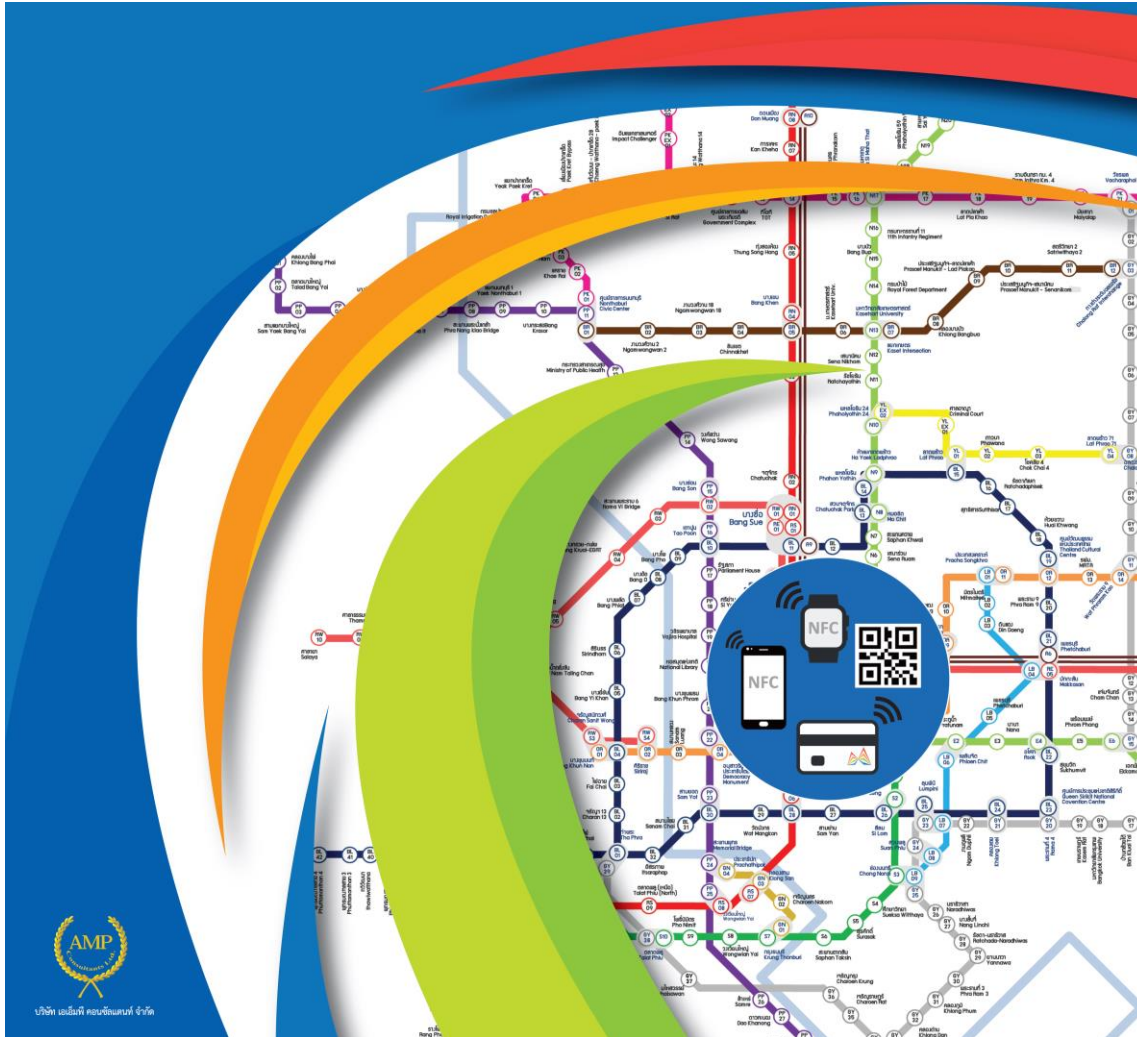




กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



# โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับ การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์  
(Draft Final Report)

ร่างแผนและแนวทางการติดตามประเมินผล



บริษัท เอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

# “ร่างแผนและแนวทางการติดตามประเมินผล”

## 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

# ตัวอย่างตัวชี้วัดของต่างประเทศ

ธนาคารโลก (World Bank) “A Framework for Urban Transport Benchmarking, 2011”

## 1) การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ วัดผลจาก

- สัดส่วนการเดินทางรูปแบบต่างๆ
- จำนวนกิโลเมตรที่ผู้โดยสารเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อปี และ
- จำนวนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะต่อปี



## 2) ประสิทธิภาพการเดินทาง วัดผลจาก

- ค่าเฉลี่ยและค่าความแปรปรวนของความเร็วและเวลาในการเดินทางจากบ้านไปทำงานด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
- ความน่าเชื่อถือของเวลาออกเดินทางและเวลาที่มาถึงของระบบขนส่งสาธารณะ และ
- อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของยานพาหนะ

## 3) การเข้าถึงบริการ วัดผลจาก

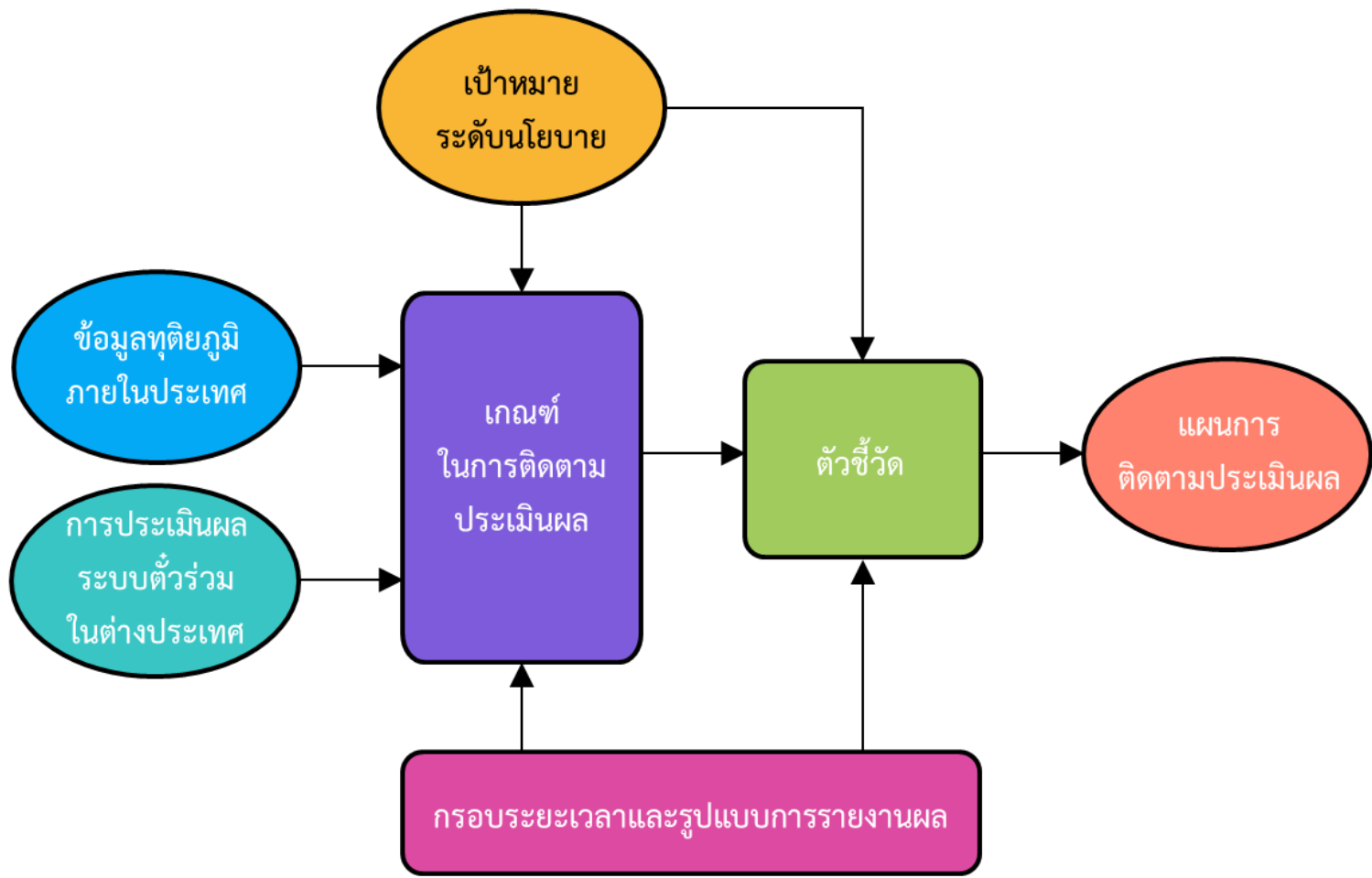
- ระยะทางหรือเวลาเดินเท้าจากป้ายหยุดรถโดยสารไปถึงบ้าน (ในขอบเขตพื้นที่ที่กำหนด)

## 4) ความสามารถในการจ่าย วัดผลจาก

- ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของการเดินทางจากบ้านไปทำงาน

## 5) ประสบการณ์การเดินทาง วัดผลจาก

- จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การเสียชีวิตที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ
- จำนวนอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนรถโดยสารสาธารณะและที่สถานีรถโดยสาร และ
- ร้อยละของประชาชนที่รู้สึกปลอดภัยเมื่อเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

## กรอบแนวคิดในการติดตามประเมินผลด้วยตัวชี้วัด



การติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบตัวร่วม  
มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์ของระบบขนส่งมวลชน  
(Utilisation of Mass Transit System)

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

เกณฑ์ในการติดตามประเมินผล

# 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: \* ตัวเลขสมมติเพื่อประกอบการอธิบาย

X : ผลการดำเนินงาน ปีฐาน (พ.ศ. 2569)

Y : ส่วนต่างผลการดำเนินงาน ปีที่ประเมินเทียบกับปีฐาน

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

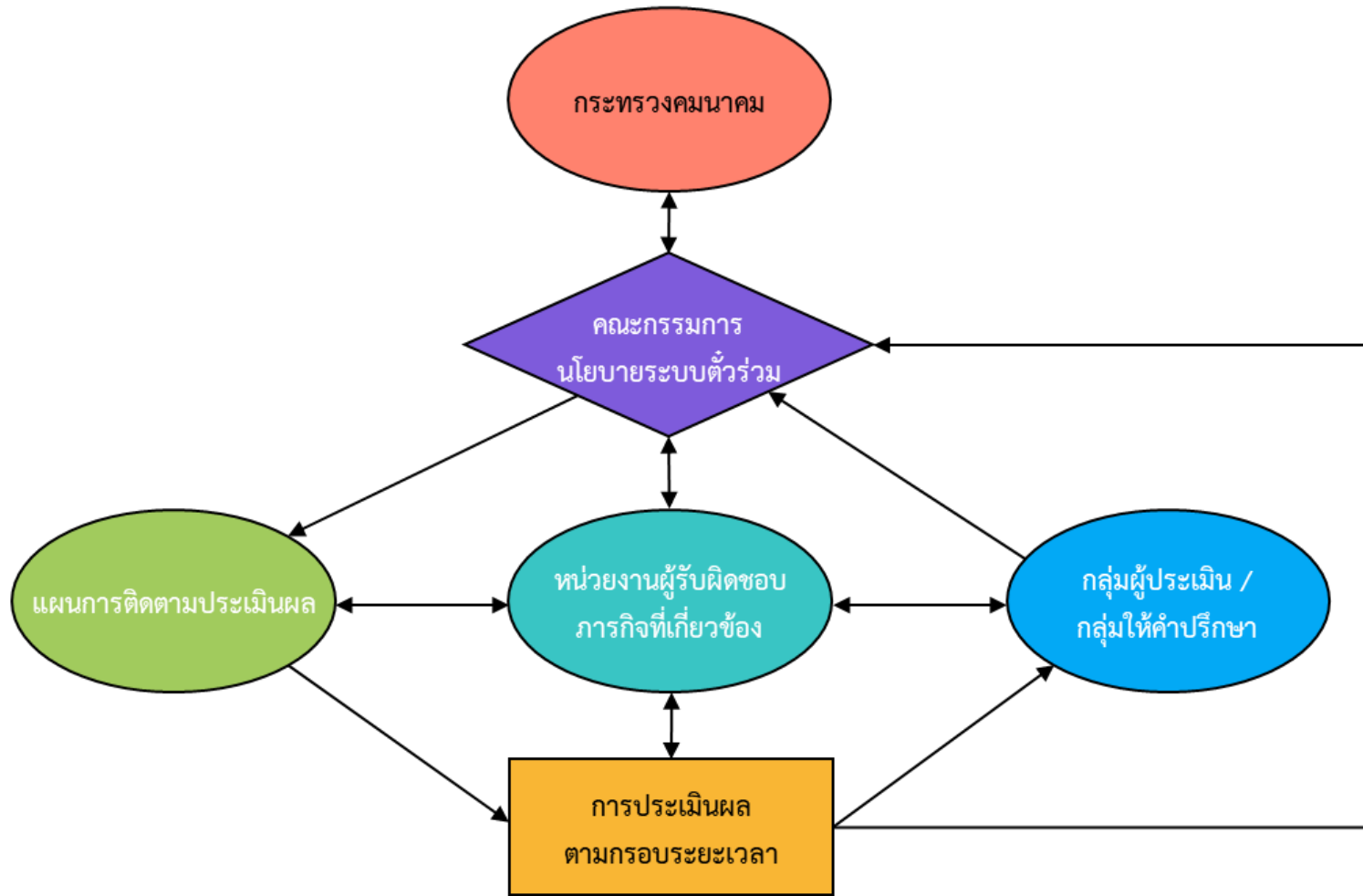
# ตัวอย่างการรายงานผลตัวชี้วัด

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)
ร้อยละของผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารผ่านระบบตั๋วร่วม	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: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

## แนวทางการติดตามประเมินผลของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

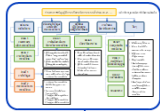
# ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผล

ประเด็น	ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารตัวชี้วัด
การบริหารตัวชี้วัด ในภาพรวม	<ol style="list-style-type: none"><li>1. ในระยะแรก ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดหลายตัว จะยังไม่เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนจนกว่าโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนระบบที่เกี่ยวข้องจะแล้วเสร็จ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนทางราง และจุดเชื่อมต่อ</li><li>2. การจัดเก็บข้อมูลของหลายหน่วยงานอาจไม่ต่อเนื่องและไม่สมบูรณ์ด้วยข้อจำกัดต่างๆ ดังนั้น ตัวชี้วัดที่จำเป็นต้องมีข้อมูลพื้นฐานต่อเนื่องหลายปี จึงอาจไม่สามารถประยุกต์ใช้ได้ในปัจจุบัน</li><li>3. การบริหารข้อมูลในระยะแรก หน่วยงานติดตามประเมินผลอาจใช้ข้อมูลที่จัดเก็บโดยหน่วยงานอื่น แต่ในอนาคตเมื่อต้องการข้อมูลที่จำเป็นต้องอาศัยการจัดเก็บข้อมูลอย่างละเอียดและต่อเนื่อง หน่วยงานผู้ติดตามประเมินผลอาจจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณสนับสนุน เพื่อให้มีการจัดเก็บข้อมูลทุกปี และสร้างฐานข้อมูลด้วยตนเองเพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงข้อมูลจากหน่วยงานอื่น เว้นแต่การจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องนั้น จำเป็นต้องอาศัยหลักวิชาการที่ซับซ้อน หรือต้องใช้เครื่องมือพิเศษที่มีเฉพาะในหน่วยงานบางแห่ง</li><li>4. ควรทบทวนตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผล ตามรอบระยะเวลา 3 ถึง 5 ปี ไม่ควรเปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดบ่อย</li></ol>
การตั้งเป้าหมาย	<ol style="list-style-type: none"><li>1. ควรตั้งเป้าหมายจากข้อมูลผลการดำเนินงานจริงในอดีต แต่เน้นพัฒนาเป้าหมาย (Target) อย่างต่อเนื่อง แบบค่อยเป็นค่อยไปบนเงื่อนไขของทรัพยากรที่ได้รับ และความสามารถของหน่วยงาน</li><li>2. ควรพิจารณาปัจจัยที่อาจมีผลกระทบ (เช่น การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ แนวโน้มความต้องการและการลงทุนของภาคเอกชน ฯลฯ) ก่อนการกำหนดตัวชี้วัด</li><li>3. ตัวชี้วัดใดที่ยกระดับเป้าหมายผลงานได้จนถึงระดับที่น่าพอใจแล้ว อาจไม่จำเป็นต้องพัฒนาต่อไป (เพราะถึงขีดจำกัดความสามารถของหน่วยงาน)</li></ol>
การจัดเก็บและ การส่งต่อข้อมูล	<ol style="list-style-type: none"><li>1. หากไม่ใช่ตัวชี้วัดหลักของหน่วยงาน แต่มีความจำเป็นต้องใช้เพื่อแสดงผลกระทบบางส่วนต่อภาพรวมของผลการปฏิบัติงาน ควรเชื่อมโยงตัวชี้วัดนั้นกับข้อมูลสนับสนุนที่หน่วยงานในที่อยู่ เพื่อความสะดวกในการส่งข้อมูล ไม่จำเป็นต้องจัดเก็บข้อมูลเพิ่ม</li><li>2. ควรออกแบบเอกสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และสามารถใช้อ้างอิงข้อมูลที่บ้านทึกไว้ในการรายงานผลการดำเนินงานได้ทุกหน่วยงาน และการออกแบบเอกสารควรดำเนินการจากหน่วยงานระดับบนลงล่าง (Top Down)</li><li>3. ควรกำหนดขั้นตอนปฏิบัติเพื่อส่งข้อมูลให้แก่ผู้รับผิดชอบตามเวลาหรือความถี่ที่กำหนดภายใต้การกำกับดูแลของผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานนั้นๆ</li></ol>



# แผนการติดตามกิจกรรมสำคัญ ในการพัฒนาระบบตัวร่วม ABT

พระราชบัญญัติ  
การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....



ตัวร่วมบัตร cEMV



ปี พ.ศ. 2565

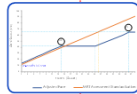
ปี พ.ศ. 2566

ปี พ.ศ. 2567

ปี พ.ศ. 2568

ปี พ.ศ. 2569

โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม  
และค่าธรรมเนียมทางการเงิน



ส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบ<sup>1</sup>



มาตรฐานในการสื่อสาร  
ของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง



มาตรฐานในการสื่อสาร  
กับ e-Wallet<sup>2</sup>



บริษัทบริหารจัดการ  
ระบบตัวร่วม



กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม<sup>3</sup>



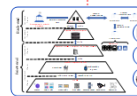
ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH/FCCH)



ระบบตัวร่วม ABT สำหรับระบบรถไฟฟ้า



ระบบตัวร่วม ABT สำหรับทุกระบบขนส่งมวลชน



หมายเหตุ: ○ : จุดเริ่มต้น ○ : จุดสิ้นสุด

- 1 ขึ้นอยู่กับภาระงานข้อตกลงทางธุรกิจ
- 2 การกำหนดมาตรฐานในการสื่อสารระหว่าง e-Wallet และระบบ PromptPay ที่ประยุกต์ใช้ในระบบตัวร่วม (โดยความร่วมมือกับธนาคารแห่งประเทศไทย)
- 3 ระยะเวลาอาจเปลี่ยนแปลง เนื่องจากการใช้พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ....

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)