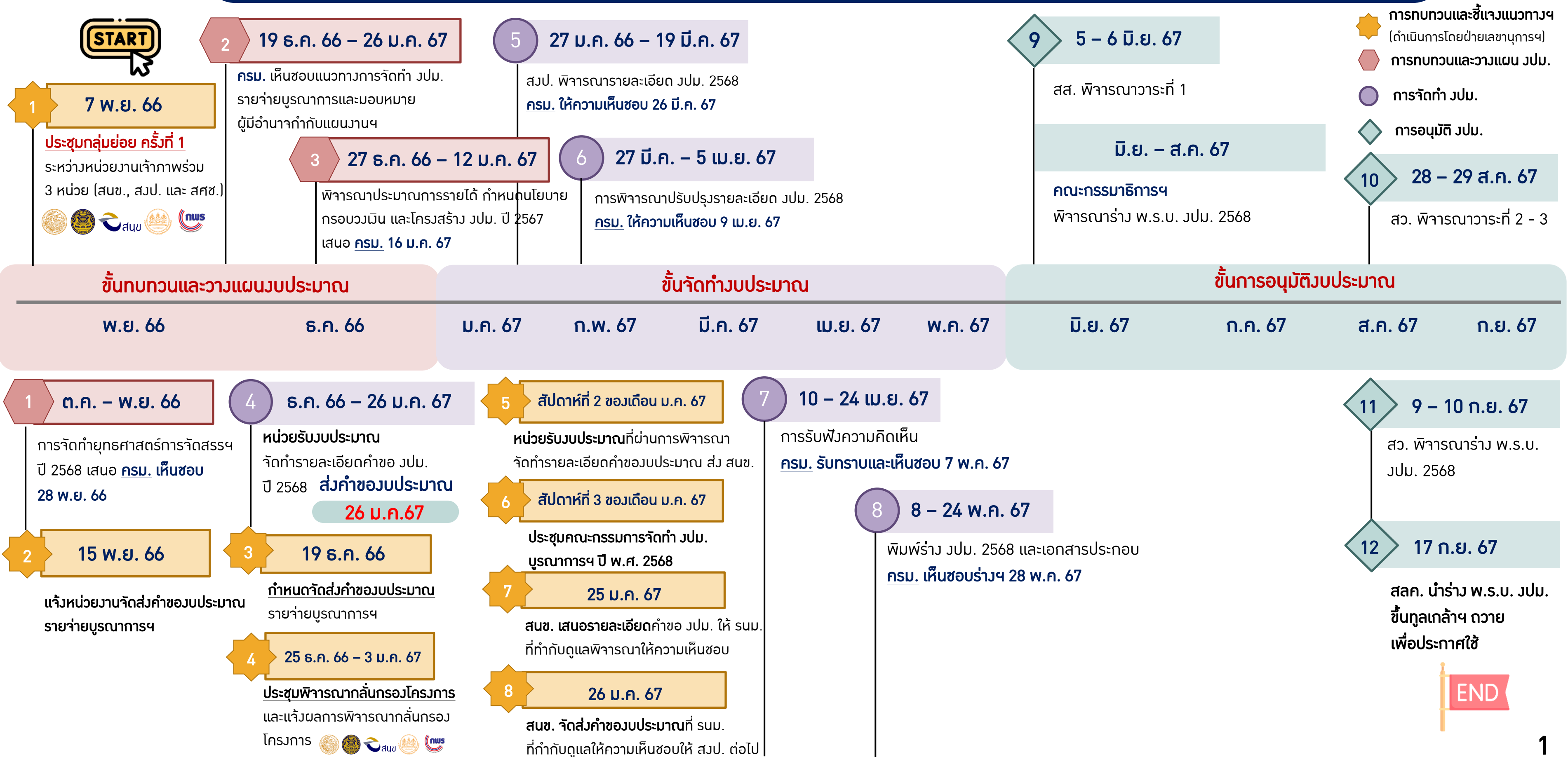


Timeline การจัดทำงบประมาณรายจ่ายบูรณาการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



ความเชื่อมโยงของแผนระดับ 1 ระดับ 2 และระดับ 3 กับแผนงานบูรณาการฯ

แผนระดับ

1

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เป้าหมาย



ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน / ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง

2

แผนแม่บท ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

เป้าหมาย



ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP ลดลง LPI ของประเทศไทยดีขึ้น การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

หมายเหตุที่ 5 : ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

เป้าหมาย และ ตัวชี้วัด

ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค LPI อยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 25 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 11

หมายเหตุที่ 8 : ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน (เกี่ยวข้องสนับสนุน)

การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง

หมายเหตุที่ 10 : ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียน และสังคมคาร์บอนต่ำ (เกี่ยวข้องสนับสนุน)

การพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมและกลไกสนับสนุน เศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

3

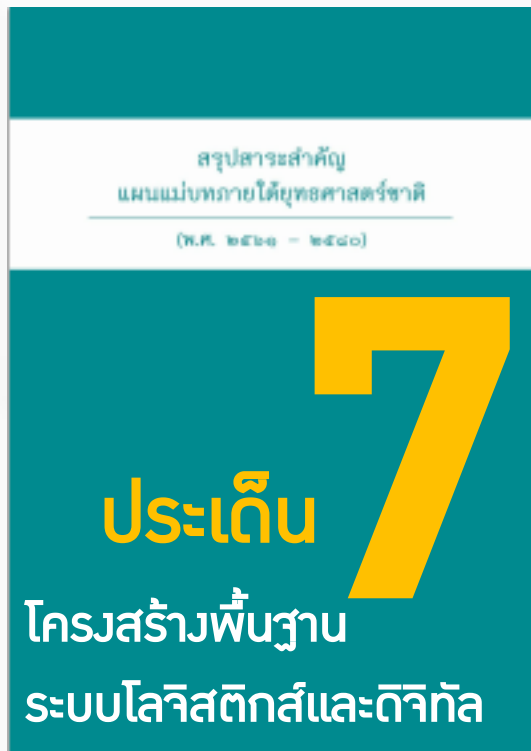
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

เป้าหมาย และ ตัวชี้วัด

1. ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5
2. สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5

3. LPI ด้านพิธีการศุลกากรดีขึ้น อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20
4. อันดับ LPI ด้านสมรรถนะ LSPs ทั้งภาครัฐและธุรกิจ อยู่ในอันดับที่ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

การกำหนดตัวชี้วัดค่าเป้าหมาย ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ



ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย (เฉลี่ยร้อยละ)			
	(ปี 61 – 65) น้อยกว่าร้อยละ 12	(ปี 66 – 70) น้อยกว่าร้อยละ 11	(ปี 71 – 75) น้อยกว่าร้อยละ 10	(ปี 76 – 80) น้อยกว่าร้อยละ 9
ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)			
	(ปี 61 – 65) 25 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.50	(ปี 66 – 70) 25 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60	(ปี 71 – 75) 20 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.70	(ปี 76 – 80) 20 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.80
ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)			
	(ปี 61 – 65) เฉลี่ยร้อยละ 4	(ปี 66 – 70) เฉลี่ยร้อยละ 7	(ปี 71 – 75) เฉลี่ยร้อยละ 8	(ปี 76 – 80) เฉลี่ยร้อยละ 10

ตัวชี้วัดค่าเป้าหมาย ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 กระทรวงคมนาคม



1. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)



ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
2.0	3.0	4.0	5.0	7.00

2. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)



ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
14.20	14.40	14.60	14.8	15.0

ผลการดำเนินงาน
... ที่ผ่านมา

(ล้านบาท)	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
	1.43% (11.640)	1.43% (11.582)	1.24% (10.217)	1.22% (10.353)	1.40% (11.577)	1.44% (11.456)	1.33% (11.367)
	12.45% (101.221)	14.06% (113.876)	14.26% (117.537)	13.88% (117.771)	12.49% (103.271)	14.10% (111.852)	12.55% (107.425)

ที่มา : จากการคำนวณของ สนช.

หลักเกณฑ์การจัดทำงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2568

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- 1 เป็นโครงการลักษณะยุทธศาสตร์ สอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนฯ 13 นโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์การจตุรกรรงบประมาณ
- 2 เป็นโครงการสนับสนุนเป้าหมายและผลลัพธ์ที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์อัจฉริยะ **และส่งเสริมความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการลดก๊าซเรือนกระจก**
- 3 โครงการ/รายการที่แก้ไขปัญหา บรรเทา หรือแก้ไขผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม และเตรียมพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงจากสถานการณ์ฉุกเฉิน อาทิ **โรคอุบัติใหม่และอุบัติภัย**
- 4 หน่วยงานที่มีโครงการ/รายการลงทุนผูกพันเกิน 1 ปี วงเงินเกิน 1,000 ล้านบาท **ต้องนำเสนอ ครม. อนุมัติก่อนเสนอขอรับการจัดสรร**
- 5 **ส่งเสริม Modal Shift และให้ความสำคัญกับการพัฒนา Soft Side** เพื่อเป้าหมายสัดส่วนเพิ่มมากกว่า 1%
- 6 เป็นโครงการที่สำคัญและจำเป็นต้องมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเกี่ยวข้อง และต้องมีความพร้อมในการดำเนินงาน เช่น TOR ผลการศึกษา EIA เป็นต้น และมีรายละเอียดความจำเป็นครบถ้วน
- 7 เป็นโครงการตามภารกิจหลักของหน่วยงานตามยุทธศาสตร์ **ซึ่งต้องไม่ใช่ภารกิจปกติหรือภารกิจประจำ**
- 8 **ไม่สนับสนุนการจัดซื้อครุภัณฑ์หรือการจัดตั้งศูนย์ฯ** ที่ไม่สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายได้อย่างแท้จริง
- 9 **ไม่สนับสนุนการวิจัย หรือพัฒนาบุคลากรที่ตอบสนองเพียงพื้นที่เดียว** ควรมีการบูรณาการเชิงพื้นที่ร่วมกันหลายหน่วยงาน และเป็นการพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะเชี่ยวชาญขั้นสูง
- 10 นำข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ในปีที่ผ่านมา มาใช้เป็นแนวทางในการขอรับจัดสรรงบประมาณ เช่น
 - กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทมีหลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญและการกระจายให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เน้นกระจายไม่เน้นกระจุก โดยปัจจัยหลักที่นำมาวิเคราะห์ คือ ปริมาณความต้องการในการเดินทางซึ่งพิจารณาจากจำนวนประชากร จำนวนผู้ประกอบการอาชีพ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่ เป็นต้น
- 11 **ไม่เป็นโครงการที่พัฒนาเพื่อรองรับด้านความปลอดภัย** ซึ่งไม่สามารถสนับสนุนการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ได้โดยตรง **โดยโครงการดังกล่าวฯ ให้เสนอขอรับการจัดสรรภายใต้แผนงานยุทธศาสตร์ของหน่วยงาน**
- 12 **ควรเป็นโครงการพัฒนาระบบขนส่งสินค้า ไม่เป็นโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ** ที่เป็นการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก **โดยโครงการดังกล่าวฯ ให้เสนอขอรับการจัดสรรภายใต้แผนงานยุทธศาสตร์ของหน่วยงาน**

แนวทางการจัดทำงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2568

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

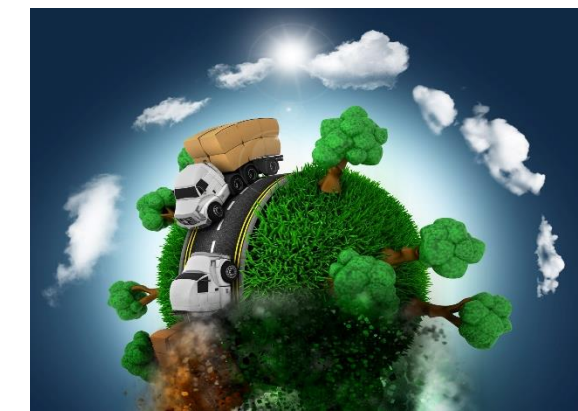
1 ด้าน Hard Side

1. ส่งเสริมการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค เป็นประตูการค้า พัฒนาจุดผ่านแดน รวมถึงพัฒนาความเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค
2. ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ
3. มุ่งเน้นการขนส่งสินค้าทางถนนใน 4 กลุ่มภารกิจ ได้แก่
 - การแก้ปัญหาเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)
 - การเพื่อแก้ปัญหา คอขวด (Bottle Neck)
 - การสนับสนุนการเชื่อมต่อ (Connectivity)
 - การสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)
4. สนับสนุนความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการลดก๊าซเรือนกระจก



2 ด้าน Soft Side

5. ส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW ให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ผ่าน ASEAN Single Window (ASW) และระบบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเป็นส่งเสริมการพัฒนาระบบ E-Logistics
6. มุ่งเน้นการปรับปรุงมาตรฐาน แนวทาง กฎหมาย กฎระเบียบที่เป็นข้อจำกัด ในการขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
7. สนับสนุนการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และบุคลากรด้านโลจิสติกส์
8. สนับสนุนการลดความสูญเสียในกิจกรรมโลจิสติกส์ หรือพัฒนา ปรับปรุง และเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการผลิตและบริหารจัดการโลจิสติกส์ และสนับสนุนการใช้ Digital Platform การยกระดับในการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์



เป้าหมาย แนวทาง ตัวชี้วัด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลลัพธ์

- 1) สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP เป็นร้อยละ 12.0 ในปี 2568 และร้อยละ 11.0 ในปี 2570
- 2) ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (LPI) อยู่ใน 25 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60 ในปี 2570

ผลสัมฤทธิ์

ยกระดับมาตรฐานระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ ให้มีความสมบูรณ์เชื่อมต่ออย่างครอบคลุม เป็นประตูการค้า และการลงทุน พร้อมทั้งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างยั่งยืน

เป้าหมายหลัก : เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่ง พร้อมการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน

เป้าหมาย

1. โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงอย่างไร้รอยต่อ

2. การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้า พร้อมด้วยการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

ตัวชี้วัดบูรณาการ

- 1.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4.0 ในปี 2568 (จาก 11.367 ล้านตัน ในปี 2565 เป็น 31.722 ล้านตัน ในปี 2568)
- 1.2 สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 14.6 ในปี 2568 (จาก 107.425 ล้านตัน ในปี 2565 เป็น 115.786 ล้านตันในปี 2568)
- 1.3 สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ไม่เกินร้อยละ 6.6 ในปี 2568
- 1.4 ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มากกว่า 3.70 คะแนน

- 2.1 สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคลังต่อ GDP ไม่เกินร้อยละ 6.1 ในปี 2568
- 2.2 สัดส่วนต้นทุนการบริหารจัดการต่อ GDP ไม่เกินร้อยละ 1.0 ในปี 2568
- 2.3 ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจมากกว่า 3.50 คะแนน

แนวทาง

1.1 พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดเวลา เชื่อมการขนส่งได้อย่างไร้รอยต่อ

1.2 การกำกับดูแลและพัฒนามาตรฐาน ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับกระบวนการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ

1.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเส้นทางรถไฟ ไทย – ลาว – จีน เพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง และระบบโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ

2.1 พัฒนาระบบ NSW ให้มีการเชื่อมโยงข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ผ่าน ASEAN Single Window (ASW) และระบบที่เกี่ยวข้อง

2.2 พัฒนาเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทาน ภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม และเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

2.3 พัฒนาระบบบริการและขยาย เครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ไทย (LSPs) และสร้างพันธมิตร ในระดับภูมิภาค

2.4 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้าน โลจิสติกส์ (มาตรฐาน ความเชี่ยวชาญ คุณภาพบุคลากร นวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาข้อมูลและการติดตามประเมินผล)

ตัวชี้วัดแนวทาง

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยง เศรษฐกิจภูมิภาค xx กม.
2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน xx กม.
3. พัฒนาเส้นทางรถไฟระยะทาง xx กม.
4. การเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางรถไฟ xx กม.
5. ปรับปรุงทางรถไฟเพื่อการเดินรถ xx แห่ง
6. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริม การขนส่งทางน้ำ xx โครงการ
7. พัฒนาศักยภาพในการรองรับ สินค้าที่ท่าอากาศยานภูมิภาค ไม่น้อยกว่า xx ตัน/ปี ในปี 2568
8. พัฒนาศถานีขนส่งสินค้าแล้วเสร็จ xx แห่ง

1. จำนวนโครงการที่ยกระดับและส่งเสริม การมีมาตรฐานสากลในกระบวนการโลจิสติกส์ และด้านคมนาคมขนส่ง xx โครงการ

1. พัฒนาเส้นทางรถไฟระยะทาง xx กม.
2. การเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางรถไฟ xx กม.
3. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก รองรับการขนส่งสินค้า xx โครงการ
4. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน สนับสนุนการเชื่อมโยงไทย-ลาว-จีน xx กม.

1. จำนวนธุรกรรมการให้บริการ การนำเข้าและส่งออก ด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์ ที่มีการพัฒนาให้มี ประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งคาดว่าจะ ดำเนินการได้เมื่อระบบแล้วเสร็จ xx งาน

1. ต้นทุนด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ของสถานประกอบการเป้าหมายในปี 2568 ลดลง ไม่น้อยกว่า xx ล้านบาท (ลดลงเฉลี่ยร้อยละ xx ต่อยอดขาย)

2. จำนวนโครงการพัฒนาเพิ่มมูลค่า ห่วงโซ่อุปทาน xx โครงการ

1. จำนวนการจับคู่ธุรกิจระหว่าง LSPs ไทยกับ LSPs ต่างประเทศและผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศไม่น้อยกว่า xx คู่ และเกิดมูลค่าจากการค้า xx ล้านบาท

1. จำนวนโครงการพัฒนาปัจจัย xx โครงการ/จำนวนโครงการพัฒนา นวัตกรรม xx โครงการ
2. จำนวนโครงการที่นำเทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้ในกระบวนการผลิต และบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตร xx โครงการ
3. พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มี ทักษะขั้นสูงไม่น้อยกว่า xx คน
4. พัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ไม่น้อยกว่า xx คน

PPT ประกอบการนำเสนอ

ส่วนที่ 1

แบบแผนภูมิแสดงความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ เป้าหมาย แนวทาง
ตัวชี้วัด และผลผลิตโครงการ

ส่วนที่ 2

สรุปโครงการหน้าเดียว (One Page Summary)

แบบแผนภูมิแสดงความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ เป้าหมาย แนวทาง ตัวชี้วัด และผลผลิตโครงการ

แผนงาน : แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

โครงการ : (ระบุชื่อโครงการ)

ระบุผลลัพธ์ โดยเลือกเพียง 1 ผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับโครงการ

- 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP เป็นร้อยละ 12.0 ในปี 2568 และร้อยละ 11.0 ในปี 2570
- 2. ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (LPI) อยู่ใน 25 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60 ในปี 2570



ยกระดับมาตรฐานระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ ให้มีความสมบูรณ์เชื่อมต่ออย่างครอบคลุม เป็นประตูการค้า และการลงทุน พร้อมทั้งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างยั่งยืน



เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่ง พร้อมการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน



ระบุเป้าหมาย โดยเลือกเพียง 1 เป้าหมายที่สอดคล้องกับโครงการ

- 1. โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงอย่างไร้รอยต่อ
- 2. การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้า พร้อมด้วยการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล



ระบุตัวชี้วัดบูรณาการที่เกี่ยวข้อง



ระบุแนวทาง โดยเลือกเพียง 1 แนวทางที่สอดคล้องกับโครงการ



ระบุตัวชี้วัดแนวทางที่เกี่ยวข้อง



ระบุผลผลิตที่ได้จากการดำเนินโครงการ

ผลลัพธ์

ผลสัมฤทธิ์

เป้าหมายหลัก

เป้าหมายย่อย

ตัวชี้วัดบูรณาการ

แนวทาง

ตัวชี้วัดแนวทาง

ผลผลิตโครงการ

ส่วนที่ 2

ชื่อโครงการ

- หัวข้อสำหรับจัดทำสรุปโครงการหน้าเดียว (One Page Summary) -

1. วัตถุประสงค์
2. พื้นที่ศึกษา
3. งบประมาณ / ระยะเวลาดำเนินการ
4. ขอบเขตของงานที่จะจ้าง
 - 4.1 ...
 - 4.2 ...
5. ผลผลิต
 - 5.1 ...
 - 5.2 ...
6. ประโยชน์ที่จะได้รับ
 - 6.1 ...
 - 6.2 ...
7. โครงการทางถนนให้นำเสนอค่า V/C ประกอบการพิจารณาและความพร้อมในการดำเนินงาน เช่น จัดกรรมสิทธิ์แล้วเสร็จเมื่อ
นำเสนอ ครม. เมื่อวันที่